



Adressen lt. nachstehender Liste

GZ. 190500/5-II/B/5/02

Wien, am 11.7.2002

P r o t o k o l l z u r
Besprechung mit den Kraftfahrreferenten der Länder

am: 15.5.2002 **im:** BMVIT

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste

Es wird darauf hingewiesen, dass der normative Teil dieses Protokolls als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden ist.

a.) Ergebnisse des Arbeitskreises zur Vereinheitlichung der Einzelgenehmigung

Den anwesenden Vertretern wurden die bisher im Rahmen der Arbeitsgruppe erzielten Fortschritte nähergebracht. Die Vereinheitlichung der für die Genehmigung notwendigen Daten, basierend auf den für die einzelnen Fahrzeugklassen gültigen COC-Daten ist ebenso weitgehend abgeschlossen wie die Festlegung einheitlicher Fahrzeug- und Aufbauarten sowie der notwendigen Auflagen. Der entsprechende Erlass ergeht in Kürze an alle betroffenen Stellen.

Die Schritte zu einem einheitlichen EDV-Programm sollen möglichst von allen Ländern gemeinsam gesetzt werden, da sich dadurch die Kosten entsprechend verringern lassen. Bereits bestehende Programme einzelner Landesbehörden sowie des TÜV-Österreich wurden bereits geprüft und könnten als Basis für ein einheitliches Programm dienen. Ziel muss es auch sein, Schnittstellen zur EBV sowie zum Versicherungsverband zu schaffen, da sich daraus eine Reihe von Vorteilen, besonders auch für den Versicherungsverband, ergeben.

In diesem Zusammenhang wurde auch eine Veranstaltung am 3. Juni 2002 abgehalten, in welcher das Projekt bereits konkretisiert werden konnte. Der erste Workshop dazu soll im September 2002 stattfinden.

b.) Ausfüllen des Teils B der CEMT Nachweise durch die EG-Behörden

Entsprechend CEMT/CM(2001)9/Final ist für den „supergrünen und sicheren“ Lkw, für den „EU-RO3 sicheren“ sowie für Anhänger, die mit diesen Kraftfahrzeugen gezogen werden von den genannten Stellen der Nachweis B auszufüllen, wodurch bestätigt wird, dass das ggst. Fahrzeug mit bestimmten Anlagen ausgestattet ist und somit die notwendigen Sicherheitsanforderungen erfüllt. Es wird bestätigt, dass dieser Nachweis von den Landesbehörden im Zuge der Einzelgenehmigung des Fahrzeuges auf Verlangen mitausgefüllt werden kann. Die Ausstellung des Nachweises B für Fahrzeuge, die bereits typgenehmigt sind, kann entsprechend entweder durch die Typgenehmigungsbehörde oder aber auch durch die Landesbehörden erfolgen. Jedoch müssen in diesem Fall die Fahrzeuge derjenigen Landesbehörde vorgeführt werden, wo das Fahrzeug zugelassen wurde bzw. werden soll.

Zur Ausstellung des Nachweises der technischen Überwachung (Anhang 8 CEMT/CM(2001)9/Final wird festgelegt, dass dies im Zuge einer ordnungsgemäß durchgeführten §57a Begutachtung erfolgen kann, da die Prüfpunkte in beiden Fällen der Richtlinie 96/96/EG entsprechen. Während jedoch bei einer §57a-Begutachtung Toleranzfristen vorgegeben sind, ist der entsprechende CEMT-Nachweis jährlich (d.h. alle 12 Monate) zu erneuern. Ein nachträgliches Ausfüllen eines CEMT-Nachweises ist nur durch diejenige Werkstatt möglich, welche das betreffende Fahrzeug auch entsprechend §57a KFG 1967 positiv begutachtet hat. In diesem Fall ist der Nachweis auf das Datum der bereits erfolgten §57a-Begutachtung zurückzudatieren.

Zur Ausstellung von COP-Dokumenten wird festgestellt, dass diese auch für Kraftfahrzeuge, welche bereits eine Typengenehmigung haben, von jenen Landesbehörden ausgestellt werden können, wo das Fahrzeug zugelassen wurde bzw. werden soll.

c.) Radabdeckung (Erlass 190.500/3-II/B/5/00)

In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass der ggst. Erlass nicht einheitlich gehandhabt wird. Während in einigen Ländern die vollständige Abdeckung der Kombination Rad/Reifen gefordert ist, ist in anderen Ländern nur der Reifen entsprechend abzudecken, das Rad bleibt weitgehend unberücksichtigt. Begründet wird dies mit der Konformität zur Richtlinie 78/549/EWG. Das vorrangige Ziel einer Radabdeckung muss jedoch bleiben, dass Gefahren vermindert werden, die sich für

Verkehrsteilnehmer durch den Kontakt mit den sich drehenden Rädern ergeben. Aus diesem Grund wird nochmals klargestellt, dass man, um ein weitgehendes Maß an Sicherheit zu haben, sich grundsätzlich an den genannten Erlass zu halten hat. Es liegt jedoch im Ermessen des jeweiligen Sachverständigen, und ist auch im Einzelfall separat zu beurteilen, inwieweit nicht gefährdende Teile/Formen davon unberücksichtigt bleiben können. Reifen, Felgenhorn und verletzungsgefährdende Teile müssen jedenfalls abgedeckt sein.

Ist zur Einhaltung der o.g. Bestimmungen eine zusätzlich am Radkasten anzubringende Abdeckung notwendig, so ist diese auch entsprechend zu beurteilen. Nicht geeignete Teile oder Materialien (z.B. zugeschnittene Fußmatten) sind keinesfalls zulässig. Zweckmäßig ist jedenfalls ein Hinweis zu dieser „zusätzlichen“ Abdeckung (Art und Anbringung) im Kontrollblatt.

d.) Festlegungen zum Begriff der Bauartgeschwindigkeit und der Nutzlast

d.1.) Nutzlast: Im Protokoll zur Tagung der Kraffahrreferenten vom Oktober 2000 wurde festgelegt, dass zur Ermittlung der verbleibenden Nutzlast alle Personen, welche zusätzlich auf Sitzplätzen transportiert werden können, mit einem Pauschalgewicht von je 75 kg abzuziehen sind. Die Vorgehensweise war dennoch weiterhin uneinheitlich, da in den Genehmigungspapieren immer von der „höchsten zulässigen Nutzlast“ gesprochen wird, was nach §2 Abs. 1 Z37 KFG 1967 „das höchste Gewicht, das die Ladung eines bestimmten Fahrzeuges erreichen darf“ darstellt.

Aus diesem Grund sind zukünftig bei der Ermittlung der höchsten zulässigen Nutzlast die zusätzlich zum Fahrer zu transportierenden Personen nicht zu berücksichtigen, und die Ladung ist gleichmäßig in dem zum Transport derselben vorgesehenen Raum zu verteilen. Bei Fahrzeugen der Klassen N, mit denen auch Personen befördert werden dürfen (z.B. Lkw mit Doppelkabine) muss die höchstzulässige Nutzlast die Hälfte der höchstzulässigen Belastung (= höchstzulässiges Gesamtgewicht vermindert um das Eigengewicht) sowie das Gewicht der zu befördernden Personen übersteigen.

Die Bestimmung zu §2 Abs. 1 Ziffer 37 KFG 1967 im Erlass 170.303/2-II/B/7/01 zu §2 Abs.1 Ziffer 37 KFG 1967 wird somit aufgehoben.

d.2.) Bauartgeschwindigkeit: Grundsätzlich sollte bei jedem Fahrzeug, also auch bei Anhängern, eine Bauartgeschwindigkeit eingetragen werden, auch wenn, streng nach KFG dieser Begriff für diese Fahrzeugklasse nicht anwendbar erscheint. Beim Lkw stellt sich jedoch die Frage, inwieweit die Geschwindigkeit, welche durch eine Einrichtung begrenzt wird, als Bauartgeschwindigkeit defi-

niert ist. Hier wird vorerst davon ausgegangen, dass diese Einrichtung für die Genehmigung relevant ist und das Fahrzeug in Zukunft auf max. 90 km/h begrenzt wird (eine entsprechende Änderung der RL 92/6/EWG ist vor Verabschiedung). Theoretisch könnte also das Fahrzeug diese Geschwindigkeit nicht überschreiten. Zukünftig wäre dann die Geschwindigkeit, welche der Begrenzer max. zulässt als Bauartgeschwindigkeit einzutragen. Hier wären dann zumindest Bereifungen festzulegen, deren Geschwindigkeitsindex um mindestens 10% über diese „Maximalgeschwindigkeit“ liegen muss. Der Erlass 190.500/5-II/B/8/97 müsste dann ebenfalls aufgehoben werden.

Nach Rücksprache u.a mit der Abt. II/B/7 wird diese Lösung jedoch nicht als sehr sinnvoll erachtet, da das Fahrzeug unter bestimmten Umständen (z.B. Manipulationen, Bergabfahrten) sehr wohl diese 90 km/h überschreiten kann. Außerdem könnten in Zukunft Bestrebungen dazu führen, dass sich in der Richtlinie wieder Änderungen ergeben, sodass dann in den Fahrzeugdokumenten die Bauartgeschwindigkeit wieder geändert werden müsste.

Es wird deshalb festgelegt, dass im Sinn des §2 Abs. 1 Ziffer 37a die Bauartgeschwindigkeit jene ist, die auf Grund der Bauart des Fahrzeuges nicht überschritten werden kann. Geschwindigkeitsbegrenzer bleiben dabei unberücksichtigt. Es ist die höchste mögliche Geschwindigkeit auf gerader, ebenen Fahrbahn anzugeben. Diese ist vom Hersteller anzugeben und kann auch über den begrenzten 90 km/h liegen. Die Bestimmungen dazu im o.g. Erlass vor allem zur Bereifung bleiben weiterhin aufrecht.

e.) Allfälliges

e.1.) Genehmigung von Fahrwerkstieferlegungen

Generell wird ein konsequentes Vorgehen entsprechend Erlass 190500/8-II/B/5/00 unterstützt. Es stellt sich jedoch die Frage, ob es sich bei einer Fahrwerksänderung um eine wesentliche technische Änderung handelt d.h. eine Neugenehmigung des Fahrzeuges notwendig wird.

Es wird festgestellt, dass eine Beurteilung, ob es sich nun um eine „wesentliche“ Änderung handelt und damit um eine Neugenehmigung oder nicht, vom Sachverständigen unter Berücksichtigung der im zitierten Erlass genannten Bestimmungen im Einzelfall zu erfolgen hat. Zur Beurteilung kann auch auf extern erstellte Befunde zurückgegriffen werden.

In diesem Zusammenhang wird auch angeregt, den Änderungserlass zu überarbeiten. Eine entsprechende Arbeitsgruppe ist bereits eingerichtet.

e.2.) Erlass Bummelzug

Mit dem Erlassentwurf zum Bummelzug soll der „Normalfall“ solch einer Fahrzeugkombination geregelt werden. Bei technischer Gleichwertigkeit bzw. Höherwertigkeit kann auch von den geforderten Bestimmungen Abstand genommen werden. Die Textierung lässt es jedoch auch zu, dass Kombinationen, welche in bestimmten Bestimmungen nicht entsprechen auch als Bummelzug genehmigt werden können, jedoch mit einer Geschwindigkeit von max. 10 km/h.

Wesentlich ist auch, dass bei einer Genehmigung diese auf eine bestimmte Strecke festgelegt wird. Dies bedingt, dass bei einem Wechsel der Kombination auf eine anderen Strecke eine neuerliche Genehmigung notwendig wird.

e.3.) Seitenschutz bei Zentralachsanhängern

Gemäß §1f Abs. 2 KDV 1967 müssen alle Anhänger mit einem Höchstgewicht von mehr als 3500 kg mit einem seitlichen Unterfahrschutz ausgerüstet sein. Mit der 47. Novelle zur KDV 1967 wurde festgelegt, dass dieser den Bestimmungen der Richtlinie 89/297/EWG entsprechen muss. Weder in der Richtlinie noch in der Anlage 1i zur KDV 1967 gibt es jedoch Bestimmungen für die Ausrüstung bei Zentralachsanhängern.

Man kommt jedoch überein, dass diese Bestimmungen für Zentralachsanhänger sinngemäß anzuwenden sind. Als Basis gelten die Bestimmungen zu den Sattelanhängern, doch ist für die Abmessungen des Seitenschutzes nicht die Auflagestütze sondern die Aufbauvorderkante heranzuziehen.

e.4.) Frontschutzbügel

Es wird bemerkt, dass im Allgemeinen Frontschutzbügel aus Metall die Gefährlichkeit von Kraftfahrzeugen gegenüber Fußgängern deutlich erhöhen. Überhaupt stellt sich die Frage zur Sinnhaftigkeit solcher Ausrüstungsteile. Aus diesem Grund sollte für die Zukunft auch ein Verbot überlegt werden. Auch in der Europäischen Union wurde diese Problematik erkannt, weshalb in einer freiwilligen Vereinbarung für Neufahrzeuge bis 2,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht diese Anbauteile ab 2003 verboten werden.

Für die Genehmigung gilt, dass diese entsprechend §4 Abs. 2 KFG 1967 („Fahrzeuge dürfen innen und außen keine vermeidbaren vorspringenden Teile, Kanten oder zusätzlichen Vorrichtungen aufweisen, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen“) bei Be-

denken verboten werden können, vor allem dann, wenn es dadurch auch zu einer Verschlechterung des genehmigten Zustandes kommt.

e.5.) Genehmigung von sog. Pick-Up`s als Personenkraftwagen

Dies ist nicht möglich, wenn den überwiegenden Teil des Fahrzeuges eine Ladefläche bildet, oder es das ggst. Fahrzeug in keiner Variante als Personenkraftwagen gibt. Nach der Richtlinie 70/156/EWG kann solch ein Fahrzeug auch nicht als „Mehrzweckfahrzeug“ definiert werden, weshalb eine Genehmigung als Fahrzeug der Klasse M1 nicht möglich ist.

e.6.) Einbau einer zusätzlichen Sitzbank in einem Kastenwagen

Hier stellt sich die Frage, inwieweit bei einer nachträglich eingebauten hinteren Sitzreihe in einen Kastenwagen auch die entsprechenden Fenster nachgerüstet werden müssen. Mit Verweis auf §4 KFG 1967 wird festgelegt, dass eine Nachrüstung der entsprechenden Fenster auf Höhe der Sitzreihe notwendig ist. Dies vor allem dann, wenn es solch ein Fahrzeug mit den entsprechenden Fenstern bereits in einer anderen Version gibt.

e.7.) Gleichwertigkeit von Abgasrichtlinien bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen

Gemäß §1d Abs. 1 Tab IB Ziffer 4.2. KDV 1967 i.d.F. der 47. Novelle sind für die Neugenehmigung von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen die Abgasbestimmungen der Richtlinie 97/68/EG maßgebend. Da diese Fahrzeuge oftmals von Fahrzeugen der Klassen N abgeleitet sind, kann auch ein Nachweis der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung 99/96/EG als gleichwertig anerkannt werden. Bei älteren Fahrzeugen, die bereits einmal im EU-Raum zugelassen waren, ist auch der Nachweis 88/77/EWG i.d.F. 91/542B/EWG (EURO II) bzw. ECE R49.02 oder ECE R 96 Stufe I ausreichend.

e.8.) Abgasnachweis nach Richtlinie 70/220/EWG i.d.F. 1999/102/EG

Es stellt sich die Frage, ob nach §1d Abs. 1 Tab. IA Ziffer 3 KDV 1967 i.d.F. der 47. Novelle im Rahmen einer EG für Dieselmotoren ein Abgasnachweis nach 98/69/EG noch anerkannt werden kann oder der Nachweis nach 1999/102/EG erbracht werden muss. Da die Bestimmung in der KDV auf das Messverfahren wie auf die Abgaswerte Bezug nimmt, und sich diese durch 1999/102/EG nicht geändert haben, ist für Fahrzeuge mit Dieselmotoren der Nachweis von 98/69/EG ausreichend.

e.9.) Abgasnachweis nach Richtlinie 88/77/EWG i.d.F. 2001/27/EG

Eine ähnliche Problematik wie in Pkt. e.8. ergibt sich für §1d Abs. 1 Tab IB Ziffer 5 KDV 1967 i.d.F. der 47. Novelle für Abgasnachweise nach 88/77/EWG i.d.F. 2001/27/EG. Da sich auch durch diese Fassung keine Änderung im Messverfahren sowie den Werten ergeben hat, ist als Abgasnachweis für die Einzelgenehmigung auch 1999/96/EG ausreichend.

e.10.) Inkrafttretenstermine für das Abgasverhalten nach §1d KDV 1967

Es wird nochmals klargestellt, dass sich die zu §1d Abs. 1 Tab I KDV 1967 i.d.F. der 47. Novelle genannten Termine auf die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen bezieht. Für das Inkrafttreten der jeweiligen Abgasbestimmungen im Rahmen der Einzelgenehmigung sind die Daten aus der Richtlinie, die für „erstmalige Zulassung, Verkauf, Inverkehrbringen oder Inbetriebnahme“ genannt sind, heranzuziehen.

Beilage: Teilnehmerliste

Für den Bundesminister:

MR. Dipl.-Ing. HEINZ LUKASCHEK

Ihr Sachbearbeiter:

Dipl.-Ing. Bernhard Sittlinger
Tel.: +43 (1) 711 62-1802, Fax-DW: 1898
bernhard.sittlinger@bmv.gv.at

An alle/das/die/den
Landeshauptmänner
Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge
Wirtschaftskammer Österreichs
Fachverband der Fahrzeugindustrie
Bundes-Ingenieurkammer
ÖAMTC
ARBÖ
Bundesministerium für Inneres - Abteilung V/3 Dr. Grundtner
Bundesinnung der Kfz-Betriebe Kom.Rat A. Edelsbrunner
Bundesarbeiterkammer
Bundesgremium des Fahrzeughandels

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung: