

**399. Verordnung des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie vom 30. November 1967 über die Durchführung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 – KDV 1967) idF der 47. KDV-Novelle**

idF BGBl 1968/77, 1968/204, 1970/256 (VfGH), 1970/257 (VfGH), 1971/201 (VfGH), 1971/376, 1971/476, 1972/177, 1972/356, 1975/450, 1977/396, 1978/279, 1980/215, 1981/16, 1981/380, 1982/36, 1983/485, 1985/69, 1985/101, 1985/161, 1985/395, 1985/433, 1986/279, 1986/612 (DFB), 1986/711, 1987/362, 1988/173, 1988/455, 1988/643, 1988/683, 1989/33, 1989/451, 1989/520, 1990/484, 1990/684, 1991/72, 1991/260, 1991/579, 1992/665, 1993/351, 1993/950, 1994/392, 1994/797, 1995/214, 746/1995, II/80/1997, II/427/1997, II/78/1998, II/224/1999, II/308/1999 und II/414/2001.

Aufgrund des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, wird hinsichtlich der §§ 9 lit. a bis c und e, 10 bis 13, 16, 61 und 62 bezüglich der Angelegenheiten des Bundesheeres und der Heeresverwaltung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung, hinsichtlich des § 28 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Justiz, hinsichtlich der §§ 27, 28, 66 und 67 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen, hinsichtlich der §§ 30 bis 35 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für soziale Verwaltung und hinsichtlich der §§ 39 bis 51 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen verordnet:

**Überschreitung der höchsten zulässigen Breite von Fahrzeugen**

**§ 1.** (1) Bei der Anwendung der Bestimmungen über die im § 4 Abs. 6 Z. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 festgesetzte höchste zulässige Breite von Fahrzeugen haben im Sinne der Richtlinie 97/27/EG über die Massen und Abmessungen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern außer Betracht zu bleiben:

1. seitliche Auswölbungen der Reifen im Bereich ihrer Berührungsflächen mit der Fahrbahn, Verbindungsleitungen zu Vorrichtungen, mit denen dem Lenker angezeigt werden kann, dass der Reifendruck absinkt sowie Reifenschadenanzeiger
2. an den Rädern angebrachte Gleitschutzvorrichtungen,
3. Rückblickspiegel, die nach vorne und nach hinten unter mäßigem Druck so nachgeben können, dass sie dann nicht mehr über die höchste zulässige Breite von Fahrzeugen hinausragen, oder wenn deren Anbau an die Fahrzeuge der Klassen M und N den Bestimmungen der Richtlinie 71/127/EWG, ABl. Nr. L 68 vom 22.3.1971, S 1 idF. 88/321/EWG, ABl. Nr. L 147 vom 14.6.1988, S 77, entspricht,
4. Blinkleuchten, Begrenzungsleuchten, Parkleuchten,
5. aus elastischem Material bestehende Radabdeckungen, wenn sie nicht mehr als 5 cm über den äußersten Rand des Fahrzeuges hinausragen, oder vorstehende flexible Teile eines Spritzschutzsystems,
6. Befestigungs- und Schutzeinrichtungen für Zollplomben,
7. Einrichtungen zur Sicherung der Plane und Schutzvorrichtungen hiefür,
8. bei Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 Ladebrücken in betriebsbereitem Zustand, Hubladebühnen und vergleichbare Einrichtungen in betriebsbereitem Zustand, sofern deren Abmessung 10 mm seitlich des Fahrzeuges nicht übersteigt und die nach vorn oder nach hinten liegenden Ecken der Ladebrücken mit einem Radius von mindestens 5 mm abgerundet sind; die Kanten sind mit einem Radius von mindestens 2,5 mm abzurunden,
9. einziehbare Stufen.

(2) Bei der Anwendung der Bestimmungen des § 101 Abs. 1 lit. a des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 gilt Abs. 1 hinsichtlich der am Fahrzeug oder an der Ladung angebrachten Zollsiegel und ihrer Anbringungs- und Schutzvorrichtungen sinngemäß.

**Vorspringende Teile, Kanten und zusätzliche Vorrichtungen**

**§ 1a.** (1) Als vorspringende Teile, Kanten und zusätzliche Vorrichtungen, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen (§ 4 Abs. 2 dritter und vierter Satz des Kraftfahrzeuggesetzes 1967), haben solche zu gelten, durch die die Gefahr schwerer Verletzungen oder der Grad von schweren Verletzungen erhöht wird.

(1a) Die vorstehenden Außenkanten von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen müssen den

Anforderungen des Kapitels 3 der Richtlinie 97/24/EWG, ABl. Nr. L 226 vom 18. August 1997, entsprechen. Bei dreirädrigen Kraftfahrzeugen mit Aufbau, die zur Personenbeförderung bestimmt sind, müssen die vorstehenden Außenkanten den Anhängen der Richtlinie 74/483/EWG über die vorstehenden Außenkanten bei Kraftfahrzeugen der Klasse M<sub>1</sub> entsprechen.

(2) Teile, Kanten und zusätzliche Vorrichtungen gelten als vermeidbar, wenn sie ohne Beeinträchtigung der im Rahmen der Zweckbestimmung des Fahrzeuges liegenden Verwendbarkeit entfallen können.

(3) Die im § 4 Abs. 2 vierter Satz des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Schutzvorrichtungen müssen widerstandsfähig und so ausgebildet und angebracht sein, dass sie, gegebenenfalls zusammen mit den durch sie abzudeckenden Teilen, so abgerundet sind, dass der Radius der Abrundung wenigstens 10 v.H. des Maßes, um das sie vorspringen, mindestens jedoch 2,5 mm beträgt. Unvermeidbare Teile und zusätzliche Vorrichtungen, deren Kanten oder Spitzen so abgerundet sind, dass der Radius der Abrundung wenigstens 10 v.H. des Maßes, um das sie vorspringen, mindestens jedoch 2,5 mm beträgt, müssen nicht abgedeckt sein.

(4) Vorspringende Teile, Kanten und zusätzliche Vorrichtungen außen am Fahrzeug, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen und die nur unter schwerer Beeinträchtigung der Verwendbarkeit des Fahrzeuges im Rahmen seiner Zweckbestimmung abgedeckt (Abs. 3 erster Satz) werden können, müssen, wenn dies zur Ermöglichung des richtigen Abschätzens der Breite oder Länge des Fahrzeuges durch andere Straßenbenützer erforderlich ist, durch auffällige Farbe gekennzeichnet sein und an ihren äußeren Punkten je eine Leuchte aufweisen, mit der diese Punkte anderen Straßenbenützern nach vorne durch weißes oder gelbes und nach hinten durch rotes Licht erkennbar gemacht werden können. Landwirtschaftliche Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h dürfen jedoch an Stelle dieser Leuchten Rückstrahler aufweisen, die dem § 16 Abs. 1 und 2 entsprechen.

(4a) Die vorstehenden Außenkanten vor der Führerhausrückwand von Kraftfahrzeugen der Klasse N müssen den Anhängen zur Richtlinie 92/114/EWG, ABl. Nr. L 409 vom 31.12.1992, S.154, entsprechen.

(5) Teile und Vorrichtungen, die den übrigen äußersten Rand des Fahrzeuges nach vorne oder nach hinten um mehr als 1 m überragen, müssen gemäß § 59 Abs. 1 gekennzeichnet sein.

(6) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 4 gelten nicht für Teile, Kanten, Spitzen und zusätzliche Vorrichtungen, die

- a) außen am Fahrzeug angebracht sind und mindestens 190 cm über der Fahrbahn liegen oder
- b) innen am Fahrzeug in Räumen angebracht sind, die nicht für den Lenker oder zur Beförderung von Personen bestimmt sind.

### **Motorleistung**

**§ 1b.** (1) Omnibusse, Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeuge und Spezialkraftwagen müssen eine Motorleistung von mindestens 4 kW für je 1000 kg ihres höchsten zulässigen Gesamtgewichtes und des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes der Anhänger, die mit ihnen gezogen werden dürfen, erreichen; dies gilt jedoch nicht für Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h.

(2) Die Motorleistung von Selbstzündungs- und Fremdzündungsmotoren ist nach der Richtlinie 80/1269/EWG, Anhang I, in der Fassung 1999/99/EG, ABl. Nr. L 334 vom 28. Dezember 1999, S 32, zu bestimmen. Für Fahrzeuge gemäß § 1 d Abs. 1 Z 4 kann die Motorleistung auch nach der ECE-Regelung Nr. 24 bestimmt werden. Die Motorleistung von zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen ist nach der Richtlinie 95/1/EG, Anhang II, ABl. Nr. L 52 vom 8. 3.1995, S 1, zu bestimmen. Für Fahrzeuge, die nicht unter den Geltungsbereich der oben genannten Vorschriften fallen, ist die ÖNORM V 5003 vom 1. Oktober 1990 anzuwenden.

### **Sicherheitsgurte und andere Rückhalteeinrichtungen**

**§ 1c.** (1) Sicherheitsgurte für erwachsene Personen müssen den Anhängen der Richtlinie 77/541/EWG in der Fassung 2000/3/EG, ABl. Nr. L 53 vom 25. Feber 2000, S 1, oder der Regelung Nr. 16, BGBl. Nr. 504/1980 entsprechen.

(2) Rückhalteeinrichtungen für Kinder müssen der Regelung Nr. 44, BGBl. Nr. 267/1990, entsprechen. Als

Rückhalteeinrichtungen für Kinder im Sinne des § 106 Abs. 1a und 1b KFG 1967 gelten für Kinder ab dem vollendeten 6. Lebensjahr (Gewichtsklasse III nach ECE-Regelung Nr. 44) auch:

1. nach der Regelung Nr. 16 genehmigte Dreipunktgurte mit einer speziellen Verstelleinrichtung, die eine Anpassung des Gurtverlaufes an den Körperbau (Größe) des Benutzers ermöglicht, oder
2. nach der Regelung Nr. 16 genehmigte höhenverstellbare Dreipunktgurte, bei denen durch höhenverstellbare obere Verankerungspunkte oder in Verbindung mit höhenverstellbaren Sitzen der bestimmungsgemäße Gurtenverlauf über den Körper des Kindes erreicht wird.

Rückhalteeinrichtungen für Kinder, die nicht der Regelung 44.03 entsprechen, dürfen nach dem 31. Dezember 2000 nicht mehr feilgeboten werden.

(3) Verankerung von Sicherheitsgurten müssen der Richtlinie 76/115/EWG, ABl. Nr. L 24 vom 30.1.1976, S 6, idF 96/38/EG, ABl. Nr. L 187 vom 26.7.1996, S 95 entsprechen.

(3a) Die Verankerungen der Sicherheitsgurte und die Sicherheitsgurte von dreirädrigen Kleinkrafträdern, Dreirad- und Vierradfahrzeugen mit Aufbau (Richtlinie 92/61/EWG) müssen dem Kapitel 11 der Richtlinie 97/24/EG, ABl. Nr. L 226 vom 18. August 1997, entsprechen.

- (4) Als Bauart des Fahrzeuges entsprechende Sicherheitsgurte im Sinne des § 4 Abs. 5 KFG 1967 gelten
1. bei Sitzen mit ihnen zugeordneten geeigneten oberen Verankerungen für Schultergurte Beckengurte in Verbindung mit Schultergurten (Dreipunktgurte) oder diesen in ihrer Schutzwirkung für den Benutzer im Hinblick auf die Bauart des Fahrzeuges gleichartige Gurte,
  2. bei nicht unter Z 1 fallenden Sitzen Beckengurte.

(5) Alle Beifahrersitze, in die ein Airbag eingebaut ist, müssen im Sinne der Richtlinie 96/36/EG mit einer Warnung vor der Verwendung einer nach hinten gerichteten Kinderrückhalteeinrichtung auf diesem Sitz versehen sein. Dies gilt jedoch nicht, wenn das Fahrzeug mit einem Mechanismus ausgestattet ist, der das Vorhandensein einer nach hinten gerichteten Kinderrückhalteeinrichtung automatisch erkennt und sicherstellt, dass sich der Airbag nicht entfaltet, wenn eine solche Kinderrückhalteeinrichtung befestigt ist.

### **Auspuffgase**

**§ 1d.** (1) Kraftfahrzeuge müssen den in Tabelle I angegebenen Grenzwerten für Emissionen zur Verhinderung der Verunreinigung der Luft entsprechen. Der genaue Geltungsbereich für einzelne Fahrzeugklassen und die anzuwendenden Grenzwerte ist den jeweils zutreffenden Einzelrichtlinien zu entnehmen. Für Fahrzeuge, die den allgemeinen Betriebserlaubnisverfahren nach der Richtlinie 70/156/EWG unterliegen, ist die Anwendung der bis zur 39. KDV-Novelle gültigen Emissionsgrenzwerten nur im Rahmen der vorgesehenen Ausnahmen für Kleinserien und auslaufende Serien möglich. Für Fahrzeuge, die den Einzelgenehmigungsverfahren unterliegen, sind die in den Richtlinien festgelegten Termine für die Zulassung, den Verkauf, die Inbetriebnahme oder die Benutzung neuer Fahrzeuge gültig.

### *TABELLE I*

(2) Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 müssen über ein On-Board-Diagnosesystem (OBD) zur Emissionsüberwachung im Sinne der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung 98/69/EG, 1999/102/EG und 2001/1/EG verfügen. Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3 müssen über ein On-Board-Diagnosesystem (OBD) oder ein On-Board-Messsystem (OBM) zur Emissionsüberwachung im Sinne der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung 1999/96/EG verfügen. Das OBD-System ist ein an Bord des Kraftfahrzeuges installiertes Diagnosesystem für die Emissionsüberwachung, das in der Lage sein muss, mit Hilfe rechnergespeicherter Fehlercodes Fehlfunktionen und deren wahrscheinliche Ursachen anzuzeigen. Das OBD-System muss so ausgelegt, gebaut und im Fahrzeug installiert sein, dass es in der Lage ist, während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeuges bestimmte Arten von Verschlechterungen und Fehlfunktionen anzuzeigen.

(3) Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, ausgenommen Fahrzeuge gemäß Abs. 1 Z 4, müssen der Richtlinie 77/143/EWG idF 92/55/EWG, Anhang II, Z 8.2.2, über die technische Überwachung der Auspuffgase entsprechen.

(4) Sofern nicht eine Prüfung nach Abs. 3 durchgeführt wird, darf die Schwärzungszahl eines Fahrzeuges mit

Selbstzündungsmotor, gemessen nach der Anlage 1 Kapitel IX den danach bei der Genehmigung des Fahrzeuges oder seiner Type bestimmten Wert der Schwärzungszahl nicht um mehr als eine Bacharacheinheit übersteigen. Bei einem Fahrzeug, bei dem bei dessen Genehmigung oder bei der Genehmigung seiner Type die Schwärzungszahl nicht bestimmt wurde, darf die nach Anlage 1 Kapitel IX ermittelte Schwärzungszahl sechs Bacharacheinheiten nur soweit übersteigen, als dies für den störungsfreien Betrieb des Fahrzeuges notwendig ist. Ab 1.1.1998 sind jedenfalls Prüfungen nach Abs. 3 durchzuführen, nur bei Fahrzeugen, die vor dem 1. Jänner 1980 erstmals zum Verkehr zugelassen worden sind, ist weiterhin nach diesem Absatz vorzugehen.

(5) Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, ausgenommen Fahrzeuge gemäß Abs. 1 Z 4, müssen der Richtlinie 71/306/EWG, ABl. Nr. L 190 vom 20.8.1972, S 1, idF 97/20/EG, ABl. Nr. L 125 vom 16.5.1997, S 21, entsprechen. Fahrzeuge gemäß Abs. 1 Z 4 müssen der Richtlinie 77/537/EWG, ABl. Nr. L 220 vom 29.8.1977, S 38, idF 82/890/EWG, ABl. Nr. L 378 vom 31.12.1982, S 45, entsprechen.

(6) Kleinmotorräder, die in der erstmaligen Genehmigung als Motorfahräder bezeichnet sind, und Motorfahräder, die in der erstmaligen Genehmigung als Kleinmotorräder bezeichnet sind, müssen nur den für die Bezeichnung in der erstmaligen Genehmigung im Abs. 1 vorgesehenen Bestimmungen entsprechen.

(7) Fahrzeuge, die aus einem der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum in das Bundesgebiet eingebracht worden sind und nach dem 1. Oktober 1993 in einem der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum typengenehmigt und nach dem 1. Oktober 1994 erstmals zum Verkehr zugelassen worden sind, sind von Nachweisen über die Einhaltung der Grenzwerte des Abs. 1 Z 3 und Z 5 befreit, sofern sie der Richtlinie 96/96/EG, Anhang II, Z 8.2. entsprechen. Bei Krafträdern ist in jedem Fall der Nachweis gemäß Richtlinie 97/24/EG, Kapitel 5 erforderlich.

(8) Bei Fahrzeugen, deren Bauartgeschwindigkeit einen bestimmten Wert nicht überschreiten darf, sind elektrische oder elektronische Einrichtungen, die die Fremdzündung unterbrechen oder zurückhalten, verboten, falls deren Betrieb zu einem Anstieg des Kraftstoffverbrauches oder der Emission unverbrannter Kohlenwasserstoffe führt.

(9) Austauschkatalysatoren für Fahrzeuge der Klassen M1 oder N1, die nicht mit OBD-Systemen ausgerüstet sind, müssen eine Genehmigung nach Anhang XIII der Richtlinie 98/77/EG, ABl. Nr. L 286 vom 23.10.98, aufweisen. Der Austauschkatalysator muss so ausgelegt, gebaut sein und montiert werden können, dass das Fahrzeug in der Lage ist, die Bestimmungen dieser Richtlinie, die es ursprünglich eingehalten hat, zu erfüllen. Außerdem müssen seine Schadstoffemissionen während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeuges unter normalen Benutzungsbedingungen wirksam begrenzt werden. Der Austauschkatalysator muss an der gleichen Stelle wie der Katalysator für die Erstausrüstung eingebaut werden, und die Lage der etwaigen Sauerstoffsonde(n) an der Abgasleitung darf nicht verändert werden. Weist der Katalysator für die Erstausrüstung Wärmeschutzvorrichtungen auf, so muss auch der Austauschkatalysator entsprechende Schutzvorrichtungen haben. Der Austauschkatalysator muss dauerhaft sein, das heißt, er muss so beschaffen sein und so eingebaut werden können, dass er gegen Korrosions- und Oxidationseinflüsse, denen er je nach der Benutzung des Fahrzeuges ausgesetzt ist, hinreichend geschützt ist.

### **Sturzhelme für Kraftfahrer**

§ 1e. (1) Sturzhelme müssen soweit als möglich den über der Höhe der äußeren Gehörgänge und über dem unteren Rand der knöchernen Augenhöhlen liegenden Teil des Kopfes des Trägers des Helmes gegen Stöße beim Aufprallen des Kopfes auf Hindernisse schützen. Sturzhelme müssen eine harte Helmschale mit glatter Außenfläche ohne Versteifungsrippen und im Inneren der Helmschale eine Einrichtung zur Aufnahme von Schlagenergie sowie eine Tragvorrichtung zum Festhalten des Helmes auf dem Kopf des Trägers aufweisen. Die zur Aufnahme der Schlagenergie dienenden Teile des Helmes müssen so ausgebildet sein, dass die durch sie auf den Kopf des Trägers übertragenen Stöße gemildert und nicht konzentriert werden. An der Außenseite des Helmes liegende Teile dürfen um nicht mehr als 3 mm über die Außenfläche der Helmschale hervorsteigen; Befestigungsvorrichtungen für Schutzbrillen dürfen jedoch um nicht mehr als 5 mm über die Außenfläche der Helmschale hervorragen, wenn sie nach hinten ausgehakt werden können; dieser Wert darf überschritten werden, wenn sich die Befestigungsvorrichtungen unter einer geringen Tangentialbelastung von der Helmschale ablösen. Nietköpfe dürfen um nicht mehr als 1,6 mm über die Außenfläche oder die Innenfläche der Helmschale hervorragen und keine scharfen Ränder haben. Im Inneren des Helmes dürfen keine starren Teile vorspringen, durch die bei einem Aufprall der Kopf des Benützers verletzt werden kann. Die außen vorspringenden Teile müssen glatt sein und an die ihnen benachbarten Flächen ohne scharfe Kanten anschließen. Die Kanten des Helmes müssen glatt und abgerundet sein. Die Vorderkante der

Helmschale darf das Tragen von Schutzbrillen nicht behindern. Der Helm darf weder das Hörvermögen des Trägers noch dessen Gesichtsfeld in gefährlicher Weise vermindern. Mit dem Helm verbundene Gegenstände wie Augenschirme oder als Nackenschutz dienende Vorrichtungen müssen so beschaffen sein, dass sie das Ausmaß von Verletzungen des Trägers nicht erhöhen.

(2) Die Tragvorrichtung muss aus einer den Kopf des Trägers im oberen Bereich des Hirnschädels umgebenden Wiege und einem Kinnriemen mit mindestens 20 mm Breite bestehen, die mit der Helmschale fest verbunden sind. Die Befestigungsvorrichtungen dieser Teile an der Helmschale müssen gegen Beschädigungen durch Abscheuern gesichert sein. Die Teile der Tragvorrichtung, die an der Haut des Trägers anliegen, dürfen keine Reizungen oder Schädigungen der Haut erwarten lassen.

(3) Die für den Sturzhelm verwendeten Stoffe müssen dauerhaft sein; sie dürfen auch unter Einwirkung von Regen, Kälte, Staub und Schwingungen, unter dem Einfluss von Sonnenlicht, bei Berührung mit der Haut des Trägers, unter Einwirkung von Schweiß oder von auf die Haut oder auf die Haare aufgetragenen kosmetischen oder pharmazeutischen Mitteln keinen wesentlichen Änderungen ihrer Eigenschaften unterliegen. Die Temperatur in dem Raum zwischen dem Kopf und der Helmschale darf bei üblicher Benützung des Helmes nicht stark ansteigen können.

4) Nach ihrem Aufbau der Regelung Nr. 22, BGBl. Nr. 548/1988 unterliegende Sturzhelme müssen dieser Regelung entsprechen. Nach ihrem Aufbau der Regelung Nr. 22.04 unterliegende Sturzhelme dürfen nach dem 31. Dezember 2000 nur feilgeboten werden, wenn sie dieser Regelung entsprechen.

#### **Vorrichtungen zur Verhinderung des Unterfahrens des Fahrzeuges durch andere Kraftfahrzeuge**

**§ 1f.** (1) Die unteren Kanten von Aufbau- oder Rahmenteilern oder von Stoßstangen dürfen bei im § 4 Abs. 2a des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Fahrzeugen - außer Fahrzeugen, bei denen ein Unterfahrerschutz mit dem Verwendungszweck des Fahrzeuges unvereinbar ist, wie bei geländegängigen Fahrzeugen oder Feuerwehrfahrzeugen (§ 2 Z. 28 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) -, bei unbeladenem oder unbesetztem Fahrzeug nicht mehr als 55 cm über der Fahrbahn und nicht mehr als 45 cm innerhalb der Fahrzeuglänge vom hintersten Punkt des Fahrzeuges entfernt sein. Diese Aufbau- oder Rahmenteilern oder Stoßstangen dürfen, senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeuges gemessen, die größte Breite der breitesten Fahrzeughinterachse nicht überragen und nicht mehr als 10 cm vom äußersten Rand dieser Achse entfernt sein; bei Fahrzeugen mit seitlich kippbarer Ladefläche darf jedoch der Abstand dieser Aufbau- oder Rahmenteilern oder Stoßstangen von der größten Breite der breitesten Fahrzeughinterachse des Fahrzeuges in dem durch das Kippen der Ladefläche erforderlichen Ausmaß 10 cm übersteigen. Stoßstangen, Aufbau- oder Rahmenteilern, ihre Befestigung am Fahrzeug und die Teile des Fahrzeuges, an denen sie befestigt sind, müssen eine ausreichende Festigkeit gegen in der Fahrzeuglängsrichtung wirkende Kräfte haben.

(1a) Der hintere Unterfahrerschutz von Fahrzeugen der Klasse M, N und O muss den Anforderungen des Anhanges II der Richtlinie 70/221/EWG, ABl. Nr. L 076 vom 6.4.1970, idF 97/19/EG, ABl. Nr. L 125 vom 18.4.1997, entsprechen.

(1b) Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 ausgenommen geländegängige Fahrzeuge und Fahrzeuge deren Verwendungszweck mit den Bestimmungen für den vorderen Unterfahrerschutz nicht vereinbar ist, müssen mit einem vorderen Unterfahrerschutz ausgerüstet sein. Der vordere Unterfahrerschutz kann entweder durch eine besondere Einrichtung oder durch Karosserieteile, Fahrgestellteile oder andere Bauteile, bei denen aufgrund ihrer Form und ihrer Eigenschaften davon ausgegangen werden kann, dass sie die Funktion der Einrichtung für den vorderen Unterfahrerschutz erfüllen, gebildet werden und muss der Richtlinie 2000/40/EG, ABl. Nr. L 203 vom 10. August 2000, S 9 oder der ECE-Regelung Nr. 93, entsprechen.

(2) Kraftwagen und Anhänger, einschließlich Sattelanhänger, mit einem Höchstgewicht von mehr als 3 500 kg müssen mit einem seitlichen Unterfahrerschutz (Seitenschutz) ausgerüstet sein. Der Seitenschutz muss dem Anhang zur Richtlinie 89/297/EWG entsprechen. Die Ausrüstungsverpflichtung gilt nicht für:

1. Fahrgestelle von Fahrzeugen bei Überstellungsfahrten (§ 46 Abs. 1 KFG 1967);
2. Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h;
3. Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf;
4. Sattelzugfahrzeuge, Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen;
5. Anhängerarbeitsmaschinen und Anhänger für die Beförderung langer unteilbarer Güter;
6. Kraftfahrzeuge und Anhänger, bei denen ein Seitenschutz mit dem Verwendungszweck des Fahrzeuges unvereinbar ist, wie bei geländegängigen Fahrzeugen oder Feuerwehrfahrzeugen und
7. Omnibusse und Omnibusanhänger.

### **Federungssysteme**

**§ 1g.** Ein Federungssystem an der Antriebsachse oder den Antriebsachsen eines Kraftfahrzeuges wird als Luftfederung (§ 2 Z 41 KFG 1967) gleichwertig anerkannt, wenn die Voraussetzungen der Anlage 1k erfüllt werden.

### **Aufprallschutz für Fahrzeuginsassen**

**§ 1h.** (1) Kraftfahrzeuge der Klassen M1 und N1, bei denen der Sitzbezugspunkt ("R-Punkt") des niedrigsten Sitzes nicht mehr als 700 mm über dem Boden liegt, müssen zum Schutz der Fahrzeuginsassen eine angemessene Widerstandsfähigkeit bei einem Seitenaufprall gewährleisten. Das Seitenaufprallverhalten der Struktur des Innenraumes muss dem Anhang II der Richtlinie 96/27/EG, ABl. Nr. L 169 vom 8.7.1996, über den Schutz der Kraftfahrzeuginsassen beim Seitenaufprall entsprechen.

(2) Fahrzeuge der Klasse M1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2.500 kg müssen hinsichtlich des Schutzes der Kraftfahrzeuginsassen beim Frontalaufprall den Anforderungen des Anhangs II der Richtlinie 96/79/EG über den Schutz der Kraftfahrzeuginsassen beim Frontalaufprall und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EGW in der Fassung 1999/98/EG, ABl. Nr. L 9 vom 13. Jänner 2000, S 14, entsprechen.

### **Massen und Abmessungen von Kraftfahrzeugen der Klassen M, N, O und L**

**§ 1i.** (1) Die Festsetzung und Überprüfung der Massen und Abmessungen von Kraftfahrzeugen der Klasse M1 hat nach den Anhängen der Richtlinie 92/21/EGW, ABl. Nr. L 129 vom 14.5.1992, idF der Richtlinie 95/48/EG, ABl. Nr. L 233 vom 30.9.1995, zu erfolgen.

(2) Die Festsetzung und Überprüfung der Massen und Abmessungen von Kraftfahrzeugen der Klassen L hat nach den Anhängen der Richtlinie 93/93/EGW, ABl. Nr. L 311 vom 14.12.1993, zu erfolgen.

(3) Die Festsetzung und Überprüfung der Massen und Abmessungen von Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N und O hat nach den Anhängen der Richtlinie 97/27/EG, ABl. Nr. L 233 vom 25. 8. 1997, zu erfolgen.

(4) Bei Sattelanhängern darf der größte Abstand zwischen der Achse des Sattelzapfens und der hinteren Begrenzung des Sattelanhängers nicht mehr als 12,00 m betragen.

### **Abschleppeinrichtungen**

**§ 1j.** Abschleppeinrichtungen von Kraftfahrzeugen der Klassen M und N müssen dem Anhang II der Richtlinie 77/389/EGW, ABl. Nr. L 145 vom 13.6.1977, S 41, idF der Richtlinie 96/64/EG, ABl. Nr. L 258 vom 11.10.1996, S 26, entsprechen."

### **Genehmigungspflichtige Teile, Ausrüstungs- und Ausstattungsgegenstände**

**§ 2.** (1) Für die Verkehrs- und Betriebssicherheit eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers sind gemäß § 5 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 von besonderer Bedeutung und daher genehmigungspflichtig

- a) Sicherheitsgurte und andere Rückhalteeinrichtungen für Kinder und erwachsene Personen (§ 1 c),
- b) entf.(746/1995)
- c) Sicherheitsglas (§ 10 Abs. 2 KFG 1967, § 7),
- d) die in den §§ 14 bis 19 und 20 Abs. 1 lit. c, d und f KFG 1967 angeführten Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler und die Glühlampen nach der Regelung Nr. 37 BGBl. Nr. 616/81; hievon sind jedoch Suchscheinwerfer und Arbeitsscheinwerfer ausgenommen,
- e) Sturzhelme (§ 1 e),
- f) Vorrichtungen zum Abgeben von akustischen Warnzeichen außer Glocken für Motorfahräder sowie ihre Anbringung am Fahrzeug (§ 18),
- g) Heizvorrichtungen, deren Wirksamkeit unabhängig vom Fahrzeug beurteilt werden kann,
- h) runderneuerte Reifen (§ 4 Abs. 4a),
- i) Warneinrichtungen (§ 5 Abs. 1 KFG 1967, § 2 a),
- j) fabriksneue, unter § 4 Abs. 3a oder 3b fallende Reifen,
- k) Sicherheitsbremsleuchten (§ 14 Abs. 4),
- l) Austauschschalldämpferanlagen (§ 8 Abs. 3a),

- m) Schneeketten (§ 4 Abs. 7),
- n) Folien, die auf Scheiben von Kraftfahrzeugen angebracht werden,
- o) gelb-rot reflektierende Warntafeln zur hinteren Kennzeichnung langer oder schwerer Fahrzeuge (§ 2b Abs.2 Z 1, Warntafel-Kategorie I)
- p) rote reflektierende Warntafeln zur hinteren Kennzeichnung von bauartbedingt langsam fahrenden Fahrzeugen (§ 2c, Warntafel-Kategorie IV).

(2) Genehmigungspflichtig sind auch solche Teile, Ausrüstungsgegenstände und Ausstattungsgegenstände gemäß Anlage 3e bis 3i, die auch unabhängig von der Prüfung des Fahrzeuges im Rahmen des Genehmigungsverfahrens geprüft werden können.

(2a) Nach Ablauf des Tages der Kundmachung des BGBl. II Nr. XXX/2001 dürfen Austauschbremsbeläge für Fahrzeuge der Klassen M, N oder O, jeweils mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg als selbständige technische Einheit nur feilgeboten werden, wenn sie der Richtlinie 71/320/EWG in der Fassung 98/12/EG, Anhang XV, entsprechen. Dies gilt aber nicht für Austauschbremsbeläge, die zum Einbau in bereits vor dem 1. März 2001 genehmigte Fahrzeuge bestimmt sind.

(3) Genehmigungen von Teilen und Ausrüstungsgegenständen nach Abs. 1 und Abs. 2 haben deren Verwendungsbereich zu enthalten.

### **Warneinrichtungen**

**§ 2a.** Warneinrichtungen (§ 5 Abs. 1 vorletzter Satz KFG 1967) müssen der Regelung Nr. 27, BGBl. Nr. 556/1978, entsprechen.

### **Gelb-rot reflektierende Warntafeln**

**§ 2b.** (1) Als gelb- rot reflektierende Warntafel im Sinne des § 102 Abs. 10a KFG 1967 zur hinteren Kennzeichnung bestimmter Fahrzeuge gilt eine gelbe, reflektierende Tafel mit rotem, 4 cm breiten, fluoreszierenden Rand mit den Mindestabmessungen 55 x 19,5 cm, die hinsichtlich der Rückstrahlwirkung und der Leuchtdichtefaktoren den Maßgaben der ECE-Regelung Nr. 70 gleichwertig ist (Warntafel-Kategorie III). Diese Tafel muss annähernd waagrecht und so am Fahrzeug angebracht werden, dass die Entfernung des höchsten Punktes von der Fahrbahn nicht mehr als 150 cm beträgt.

- (2) Als gelb-rot reflektierende Warntafeln im Sinne des § 102 Abs. 10c KFG 1967 kommen in Betracht:
1. gelb-rot reflektierende Warntafeln zur hinteren Kennzeichnung bestimmter Fahrzeuge, die der ECE-Regelung Nr. 70 entsprechen (Warntafel-Kategorie I), wobei
    - a) für Kraftfahrzeuge die gelben reflektierenden und roten fluoreszierenden Flächen streifenförmig unter einem Winkel von 45° nach außen und unten verlaufen und
    - b) für Anhänger die gelbe reflektierende Tafel mit rotem, 4 cm breiten, fluoreszierenden Rand umgeben ist;
  2. gelb-rot reflektierende Folien, die hinsichtlich des Signalbildes und der Rückstrahlwirkung den Maßgaben der ECE-Regelung Nr. 70 gleichwertig sind (Warntafel-Kategorie II).

### **Rote reflektierende Warntafeln**

**§ 2c.** Dreieckige Warntafeln aus rotem fluoreszierenden Material mit rotem reflektierenden Rand zur hinteren Kennzeichnung von bauartbedingt langsam fahrenden Fahrzeugen müssen der ECE-Regelung Nr. 69 entsprechen (Warntafel-Kategorie IV).

### **Reflektierende Warnmarkierungen**

**§ 2d.** Reflektierende Warnmarkierungen zur hinteren Kennzeichnung von Anbaugeräten oder Hubladebühnen müssen aus rot-weiß rückstrahlenden Flächen mit unter 45° nach außen und unten verlaufenden roten und weißen

Streifen bestehen und auf flexiblem oder klappbarem rechteckigen Trägermaterial aufgebracht sein. Solche Warnmarkierungen dürfen nur paarweise angebracht werden. Die Gesamtfläche beider Rechtecke hat mindestens  $0,2\text{m}^2$  zu betragen. Die Breite der roten und weißen Streifen hat jeweils mindestens 100mm zu betragen. Die Rückstrahlwirkung hat den Bestimmungen des § 3 Abs. 2 der Straßenverkehrszeichenverordnung, BGBl. Nr. 83/1966, in der Fassung 703/1976, und die Leuchtdichtefaktoren haben dem Anhang 1 der Straßenverkehrszeichenverordnung, BGBl. Nr. 83/1966, in der Fassung 703/1976, zu entsprechen.

#### Bremsanlagen Zu § 6 Abs. 1 KFG 1967

**§ 3.** (1) Die Abnutzung der Bremsen muss durch eine erforderlichenfalls mit einfachen Werkzeugen betätigbare oder durch eine selbsttätige Nachstelleinrichtung leicht ausgeglichen werden können. Die Bremsanlagen müssen eine Wegreserve besitzen, die nach Erwärmung der Bremsen und nach durchschnittlicher Abnutzung der Bremsanlage die Bremsung ohne sofortiges Nachstellen sicherstellt.

(2) Bremsbeläge dürfen nicht Asbest enthalten.

(3) Fahrzeuge, die unter den Geltungsbereich der EG-Richtlinien

- 71/320/EWG, ABl. Nr. L 202 vom 6.9.1971, S 37 idF 98/12/EG, oder
- 93/14/EWG, ABl. Nr. L 121 vom 12.5.1976, S 1, fallen, müssen den Bestimmungen dieser Richtlinien entsprechen.

Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen (Klasse I) mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h müssen hinsichtlich ihrer Bremsanlagen den Anhängen der Richtlinie 76/432/EWG, ABl. Nr. L 122 vom 8.5.1976, S 1 idF 96/63/EG, ABl. Nr. L 253 vom 5.10.1996, S 13, entsprechen.

#### Zu § 6 Abs. 2 KFG 1967

**§ 3a.** (1) Bei im § 6 Abs. 2 KFG 1967 angeführten Fahrzeugen mit nur einer Bremsanlage darf zwischen den Bremsen und den Rädern, auf die sie wirken, kein Ausgleichsgetriebe liegen; dies gilt jedoch nicht für die zu Antriebsrädern zuschaltbaren Räder von Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h.

(2) Bei den im § 6 Abs. 2 KFG 1967 angeführten Fahrzeugen muss mit der Bremsanlage auf gerader, waagrecht und trockener Fahrbahn eine mittlere Verzögerung von mindestens  $2\text{ m/s}^2$ , bei Fahrzeugen mit hydraulisch abschaltbarem Allradantrieb eine mittlere Verzögerung von mindestens  $3,5\text{ m/s}^2$ , bei den anderen im § 6 Abs. 2 lit. a KFG 1967 angeführten Zugmaschinen jedoch eine Verzögerung von mindestens  $2\text{ m/s}^2$ , erreicht werden können.

#### Zu § 6 Abs. 3 KFG 1967

**§ 3b.** (1) Die Wirkung der Betriebsbremsanlage muss auf die Räder in dem für die Fahrstabilität notwendigen Ausmaß symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges verteilt sein.

(2) Bei Bremsanlagen mit hydraulischer Übertragungseinrichtung müssen die Einfüllöffnungen der Flüssigkeitsbehälter leicht zugänglich sein. Die Flüssigkeitsbehälter müssen so beschaffen sein, dass eine Feststellung des Flüssigkeitsstandes in den Behältern leicht möglich ist, ohne dass diese geöffnet zu werden brauchen, oder es muss eine Warneinrichtung vorhanden sein, die dem Lenker einen abgesunkenen Flüssigkeitsstand anzeigt, der ein Versagen der Bremsanlage zur Folge haben könnte. Die einwandfreie Funktion dieser Warneinrichtung muss vom Lenker leicht kontrolliert werden können. Der Ausfall eines Teiles einer hydraulischen Übertragungseinrichtung einer Zweikreisbremsanlage ist dem Lenker durch eine rote Kontrolllampe anzuzeigen, die spätestens bei Betätigung der Bremsanlage aufleuchtet. Diese Kontrolllampe kann der angeführten Warneinrichtung angehören. Die Anzeige muss auch bei Tageslicht sichtbar sein, und der einwandfreie Zustand der Lampe muss vom Lenker leicht geprüft werden können.

(3) Bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 50 km/h, bei Fahrzeugen mit einer geringeren Bauartgeschwindigkeit bei dieser, muss mit der Betriebsbremsanlage eine mittlere Verzögerung erreicht werden können von mindestens  $\text{m/s}^2$

- a) eines Fahrzeuges der Klassen M1 und N1 gemäß Anlage 1f sowie eines Motordreirades 4,4 5,0
- b) eines anderen Kraftwagens unbeschadet des § 3 a Abs. 2 4,04,8

Mit der Hilfsbremsanlage muss wenigstens die halbe in lit. a oder b angeführte mittlere Verzögerung erreicht werden können. Der zur Erzielung der vorgeschriebenen Wirksamkeit der Bremsanlagen erforderliche Kraftaufwand darf bei mit dem Fuß zu betätigenden Vorrichtungen bei den in lit. a angeführten Fahrzeugen 50 daN, sonst 70 daN, bei mit der Hand zu betätigenden Vorrichtungen bei den in lit. a angeführten Fahrzeugen 40 daN, sonst 60 daN, nicht übersteigen.

(4) Die Wirksamkeit der Bremsanlagen ist nach Anlage 1f Anhang 4 zu prüfen. Sind für die Prüfung der Wirksamkeit einer Bremsanlage nur Bremsprüfstände verfügbar, so ist die Einhaltung der vorgeschriebenen Verzögerung durch das Verhältnis der am Umfang der Räder wirkenden Bremskräfte zum Gesamtgewicht des Fahrzeuges zu prüfen. Sattelzugfahrzeuge sind bei Prüfungen gemäß § 55 oder § 56 KFG 1967 erforderlichenfalls mit entsprechend erhöhter Hinterachslast (Ballast oder Niederspannen) zu prüfen. Dies gilt nur, wenn die Feststellbremsanlage die Hilfsbremsanlage ist, die Feststellbremsanlage nur auf die Räder der Hinterachse wirkt und das Fahrzeug im Leerzustand geprüft wird. Durch die Ballastierung darf höchstens eine Hinterachslast von 40 % des Eigengewichts des Fahrzeuges erreicht werden.

(5) Mit der Feststellbremsanlage muss das Abrollen des das Höchstgewicht aufweisenden Fahrzeuges auf einer Steigung oder einem Gefälle von mindestens 18 vH dauernd verhindert werden können.

**Zu § 6 Abs. 4 KFG 1967**

**§ 3c.** (1) Als Teile der Betriebsbremsanlage, deren Ausfallen ausgeschlossen werden kann, gelten: das Pedal, die Pedallagerung, mechanische Teile der Übertragungseinrichtung, bei Bremsanlagen mit hydraulischer Übertragungseinrichtung und bei Druckluftbremsanlagen das Bremsventil, die Verbindung zwischen Pedal und Hauptzylinder oder Bremsventil, die Bremszylinder und ihre Kolben sowie die Bremswellen der Bremsen, sofern diese Teile ausreichend bemessen, für die Wartung leicht zugänglich sind und Sicherheitsmerkmale aufweisen, die mindestens denen für die übrigen wichtigen Fahrzeugteile (wie z.B. für das Lenkgestänge) geforderten entsprechen.

(2) Bei getrennten Betätigungseinrichtungen für Betriebsbremsanlage und Hilfsbremsanlage darf deren gleichzeitige Betätigung nicht zur Folge haben, dass beide Bremsanlagen unwirksam werden; dies gilt sowohl für den Fall, dass beide Bremsanlagen einwandfrei arbeiten, als auch für den Fall, dass bei einer von ihnen eine Störung eintritt.

(3) Bremsen, die mittelbar auf die Räder wirken, müssen mit den Rädern, auf die sie wirken, durch Teile ständig verbunden sein, deren Ausfall nicht zu erwarten ist. Haben zwei Bremsanlagen gemeinsame Bremsen, so müssen beim Ausfallen der Betätigungs- oder der Übertragungseinrichtung einer der beiden Bremsanlagen mit der anderen noch mindestens zwei auf verschiedenen Seiten der Längsmittlebene des Fahrzeuges liegende Räder gebremst werden können.

**Zu § 6 Abs. 5 KFG 1967**

**§ 3d.** Bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 50 km/h, bei Fahrzeugen mit einer geringeren Bauartgeschwindigkeit bei dieser, muss mit den beiden Bremsanlagen eines

eine mittlere Verzögerung erreicht werden können von mindestens		wenn das Fahrzeug mit einem Beiwagen verbunden ist, jedoch von mindestens
a) Motorfahrrades oder Kleinmotorrades		
..... 4,2 m/s <sup>2</sup>	4,0 m/s <sup>2</sup>	
b) eines nicht unter lit. a fallenden Motorrades		
..... 5,0 m/s <sup>2</sup>	4,6 m/s <sup>2</sup>	

Mit der auf das Hinterrad wirkenden Bremsanlage muss bei der angeführten Ausgangsgeschwindigkeit eine mittlere Verzögerung von wenigstens  $2,5 \text{ m/s}^2$  erreicht werden können. Der zur Erzielung der vorgeschriebenen Wirksamkeit der Bremsanlagen erforderliche Kraftaufwand darf bei mit der Hand zu betätigenden Vorrichtungen  $20 \text{ daN}$ , bei mit dem Fuß zu betätigenden Vorrichtungen  $50 \text{ daN}$  nicht übersteigen. Die Wirksamkeit der Bremsanlagen ist nach Anlage 1f Anhang 4 zu prüfen.

#### **Zu § 6 Abs. 6 KFG 1967**

**§ 3e.** Eine gemäß § 6 Abs. 6 KFG 1967 vorgeschriebene Verlangsamieranlage muss das Befahren eines Gefälles von  $7 \text{ vH}$  und einer Länge von  $6 \text{ km}$  ermöglichen, ohne dass die mittlere Geschwindigkeit des Fahrzeuges  $30 \text{ km/h}$  übersteigt; hierbei muss das Fahrzeug das Höchstgewicht aufweisen und die Getriebestufe eingeschaltet sein, bei der die Motordrehzahl den vom Hersteller vorgeschriebenen Höchstwert nicht übersteigt. Wird die Wirkung der Verlangsamieranlage allein durch die Messung der Verzögerung festgestellt, so muss die durchschnittliche Verzögerung bei einer möglichst nahe bei  $30 \text{ km/h}$  liegenden,  $25 \text{ km/h}$  nicht unterschreitenden und  $35 \text{ km/h}$  nicht übersteigenden Fahrzeuggeschwindigkeit mindestens  $0,6 \text{ m/s}^2$  betragen. Übersteigt die mit der Verlangsamieranlage erreichbare Verzögerung  $1 \text{ m/s}^2$ , so muss die Wirkung der Verlangsamieranlage abstufbar sein.

#### **Zu § 6 Abs. 7 KFG 1967**

**§ 3f.** (1) Mit einer Zweikreis-Bremsanlage muss bei Ausfall eines Teiles der Übertragungseinrichtung eine Restbremswirkung von mindestens  $30 \text{ vH}$  der für die Betriebsbremsanlage vorgeschriebenen Bremswirkung erreicht werden können; bei unbeladenen Kraftfahrzeugen mit einem Höchstgewicht von nicht mehr als  $12\,000 \text{ kg}$  muss die Restbremswirkung jedoch mindestens  $25 \text{ vH}$  betragen.

(2) Die im Abs. 1 angeführten Bremswirkungen müssen durch eine auf die Betätigungseinrichtung ausgeübte Kraft erzielt werden können, die  $70 \text{ daN}$  nicht übersteigt.

#### **Zu § 6 Abs. 7a und Abs. 10 zweiter Satz zweiter Halbsatz KFG 1967**

**§ 3g.** (1) Für die Aufteilung der Bremskräfte auf die einzelnen Achsen des Fahrzeuges oder eines Zugfahrzeuges und eines Anhängers gilt, außer bei ungefederten Fahrzeugen, Anlage 1f Anhang 10.

(2) Eine Antiblockiereinrichtung ist der Teil einer Betriebsbremsanlage, der selbsttätig das Blockieren von Rädern während des Bremsvorganges dadurch verhindert, dass er den Schlupf in der Drehrichtung des Rades an einem oder mehreren Rädern des Fahrzeuges während des Bremsens regelt; sie besteht aus Gebern, Auswerte- und Stellgliedern.

(3) Antiblockiereinrichtungen müssen in ihrer Bauweise und Wirkung der Anlage 1f Anhang 13 entsprechen.

#### **Zu § 6 Abs. 7b KFG 1967**

**§ 3h.** (1) Bei Kraftwagen gemäß § 6 Abs. 7b lit. a KFG 1967, ausgenommen land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als  $40 \text{ km/h}$  muss vom Lenkerplatz aus überprüfbar sein, ob durch die Feststellbremsanlage allein ein Abrollen des Kraftwagens mit dem Anhänger auch bei Abwesenheit des Lenkers dauernd verhindert werden kann.

(2) Wird die im § 6 Abs. 7b lit. c KFG 1967 angeführte selbsttätige Bremsung des Anhängers durch ein Ventil erzielt, das erst bei einer Störung der Bremsanlage wirksam wird, so muss dessen einwandfreie Funktion entweder im Führerhaus oder von außerhalb des Fahrzeuges leicht und ohne Zuhilfenahme von Werkzeug überprüfbar sein.

(3) Bei Zweileitungsdruckluft-Bremsanlagen muss beim Abreißen oder bei Undichtheit einer der Verbindungsleitungen zwischen Kraftwagen und Anhänger nach voller Betätigung der Betriebsbremsanlage des Zugfahrzeuges der Druck in der Vorratsleitung spätestens nach zwei Sekunden auf einen Wert von  $1,5 \text{ bar}$  Überdruck gefallen sein. Beim Absinken des Druckes in der Vorratsleitung um mindestens  $1 \text{ bar}$  pro Sekunde muss das Anhängerbremsventil spätestens dann ansprechen, wenn der Druck in der Vorratsleitung auf  $2 \text{ bar}$  Überdruck

abgefallen ist.

(4) Kraftfahrzeuge, die zum Ziehen eines Anhängers mit einer elektrischen im § 6 Abs. 10 erster Satz KFG 1967 angeführten Bremsanlage bestimmt sind, müssen folgenden Bedingungen entsprechen:

1. Die Stromversorgungsanlage (Lichtmaschine und Batterie) des Kraftfahrzeuges muss eine ausreichende Kapazität haben, um den Strom für eine elektrische Bremsanlage zu erzeugen. Lläuft der Motor in der vom Hersteller empfohlenen Leerlaufdrehzahl und sind alle vom Hersteller als Serienausüstung eingebauten elektrischen Anlagen eingeschaltet, so darf die Spannung in den elektrischen Leitungen bei maximalem Stromverbrauch der elektrischen Bremsanlage (15 A) nicht weniger als 9,6 V betragen, gemessen an der Anschlussstelle. In den elektrischen Leitungen darf auch bei Überlastung kein Kurzschluss entstehen.
2. Versagt die Betriebsbremsanlage des Zugfahrzeuges, sofern diese Anlage aus mindestens zwei voneinander unabhängigen Bremskreisen besteht, so müssen mit dem (den) noch betriebsbereiten Bremskreis(en) die Bremsen des Anhängers teilweise oder voll betätigt werden können.
3. Die Verwendung des Bremslichtschalters und -stromkreises für die Betätigung der elektrischen Bremsanlage ist nur zulässig, wenn die elektrische Bremsleitung mit dem Bremslicht parallel geschaltet ist und Bremslichtschalter und Bremslichtstromkreis für die zusätzliche Belastung ausgelegt sind.

#### **Zu § 6 Abs. 10 KFG 1967**

**§ 3i.** (1) Die im § 6 Abs. 10 erster Satz KFG 1967 angeführte Bremsanlage muss unabhängig von der Stellung der Anhängerdeichsel wirken können.

(2) Bei Anhängern, die eine Einrichtung haben, die ihre Bremsanlage mittels Druckluft auszuschalten gestattet, muss diese Einrichtung spätestens dann selbsttätig ausgeschaltet werden, wenn die Anhängerbremsanlage erneut mit Druckluft versorgt wird.

(3) Die feststellbare Bremsanlage eines Anhängers muss von außerhalb, bei Omnibusanhängern vom Innenraum des Anhängers betätigt und gelöst werden können. Mit dieser Bremsanlage muss das Abrollen des Höchstgewicht aufweisenden Anhängers auf einer Steigung oder einem Gefälle von mindestens 18 vH dauernd verhindert werden können.

(4) Mit der Bremsanlage eines Anhängers, mit dem eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf, muss auf gerader, waagrechter und trockener Fahrbahn eine Verzögerung von mindestens 2 m/s<sup>2</sup> erreicht werden können.

(5) Bremsanlagen müssen der Anlage 1f entsprechen.

#### **Zu § 6 Abs. 10a KFG 1967**

**§ 3j.** Bei der auf alle Räder eines Anhängers, mit dem eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, wirkenden Bremsanlage muss eine Summe der am Umfang der gebremsten Räder ausgeübten Bremskräfte von mindestens 45 vH der sich beim Höchstgewicht ergebenden Radlasten erreicht werden können. Bei Anhängern mit einem Höchstgewicht von mehr als 10 000 kg muss überdies nach einer Energieaufnahme durch die Bremsen, die dem Befahren eines 6 km langen Straßenstücks mit einem Gefälle von 6 vH mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h entspricht, eine Summe der am Umfang der gebremsten Räder ausgeübten Bremskräfte von mindestens 33 vH der sich beim Höchstgewicht ergebenden Radlasten erreicht werden können.

#### **Zu § 6 Abs. 11 KFG 1967**

**§ 3k.** (1) Auflaufbremsanlagen müssen so eingerichtet sein, dass auch nach Ausnützung des gesamten Aufaufweges Beschädigungen, wie insbesondere unzulässige Verformungen durch übermäßige Kräfte in der Übertragungseinrichtung und in den Bremsen, vermieden werden. Hierzu verwendete Einrichtungen (Bremskraftbegrenzer) dürfen die Bremskräfte nur so weit verringern, dass die vorgeschriebene Bremswirkung erhalten bleibt. Enthält eine mechanische Übertragungseinrichtung einen Seilzug, so muss dieser so kurz wie

möglich sein. Bolzen von Gelenken müssen ausreichend gesichert sein. Diese Gelenkstellen müssen selbstschmierend ausgeführt oder für die Schmierung leicht zugänglich sein.

(2) Rückfahrsperrn müssen so ausgebildet sein, dass sie durch Anwendung einer Zugkraft in der Zugrichtung selbsttätig ausgeschaltet werden.

(3) Die aufeinander gleitenden Teile von Auflaufeinrichtungen müssen durch einen Faltenbalg oder andere gleichwertige Einrichtungen geschützt sein. Sie müssen selbstschmierend ausgeführt oder für die Schmierung leicht zugänglich sein. Die Gleitflächen müssen aus Werkstoffen bestehen, durch die Kontaktkorrosion, Klemmen oder Pressen der gleitenden Teile ausgeschlossen ist.

(4) Die in den Abs. 5 und 6 verwendeten Abkürzungen bedeuten: GA das Höchstgewicht des Anhängers, GB die Summe der dem Höchstgewicht des Anhängers entsprechenden Radlasten der Räder des Anhängers, auf die die Bremsen wirken, D1 die Druckkraft im Sinne der Verminderung des Abstandes der Zugvorrichtung von der ersten Anhängerachse (Deichselkraft), D2 die Zugkraft (umgekehrte Richtung von D1).

(5) Bremskraftbegrenzer (Abs. 1) dürfen erst ansprechen, wenn die Deichselkraft bei Anhängern mit nur einer Achse den Wert 0,12 GA, bei Anhängern mit mehr als einer Achse den Wert 0,08 GA erreicht hat. Sie müssen verhindern, dass die Bremskraft an den Bremsen einen Wert übersteigt, der bei Anhängern mit nur einer Achse einer Deichselkraft von 0,18 GB, bei Anhängern mit mehr als einer Achse von 0,12 GB entspricht.

(6) Der größte, kurzzeitig wirkende Wert für D1, der die Verschiebung der Zugvorrichtung hervorruft (Ansprechschwelle), darf nicht kleiner als 0,02 GA und nicht größer als 0,04 GA sein. D1 darf im Bewegungsbereich der Auflaufeinrichtung bei Anhängern mit nur einer Achse 0,09 GA, bei Anhängern mit mehr als einer Achse 0,06 GA nicht übersteigen. Der Wert von D2 für die Rückführung der Zugvorrichtung aus der am weitesten eingeschobenen Stellung muss zwischen 0,1 GA und 0,5 GA liegen.

(7) Der nutzbare Auflaufweg muss in jeder Stellung der Zugvorrichtung auch nach Erwärmung der Bremsen oder nach durchschnittlicher Abnutzung der Bremsbeläge ohne sofortiges Nachstellen größer sein als der für die Zuspannung der Bremsen erforderliche Zuspannweg.

#### **Zu § 6 Abs. 12 KFG 1967**

**§ 3l.** Bei Bremsanlagen, bei denen die Bremsung des Anhängers durch das Abreißen selbsttätig erfolgt, muss dabei die für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebene Bremswirkung für das Zugfahrzeug, beim Ziehen von zwei Anhängern für das Zugfahrzeug und den mit diesem verbunden bleibenden Anhänger erhalten bleiben; dies gilt sinngemäß für Vorrichtungen, bei denen ein Anhänger bei Undichtwerden einer Übertragungseinrichtung selbsttätig gebremst wird.

#### **Zu § 6 Abs. 12a KFG 1967**

**§ 3m.** Die im § 6 Abs. 12a erster Halbsatz KFG 1967 angeführten Räder, die auch bei einer Störung der Übertragungseinrichtung gebremst werden können, müssen so gewählt sein, dass die Restbremswirkung der Bremsanlage mindestens 30 vH der vorgeschriebenen Bremswirkung beträgt.

#### **Zu § 6 Abs. 12b KFG 1967**

**§ 3n.** (1) Der Energievorrat einer Fremdkraftbremsanlage muss so bemessen sein, dass bei Stillstand des Motors die Bremswirkung ausreichend bleibt, um das Fahrzeug unter den vorgeschriebenen Bedingungen anzuhalten; ist die Feststellbremsanlage eine Hilfskraftbremsanlage, so kann deren Wirkung bei Ausfall der Hilfskraft auch dadurch sichergestellt sein, dass ein vom Energievorrat der Hilfskraftbremsanlage unabhängiger Vorrat, wie der für die Betriebsbremsanlage, in Anspruch genommen wird.

(2) Hilfseinrichtungen dürfen die für sie erforderliche Energie nur unter der Bedingung aus dem Energievorrat für die Bremsanlagen entnehmen, dass durch ihren Betrieb, selbst bei einem Versagen der Energiequelle, der Energievorrat für die Bremsanlagen nicht unter den im § 3 o Abs. 4 festgelegten Wert absinken kann.

**§ 3o.** (1) Bei Fremdkraftbremsanlagen darf jeder Energiespeicher nur auf die Bremsen von zwei oder mehr Rädern wirken, die so gewählt sind, dass sie allein bei Fahrzeugen mit zwei Achsen die für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebene Bremswirkung, bei Fahrzeugen mit mehr als zwei Achsen mindestens 30 vH der für die Betriebsbremsanlage vorgeschriebenen Wirkung unter den vorgeschriebenen Bedingungen gewährleisten, ohne die Stabilität des Fahrzeuges während des Bremsens zu beeinträchtigen; jeder Energievorrat muss außerdem mit einer Warneinrichtung nach Abs. 4 ausgerüstet sein.

(2) Bei Fremdkraftbremsanlagen muss die Art des Antriebes ihrer Energiequelle einen sicheren Betrieb gewährleisten. Bei Ausfall eines Teiles der Übertragungseinrichtung der gesamten Bremsanlage muss die Speisung des von der Störung nicht betroffenen Teiles weiterhin gesichert sein, wenn dies zum Abbremsen des Fahrzeuges mit der für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebenen Wirkung erforderlich ist; dies muss mit Hilfe von Einrichtungen, die bei Stillstand des Fahrzeuges leicht in Gang zu setzen sind, oder durch eine automatische Einrichtung erreicht werden. Außerdem müssen die nach dieser Einrichtung angeordneten Behälter so beschaffen sein, dass es nach viermaliger Betätigung der Betriebsbremsanlage gemäß den Vorschriften nach Anlage 1f Anhang 7 Abschnitt A Z 1.2. noch möglich ist, das Fahrzeug mit der für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebenen Wirkung zum Stillstand zu bringen.

(3) Weisen die Betriebsbremsanlage, die Hilfsbremsanlage und die Feststellbremsanlage gemeinsame Teile auf oder ist die Betriebsbremsanlage eine Fremdkraftbremsanlage, so darf ebenso wie für die Erfüllung der Bestimmungen der §§ 3 f und 3 m keine automatische Einrichtung verwendet sein, deren in Ruhe befindliche Teile erst bei einer Störung der Bremsanlage wirksam werden.

(4) Kraftfahrzeuge, die eine mit einem Energiespeicher betriebene Betriebsbremsanlage aufweisen, müssen - falls eine Bremsung mit der für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebenen Wirkung nicht ohne Mitwirkung der Speicherenergie möglich ist - außer mit einem etwa vorhandenen Manometer mit einer optisch oder akustisch wirkenden Warneinrichtung versehen sein, die anzeigt, dass die gespeicherte Energie in irgendeinem Teil der Anlage vor dem Bremsventil auf einen Wert abgesunken ist, der ohne Speisung des Energiespeichers sicherstellt, dass bei jedem Beladungszustand des Fahrzeuges nach vier vollen Betätigungen der Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage nur noch eine fünfte Bremsung mit der für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebenen Wirkung möglich ist. Diese Warneinrichtung muss unmittelbar und ständig an die Übertragungseinrichtung angeschlossen sein. Die Warneinrichtungen dürfen bei laufendem Motor und ohne Fehler in der Bremsanlage bei normalen Betriebsbedingungen des Fahrzeuges kein Signal geben, außer während der für das Auffüllen der Energiespeicher erforderlichen Zeit nach dem Anlassen des Motors.

(5) Bei hydraulischen Fremdkraftbremsanlagen muss nach acht Vollbremsungen für eine neunte Bremsung mindestens die für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebene Bremswirkung oder, wenn dies bei Vorhandensein einer getrennten Betätigungsvorrichtung unter Verwendung von Speicherenergie erreicht wird, mindestens 30 vH der für die Betriebsbremsanlage vorgeschriebenen Bremswirkung erzielt werden können. Solche Bremsanlagen sind nach Anlage 1f Anhang 7 Abschnitt C zu prüfen.

**§ 3p.** Druckluftbremsanlagen müssen der Anlage 1f Anhänge 6, 7 Abschnitt A und 9 entsprechen.

**§ 3q.** (1) Federspeicherbremsanlagen sind Einrichtungen, bei denen die zur Bremsung erforderliche Energie von einer oder mehreren Federn geliefert wird, die als Energiespeicher wirken und bei denen die für das Zusammendrücken der Feder zum Lösen der Bremse erforderliche Energie vom Lenker mittels der Betätigungseinrichtung geliefert oder gesteuert wird.

(2) Bei allen Drücken, die in der Vorratsleitung zum Druckraum der Federspeicher auftreten können, dürfen betriebsübliche geringe Druckschwankungen keine erheblichen Schwankungen der Bremskraft hervorrufen. Der Druckraum der Federspeicher muss, wenn die Federn nicht durch mindestens zwei voneinander unabhängige Einrichtungen zusammengedrückt gehalten werden können, durch eine Energiereserve beaufschlagt werden können, an die keine andere Einrichtung oder Ausrüstung angeschlossen ist; dies gilt jedoch nicht für Anhänger. Bei Kraftfahrzeugen muss die Anlage so beschaffen sein, dass die Bremsen ohne Nachspeisung mindestens dreimal betätigt und gelöst werden können, wenn der Anfangsdruck im Druckraum gleich dem vorgesehenen Höchstdruck ist. Bei Anhängern muss es möglich sein, die Bremsen des abgekuppelten Anhängers mindestens dreimal zu lösen, wobei der Überdruck in der Vorratsleitung vor dem Abkuppeln des Anhängers mindestens 6,5 bar beträgt. Diese Vorschriften müssen eingehalten werden können, wenn die Bremsen eng eingestellt sind. Zusätzlich muss das Betätigen und Lösen der Feststellbremsanlage möglich sein, wenn der Anhänger mit dem Zugfahrzeug verbunden ist.

Der Druck im Druckraum, bei dem eine Betätigung der Bremsanlage durch die Federn einsetzt, wenn die Bremsen eng eingestellt sind, darf nicht größer sein als 80 vH des für eine normale Betätigung verfügbaren Mindestdruckes. Für Anhänger ist dieser Mindestdruck derjenige, der sich nach vier vollen Betätigungen der Betriebsbremsanlage gemäß Anlage 1f Anhang 7 Abschnitt A Z 1.3. einstellt, wenn der Ausgangsdruck 6,5 bar Überdruck betragen hat. Sinkt der Druck im Druckraum unter den Wert, bei dem die Bewegung der Teile der Bremsen einsetzt, so muss eine Warneinrichtung wirksam werden. Diese Warneinrichtung kann ganz oder teilweise die Warneinrichtung nach § 3 o Abs. 4 sein; dies gilt jedoch nicht für Anhänger. Ist ein Fahrzeug, das zum Ziehen von Anhängern mit einer Bremsanlage gemäß § 6 Abs. 10 erster Satz KFG 1967 bestimmt ist, mit Federspeicherbremsanlagen ausgerüstet, so muss das Wirksamwerden der Federspeicherbremsanlagen eine Betätigung der Bremsen des Anhängers auslösen.

(3) Federspeicherbremsanlagen müssen so gebaut sein, dass bei einer Störung von Teilen der Bremsanlage, deren Ausfall nicht ausgeschlossen werden kann (§ 3 c Abs. 1), die Bremsen ohne Benützung der normalen Betätigungseinrichtung durch eine Hilfseinrichtung gelöst werden können. Ist zur Betätigung der Hilfseinrichtung ein Werkzeug oder ein Schlüssel erforderlich, so sind diese im Fahrzeug mitzuführen.

### **Reifen und Schneeketten**

§ 4. (1) Auf Rädern laufende Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, müssen mit Luftreifen oder mit diesen hinsichtlich der Elastizität gleichwertigen Reifen versehen sein.

(2) Ein Reifen gilt als einem Luftreifen gleichwertig, wenn sich seine lineare Eindrückung in radialer Richtung durch einen parallel zur Reifenachse eingestellten zylindrischen festen Körper von 100 mm Durchmesser bei der Verdopplung einer radial wirkenden Anpressungskraft von 1 000 N je 1 cm Reifenbreite, gemessen an der Auflagefläche des Reifens auf der Felge, ändert:  
bei einem Außendurchmesser des Reifens

- von 590 mm bis 650 mm um 13,4 mm,
- von 651 mm bis 720 mm um 13,3 mm,
- von 721 mm bis 800 mm um 13,2 mm,
- von 801 mm bis 930 mm um 13,1 mm,
- von 931 mm bis 1090 mm um 13 mm,
- von 1091 mm bis 1320 mm um 12,9 mm,
- von 1321 mm bis 1640 mm um 12,8 mm.

(3) Gefederte Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h und gefederte Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf, sowie ungefederte Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 16 km/h und ungefederte Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 16 km/h nicht überschritten werden darf, dürfen mit Reifen versehen sein, deren Flächenpressung 80 N/cm<sup>2</sup> nicht übersteigt. Die höchste zulässige Radlast darf bei diesen Fahrzeugen 1 000 N je 1 cm Grundflächenbreite des Reifens nicht überschreiten.

(3a) Nach ihrer Bauart den Bestimmungen der Richtlinie 92/23/EWG, ABl. Nr. L 129 vom 14.5.1992, S 95, oder der ECE-Regelung Nr. 30, BGBl. Nr. 540/1979, unterliegende Reifen müssen den jeweiligen Bestimmungen entsprechen.

(3b) Nach ihrer Bauart den Bestimmungen der Richtlinie 92/23/EWG oder der ECE-Regelung Nr. 54, BGBl. Nr. 457/1983, unterliegende Reifen müssen den jeweiligen Bestimmungen entsprechen.

(3c) Nach ihrer Bauart den Bestimmungen der Richtlinie 92/23/EWG oder der ECE-Regelung Nr. 64 unterliegende Notradreifen müssen den jeweiligen Bestimmungen entsprechen.

(3d) Reifen von zweirädrigen oder dreirädrigen Fahrzeugen (Richtlinie 92/61/EWG) müssen Kapitel 1 der Richtlinie 97/24/EG, ABl. Nr. L 226 vom 18.8.1997, entsprechen. Reifen mit einer Bauartgenehmigung nach der Richtlinie 92/23/EWG dürfen auch an Motorrädern mit Beiwagen, dreirädrigen Kleinkrafträdern, Dreiradfahrzeugen und Vierradfahrzeugen (Richtlinie 92/61/EWG) montiert werden.

(4) Die Tiefe der für die Ableitung des Wassers von der Lauffläche des Reifens erforderlichen Vertiefungen des Laufstreifens (Profiltiefe) muss im mittleren Bereich der Lauffläche, der etwa drei Viertel der Laufflächenbreite

einnimmt, bei Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, ausgenommen Motorfahräder, und bei Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, am gesamten Umfang mindestens 1,6 mm, bei Kraftfahrzeugen und Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg mindestens 2 mm, und bei Motorfahrädern mindestens 1 mm betragen. Reifen, die für die Verwendung als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmt sind, müssen, sofern sie gemäß einer straßenpolizeilichen Anordnung verwendet werden, eine Profiltiefe von mindestens 5 mm bei Reifen in Diagonalbauart oder von mindestens 4 mm bei Reifen in Radialbauart aufweisen. Reifen von Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen müssen mit Indikatoren versehen sein. Diese müssen an mindestens vier gleichmäßig über den Umfang des Reifens verteilten Stellen so angeordnet sein, dass sie dauerhaft und deutlich erkennbar machen, ob die Mindesttiefe der Vertiefungen erreicht oder unterschritten ist. Die Reifen dürfen keine mit freiem Auge sichtbaren bis zum Unterbau des Reifens reichenden Risse oder Ablösungen des Laufbandes oder der Seitenbänder aufweisen.

(4a) Der Begriff der Runderneuerung bezieht sich auf die Erneuerung von abgefahrenen Reifen durch Aufbringen der Lauffläche und eventuell der Seitenwände durch formgebende Vulkanisation oder mittels eines vorvulkanisierten Laufstreifens. Runderneuerte Reifen, die den Vorgaben der ECE-Regelungen Nr. 108 und Nr. 109 entsprechen, gelten als gleichwertig.

1. Für runderneuerte Reifen, die zur Verwendung auf Personenkraftwagen, davon abgeleiteten Kraftwagen und ihren Anhängern bestimmt sind, gilt:  
Es dürfen nur Reifen runderneuert werden:
  - a) wenn sie dem Anwendungsbereich der ECE-Regelung Nr. 30 unterliegen, sie nach dieser Regelung genehmigt waren,
  - b) aus deren Kennzeichnung erkennbar ist, dass sie zum Zeitpunkt der Runderneuerung nicht älter als sechs Jahre sind,
  - c) deren Karkassen keine wesentlichen Beschädigungen aufweisen, bei V-Reifen sind keinerlei Beschädigungen zulässig,
  - d) die nicht bereits runderneuert worden sind, und
  - e) wenn bei asymmetrischem Karkassenaufbau dieser am Reifen besonders gekennzeichnet wird.
2. Für runderneuerte Reifen, die zur Verwendung an anderen Fahrzeugen, ausgenommen Krafräder, bestimmt sind, gilt:
  - a) wenn sie dem Anwendungsbereich der ECE-Regelung Nr. 54 unterliegen, sie nach dieser Regelung genehmigt waren,
  - b) wenn bei asymmetrischem Karossenaufbau dieser am Reifen besonders gekennzeichnet wird.
3. Runderneuerten Reifen muss die Tragfähigkeit zugeordnet werden, die der des ursprünglichen Reifens entspricht oder niedriger ist; sie müssen der Geschwindigkeitskategorie zugeordnet sein, die der des ursprünglichen Reifens entspricht oder einer niedrigeren Geschwindigkeitskategorie zugeordnet sein.
4. Runderneuerte Reifen gemäß Z 1 lit. a und Z 2 lit. a müssen den Bestimmungen der jeweiligen ECE-Regelung über die Reifenabmessungen entsprechen und der Leistungsprüfung "Belastung/Geschwindigkeit" nach ECE-Regelung Nr. 30 bzw. der "Belastung/Geschwindigkeits-Dauerprüfung" nach ECE-Regelung Nr. 54 standhalten. Für andere runderneuerte Reifen sind die Vorschriften über die Abmessungen des ursprünglichen Reifens und eine gleichwertige Belastungs-/ Geschwindigkeitsprüfung zu erfüllen.
5. Die Herstellung runderneuerter Reifen muss einer ständigen Qualitätskontrolle unterzogen werden, die auf die Einhaltung der Produktionsgenauigkeit auszurichten ist. Dabei sind zerstörungsfreie Prüfmethoden anzuwenden, die entsprechend der jeweiligen Geschwindigkeitskategorie der Reifen anzupassen sind.  
Die Behörde, die die Typengenehmigung erteilt hat, darf zu jeder Zeit die Methoden für die Qualitätskontrolle, die vom Runderneuerer angewendet werden, überprüfen.
6. Auf runderneuerten Reifen muss auf den Seitenwänden sinngemäß zu den ECE-Regelungen Nr. 30 und 54 vollständig sichtbar, dauernd gut lesbar und unverwischbar angeschrieben sein:
  - a) der Name oder die Marke des Runderneuerers
  - b) die Größenbezeichnung, Tragfähigkeitskennzahl und Geschwindigkeitskategorie
  - c) das Jahr der letzten Runderneuerung und die Zahl der Runderneuerungen insgesamt

- d) der DOT-Datumscode des ursprünglichen Reifens
- e) als Kennzeichnung der Reifenerneuerung das symbolisierte "R" mit dem folgenden Wortlaut "RUNDERNEUERT" oder "RETREADED" oder "REMOULD"
- f) das Genehmigungszeichen und die Prüfnummer
- g) bei als Matsch- und Schneereifen bestimmten Reifen die entsprechende Kennzeichnung
- h) zusätzliche Angaben, die für die Montage oder bestimmungsgemäße Verwendung erforderlich sind.

Die Schriftgröße der Aufschriften gemäß lit. e und f muss für Reifen bis 15 Zoll Nenndurchmesser mindestens 5 mm, für größere mindestens 8 mm sein.

7. Nicht mehr zutreffende Aufschriften des ursprünglichen Reifens müssen entfernt sein.

(4b) Kraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg und einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h und Anhänger, die mit solchen Kraftwagen gezogen werden dürfen, müssen mit Reifen gleicher Bauart (Diagonal, Gürtelreifen mit Diagonalkarkasse, Radial, verstärkte Reifen) und Größe ausgerüstet sein; dies gilt bei Kraftwagen, bei denen bei der Genehmigung anderes festgelegt wurde und bei solchen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg nur für die Räder einer Achse (§ 2 Z. 34 KFG 1967). Als Reifen ungleicher Bauart gelten Reifen, die sich voneinander durch Diagonal-, Radial-, gemischte (Gürtelreifen mit Diagonalkarkasse) oder verstärkte Bauart unterscheiden.

(4c) An Kraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg und einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h sowie an Anhängern, die mit solchen Kraftwagen gezogen werden dürfen, dürfen zur Verwendung als Schnee- und Matschreifen bestimmte Reifen, sofern ihre Profiltiefe die im Abs. 4 zweiter Satz angeführte nicht unterschreitet, nur dann angebracht sein, wenn alle Räder, die Kräfte auf die Fahrbahn übertragen, solche Reifen aufweisen. Ein zur Verwendung als Schnee- und Matschreifen bestimmter Reifen darf, wenn seine Profiltiefe die im Abs. 4 zweiter Satz angeführte unterschreitet, nicht zusammen mit einem nicht diesen Eigenschaften entsprechenden Reifen an den Rädern einer Achse angebracht sein. Zur Verwendung als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmte Reifen, die dem Abs. 3a unterliegen, müssen unbeschadet ihrer Profiltiefe der Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeuges entsprechen; beträgt diese mehr als 160 km/h, so müssen sie mindestens dieser Geschwindigkeit entsprechen .

(4d) Als Schnee- und Matschreifen bestimmte Reifen (§ 7 Abs. 1 erster Satz zweiter Halbsatz KFG 1967) dürfen, wenn ihre Profiltiefe geringer ist als die für ihre Bestimmung festgelegte Mindestprofiltiefe (Abs. 4 zweiter Satz) auch an Fahrzeugen verwendet werden, deren Bauartgeschwindigkeit höher ist als die Geschwindigkeit, die mit dem Reifen nicht überschritten werden darf. Die im Abs. 4 erster Satz angeführten allgemeinen Grenzwerte für die Mindestprofiltiefe bleiben unberührt.

(4e) Wenn die Geschwindigkeit, die mit den Reifen nicht überschritten werden darf, geringer ist als die Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeuges, muss im Bereich des Lenkerplatzes die höchste Geschwindigkeit, die mit dem Fahrzeug wegen der Beschaffenheit der Reifen nicht überschritten werden darf, vom Lenkerplatz aus vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar angeschrieben sein.

(5) Reifen, die mit über die Reifenauflfläche hinausragenden Stiften aus Metall oder diesem hinsichtlich der Festigkeit und Dauerhaftigkeit gleichartigen Material (Spikes) versehen sind (Spikesreifen), müssen folgende Bestimmungen entsprechen hinsichtlich ihrer

1. Bauart und Beschaffenheit:
  - a) Die Reifen müssen in Radialbauweise mit Stahlgürtel ausgebildet sein.
  - b) Spikes dürfen nur in fabriksneue oder nach einer Runderneuerung ungebrauchte Reifen und nur nach den Richtlinien des Reifenerzeugers (Runderneuerers) in die von diesem hiefür bestimmten Löcher eingesetzt sein.
  - c) Spikes müssen im Reifen so angebracht sein, dass der Abstand der Spikes von der Karkasse des Reifens mindestens 1 mm beträgt und dass das Verbleiben des Spikes in der richtigen Lage im Reifen bei dessen üblicher Verwendung zu erwarten ist.
  - d) Spikes müssen hinsichtlich ihrer Beschaffenheit den Richtlinien des Reifenerzeugers entsprechen.
  - e) Die Zahl der in einem Reifen angebrachten Spikes darf bei Reifen, die für Felgen mit einem Durchmesser von nicht mehr als 33 cm (13 Zoll) bestimmt sind, 110, bei anderen Reifen 130 nicht überschreiten.

- f) Das Gewicht eines Spikes darf 2 g nicht überschreiten.
- g) Der Flanschdurchmesser eines Spikes darf 6,5 mm, bei Spikes aus Verbundmaterial Alu/Stahl und Kunststoff/Stahl jedoch 8,3 mm nicht überschreiten.
- h) Spikes dürfen bei neuen Reifen über die Lauffläche des Reifens nicht weniger als 1 mm und nicht mehr als 1,5 mm hinausragen.
- i) Der Querschnitt des über die Lauffläche hinausragenden wirksamen Teiles des Spikes darf bei rundem Querschnitt dieses Teiles einen Durchmesser und bei eckigem Querschnitt dieses Teiles eine in der Diagonalrichtung gemessene größte Breite von 1,2 mm nicht unterschreiten und von 3 mm nicht überschreiten.

## 2. Verwendung:

- a) Spikesreifen dürfen nur bei Kraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg und bei mit solchen Kraftwagen gezogenen Anhängern verwendet werden, deren höchste zulässige Achslasten je 1 800 kg nicht übersteigen.
- b) Fahrzeuge dürfen nur dann mit Spikesreifen versehen sein, wenn alle Räder, die Kräfte auf die Fahrbahn übertragen, Spikesreifen aufweisen.
- c) Spikesreifen dürfen nur vom 15. November bis zum Montag nach dem Ostermontag des nächsten Jahres verwendet werden.
- d) Die Verwendung von Reifen, bei denen Spikes mehr als 2 mm über die Lauffläche hinausragen, ist unzulässig.
- e) An Fahrzeugen, die mit Spikesreifen versehen sind, muss hinten auf einer Tafel oder auf dem Fahrzeug selbst ein nach dem Muster der Anlage 1 e ausgeführtes Zeichen senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeuges, annähernd lotrecht und vollständig sichtbar angebracht sein; wenn das Fahrzeug nicht mehr mit Spikesreifen versehen ist, ist das Zeichen ganz oder teilweise abzudecken oder zu entfernen.

(5a) Das Einsetzen der Spikes (Abs. 5) darf nur nach den Richtlinien des Reifenerzeugers unter Einhaltung der Bestimmungen des Abs. 5 Z 1 von einem hierzu berechtigten Gewerbetreibenden durchgeführt werden. Der Gewerbetreibende hat für jeden von ihm mit Spikes versehenen Reifen eine schriftliche Bestätigung darüber auszustellen und dem Käufer auszuhändigen.

(5b) Abs. 4b erster Satz erster Halbsatz und Abs. 5 Z. 2 lit. b gelten nicht für die Antriebsräder, solange auf diesen Schneeketten angebracht sind. Abs. 4 zweiter Satz, Abs. 4b, 4c, 4d, 4e und 5 gelten nicht für ein Ersatzrad, wenn dieses nur für kurze Strecken, wie insbesondere für den Weg bis zur nächsten in Betracht kommenden Reparaturwerkstätte, verwendet wird.

(6) Die Vertiefungen für die Ableitung des Wassers von der Reifenlauffläche dürfen bei Reifen, die nach ihrer Bauart für Krafträder oder für Personenkraftwagen bestimmt sind, nicht nachträglich vertieft (nachgeschnitten) worden sein; Reifen für andere Fahrzeuge dürfen nur nachgeschnitten worden sein, wenn sie vom Erzeuger als für ein Nachschneiden geeignet gekennzeichnet sind. Die Kennzeichnung muss aus einer Aufschrift oder einem Symbol bestehen, das dauernd deutlich erkennbar und unverwischbar an den Reifenflanken angebracht ist. Das bloße Entfernen von Versteifungsstegen gilt nicht als Nachschneiden. Reifen dürfen nur nach den Richtlinien des Erzeugers und nur von einem hierzu berechtigten Gewerbetreibenden nachgeschnitten werden. Nach dem Nachschneiden muss eine ausreichend dicke Gummischicht zwischen den Vertiefungen und dem Unterbau des Reifens vorhanden sein. Auf jedem 10 cm langen Stück des Umfangs des Laufstreifens muss die gesamte Länge der Ränder der Vertiefungen für die Ableitung des Wassers von der Reifenlauffläche mindestens gleich dem entsprechenden Wert der ursprünglich vorhanden gewesenen Vertiefungen sein oder, wenn dieser Wert größer ist als 70 cm, mindestens 70 cm betragen. Die Breite der durch das Nachschneiden entstandenen Vertiefungen darf die der ursprünglich vorhanden gewesenen Vertiefungen nicht wesentlich unterschreiten. In den Vertiefungen dürfen keine die Ableitung des Wassers in den Vertiefungen beeinträchtigenden Vorsprünge vorhanden sein. Der Gewerbetreibende hat für jeden von ihm nachgeschnittenen Reifen eine schriftliche Bestätigung darüber auszustellen, dass das Nachschneiden den Vorschriften entsprechend durchgeführt wurde. An lenkbaren Rädern von Kraftfahrzeugen dürfen nachgeschnittene Reifen nicht verwendet werden. Reifen dürfen nur nach den Richtlinien des Erzeugers und nur von einem hierzu berechtigten Gewerbetreibenden repariert werden. Der Gewerbetreibende hat für jeden von ihm reparierten Reifen eine schriftliche Bestätigung darüber auszustellen.

(7) In den Geltungsbereich der ÖNORM V 5117 Dezember 1996 oder ÖNORM V 5119 Dezember 1996 fallende Schneeketten müssen diesen ÖNORMEN entsprechen, sofern es sich nicht um gleichwertige Produkte aus anderen EU-Mitgliedstaaten handelt.

## **Radabdeckungen und Spritzschutzsysteme**

**§ 4a.** (1) Die Radabdeckungen von Fahrzeugen der Klasse M1 müssen den Anforderungen der Richtlinie 78/549/EWG, ABl. Nr. L 168 vom 26.6.1978, idF der Richtlinie 94/78/EG, ABl. Nr. L 354 vom 31.12.1994, berichtigt durch ABl. Nr. L 153 vom 4. Juli 1995, S 35, entsprechen.

(2) Fahrzeuge der Klasse N2 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t und der Klassen N3, O3 und O4 müssen entweder so gebaut sein, dass sie den Anforderungen des Anhangs III der Richtlinie 91/226/EWG entsprechen oder mit Spritzschutzsystemen ausgerüstet sein, die die Anforderungen der Anhänge zur Richtlinie 91/226/EWG erfüllen. An Fahrzeugen, die nur aus Fahrgestell und Führerhaus bestehen, Fahrzeugen ohne Aufbau, Geländefahrzeugen (im Sinne der Richtlinie 70/156/EWG) sowie an Fahrzeugen, bei denen das Vorhandensein von Spritzschutzvorrichtungen mit ihrem Verwendungszweck unvereinbar ist, müssen keine Spritzschutzvorrichtungen angebracht werden. Sind jedoch Spritzschutzvorrichtungen an diesen Fahrzeugen angebracht, so müssen diese den Anforderungen der Richtlinie 91/226/EWG entsprechen.

## **Gleisketten**

**§ 5.** Bei Fahrzeugen mit metallenen Gleisketten müssen die mit der Fahrbahn in Berührung kommenden Kanten und Rippen der Kettenglieder so abgerundet sein, dass der Halbmesser der Abrundungen an den Längsseiten der Bodenplatten und Rippen mindestens 6 cm beträgt. Der Druck, der durch eine metallene Laufrolle belasteten, auf waagrechter, ebener Fahrbahn gleichmäßig aufliegenden Flächenteile einer Kette darf 150 N/cm<sup>2</sup> nicht übersteigen. Bei Gleiskettenfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 16 km/h müssen die Laufrollen mit mindestens 4 cm hohen Gummireifen oder deren Kettenglieder mit einer Gummiauflagefläche versehen sein, deren zulässige Abnutzungsgrenze deutlich erkennbar gemacht sein muss.

## **Lenkvorrichtung**

**§ 6.** (1) Die Lenkvorrichtung darf Stöße, die durch leicht überfahrbare Hindernisse auf der Fahrbahn verursacht werden, nicht in einer die Verkehrssicherheit beeinträchtigenden Weise auf die Betätigungsvorrichtung der Lenkvorrichtung übertragen. Teile der Lenkvorrichtung müssen allen bei der Benützung des Fahrzeuges zu erwartenden Beanspruchungen standhalten können und, soweit dies zu ihrer Wartung und Überprüfung erforderlich ist, leicht und gut zugänglich sein. Die Teile der Lenkvorrichtung müssen so miteinander verbunden sein, dass sie sich auch bei höherem Abnutzungsgrad nicht lösen können. Schlauch- und Rohranschlüsse von hydraulischen Lenkvorrichtungen müssen auch beim höchsten Betriebsdruck der hydraulischen Vorrichtung dicht sein. Schlauch- und Rohrleitungen von solchen Vorrichtungen müssen den vierfachen Wert des höchsten Betriebsdruckes aufnehmen können. In den zwischen Pumpe und Steuerventil liegenden Druckleitungen von hydraulischen Lenkvorrichtungen muss je ein Druckbegrenzungsventil oder eine in ihrer Wirkung gleichartige Einrichtung angebracht sein, durch die vermieden wird, dass der Druck in der Leitung einen Wert erreicht, bei dem die Leitung zerstört wird. Hydrostatische Lenkvorrichtungen dürfen nur in Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h verwendet werden; bei solchen Lenkvorrichtungen muss in jeder Leitung zwischen Steuerventil und Arbeitszylinder ein Druckbegrenzungsventil oder eine in ihrer Wirkung gleichartige Einrichtung vorhanden sein.

(1a) Bei Fahrzeugen der Klasse M1 und Fahrzeugen der Klasse N1 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1.500 kg muss das Verhalten der Lenkanlage bei Unfallstößen den Anhängen der Richtlinie 74/297/EWG, ABl. Nr. L 165 vom 20. Juni 1974, idF 91/662/EWG, ABl. Nr. L 366 vom 31. Dezember 1991, berichtigt durch ABl. Nr. L 172 vom 27. Juni 1992, S 86, und durch ABl. Nr. L 256 vom 2. September 1992, S 15, entsprechen.

(1b) Die Lenkanlagen von Fahrzeugen der Klassen M, N und O müssen den Anforderungen der Anhänge der Richtlinie 70/311/EWG idF 1999/7/EG entsprechen. Dies gilt nicht für Lenkanlagen mit rein pneumatischer, rein elektrischer oder rein hydraulischer Übertragungseinrichtung, sehr wohl jedoch für Hilfslenkanlagen mit rein elektrischer oder rein hydraulischer Übertragungseinrichtung für Fahrzeuge der Klassen M und N sowie von Lenkanlagen mit rein hydraulischer Übertragungseinrichtung für Fahrzeuge der Klasse O.

(2) Jedes Kraftfahrzeug und jedes Kraftfahrzeug mit Anhänger müssen sich in einer Kreisringfläche mit einem Außenradius von 12,50 m (Wendekreis im Sinne des § 2 Z 37c KFG 1967) und einem Innenradius von 5,30 m bewegen können.

- (3) Mit einer Lenkvorrichtung mit Lenkhilfe (Abs. 4) müssen ausgerüstet sein
- a) Omnibusse, bei denen die höchste zulässige Achslast einer Achse mit lenkbaren Rädern 4 500 kg oder die Summe der höchsten zulässigen Achslasten mehrerer Achsen mit lenkbaren Rädern 5 000 kg überschreitet;
  - b) nicht unter lit. a fallende Fahrzeuge, bei denen die höchste zulässige Achslast einer Achse mit lenkbaren Rädern 5 000 kg oder die Summe der höchsten zulässigen Achslasten mehrerer Achsen mit lenkbaren Rädern 6.000 kg überschreitet.

(4) Wenn die zur Betätigung der Lenkvorrichtung erforderliche Muskelkraft teilweise durch andere Kräfte ersetzt wird (Lenkhilfe), muss beim Ausfallen dieser Kräfte das Fahrzeug unter Aufwendung von Muskelkraft noch sicher gelenkt werden können. Besitzt die Lenkhilfe keine eigene Energieerzeugungsvorrichtung, so muss die Lenkhilfe einen Energiespeicher umfassen. Der Innenraum dieses Energiespeichers muss bei durch Druckluft betriebener Lenkhilfe durch ein Rückschlagventil gegenüber der Zuströmleitung zum Energiespeicher abgesichert sein.

(5) Lenkvorrichtungen, bei denen die zu ihrer Betätigung aufgewendete Muskelkraft nicht unmittelbar auf die lenkbaren Räder wirkt (Fremdkraftlenkvorrichtung), sind nur bei Fahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h zulässig; bei Fahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h sind jedoch Fremdkraftlenkvorrichtungen zulässig, wenn zur Erzeugung der Fremdkraft zwei voneinander unabhängige Anlagen vorhanden sind, von denen eine mit Rädern des Fahrzeuges ständig verbunden ist und nicht ausgekuppelt werden kann. Im Führerhaus von Fahrzeugen mit einer Fremdkraftlenkvorrichtung muss vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar ein Hinweis darauf angebracht sein, dass die Lenkvorrichtung nur bei laufendem Fahrzeugmotor wirksam betätigt werden kann.

#### **Türen von Kraftfahrzeugen**

§ 6a. Die Türen von Kraftfahrzeugen der Klassen M1 und N müssen den Anforderungen der Anhänge zur Richtlinie 70/387/EWG idF 98/90/EG entsprechen.

#### **Windschutzscheiben und Verglasungen**

§ 7. (1) Die Oberfläche von Windschutzscheiben, Klarsichtscheiben, Seiten- und Heckfenstern muss so beschaffen sein, dass sie weder durch die Einwirkung von Staub noch durch dessen Entfernung zerkratzt werden kann. Das für die Verglasungen verwendete Material darf nicht dazu neigen, durch elektrostatische Aufladung und Anziehung von Staubteilchen in kurzer Zeit undurchsichtig zu werden; es darf die vorgeschriebenen Eigenschaften bei natürlicher Hitze- und Kälteeinwirkung nicht verlieren.

(2) Windschutzscheiben und Verglasungen für Fahrzeuge der Klassen M, N und O müssen den Anforderungen der Anhänge der Richtlinie 92/22/EWG oder der ECE-Regelung Nr. 43, BGBl. Nr. 200/1984 entsprechen. Für andere Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h bestimmtes Sicherheitsglas und für solche Fahrzeuge bestimmte Verglasungswerkstoffe müssen der Regelung Nr. 43 entsprechen.

(2a) Windschutzscheiben und Verglasungen für zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge mit Aufbau (Richtlinie 92/61/EWG) müssen bei Fahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von

1. nicht mehr als 45 km/h den Anforderungen des Anhanges III der Richtlinie 89/173/EWG
2. mehr als 45 km/h den Anforderungen der Anhänge der Richtlinie 92/22/EWG

entsprechen.“

(3) Windschutzscheiben und Verglasung für landwirtschaftliche Zugmaschinen müssen den Bestimmungen der EWG-Richtlinie 89/173, ABl. Nr. L 67 von 10. März 1989, S. 1, oder der ECE-Regelung Nr. 43, BGBl.Nr.200/1984, entsprechen.

#### **Anbringung von Folien auf Scheiben von Kraftfahrzeugen**

§ 7a. (1) Folien werden in Splitterschutzfolien und Tönungsfolien unterteilt. Splitterschutzfolien sind klar und weisen eine Lichttransmission von nicht weniger als 95 % auf. Alle anderen Folien sind Tönungsfolien und müssen eine Lichttransmission von nicht weniger als 20 % aufweisen.

(2) Folien dürfen nur auf der Innenseite der Scheiben angebracht werden. Das nachträgliche Anbringen von Folien auf der Windschutzscheibe von Kraftfahrzeugen ist nicht zulässig.

(3) Das Anbringen von Splitterschutzfolien ist auf allen Seitenscheiben, auf der Heckscheibe und auf Dachfenstern zulässig. Das Anbringen von Tönungsfolien ist auf Seitenscheiben ab der zweiten Sitzreihe nach

hinten, auf der Heckscheibe und auf Dachfenstern zulässig, sofern es sich nicht um Scheiben handelt, die gemäß der ECE-Regelung Nr. 43 mit dem Symbol „V“ im Genehmigungszeichen gekennzeichnet sind. Das Glas darf mit der Folie nur bis zur Scheibenhalterung beschichtet werden, ein Verkleben mit dem Rahmen oder der Dichtung ist auszuschließen. Durch das Anbringen der Folie darf keine Erhöhung des Verletzungsrisikos durch Glassplitter eintreten. Keinesfalls dürfen mehrere Folien übereinander angebracht werden.

(4) Der vom Folienhersteller geschulte und berechnigte Gewerbebetrieb hat über die ordnungsgemäße Anbringung der Folie eine Bestätigung auszustellen und diese mit einer Abschrift des Typengenehmigungsbescheides der Folie dem Kunden auszuhändigen. Der Lenker hat diese Bestätigung und die Abschrift des Typengenehmigungsbescheides auf Fahrten mitzuführen und den Organen der Straßenaufsicht oder des öffentlichen Sicherheitsdienstes bei Kontrollen auf Verlangen auszuhändigen.

### **Allgemeine Vorschriften für Kraftfahrzeuge mit Antrieb durch Flüssiggas**

§ 7b. Die Bestimmungen der §§ 7 c bis 7 i gelten für Kraftfahrzeuge, die durch Flüssiggas angetrieben werden können und bei denen das Flüssiggas aus einem am Fahrzeug dauernd angebrachten Behälter entnommen wird, dessen Fassungsraum mindestens 20 l beträgt. Als Flüssiggas im Sinne dieser Bestimmungen gelten Gemische von Kohlenwasserstoffen, die überwiegend Propan oder Butan enthalten, deren Dampfdruck bei 70 °C nicht mehr als 31 bar beträgt und deren Dichte bei 50 °C den Wert von 0,44 nicht unterschreitet.

### **Kraftstoffanlagen von Kraftfahrzeugen mit Antrieb durch Flüssiggas**

§ 7c. (1) Kraftstoffanlagen müssen mit geeigneten Vorrichtungen zur Speicherung, Erwärmung und Druckminderung und zur Mischung des Flüssiggases mit Luft in dem für den Betrieb des Fahrzeugmotors jeweils erforderlichen Verhältnis ausgestattet sein.

(2) Die Kraftstoffanlage darf nicht über den äußersten Rand des Fahrzeuges hinausragen. Der Abstand der Kraftstoffanlage von einer ebenen Fahrbahn muss auch bei größter Durchfederung des Fahrzeuges mindestens 25 cm betragen. Der Fahrzeugmotor und die Kraftstoffanlage müssen von den für den Lenker oder zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmten Räumen des Fahrzeuges durch Wände getrennt sein, die keine Öffnungen außer solchen für den Durchtritt von Betätigungsvorrichtungen aufweisen; diese Öffnungen müssen durch Bälge oder Schürzen aus elastischem Material abgedeckt sein.

(3) Die Verbrennungsluft für den Motor darf nicht den für den Lenker oder zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmten Räumen entnommen werden können.

(4) Ist das Fahrzeug für den wechselweisen Antrieb durch Flüssiggas oder einen anderen Kraftstoff bestimmt, so darf jede Kraftstoffanlage nur benützt werden können, wenn die jeweils andere abgesperrt ist.

### **Kraftstoffbehälter von Kraftfahrzeugen mit Antrieb durch Flüssiggas**

§ 7d. (1) Die Behälter für die Speicherung des Flüssiggases unterliegen den Bestimmungen des Kesselgesetzes, BGBl. Nr. 211/1992. Der Fassungsraum jedes Behälters darf 200 l nicht übersteigen.

(2) Flüssiggasbehälter dürfen nur mit dem Antriebsmotor des Fahrzeuges und mit anderen mit dem Fahrzeug fest verbundenen Verbrauchsvorrichtungen von Flüssiggas in Verbindung stehen, sofern deren Speisung mit Flüssiggas ausschließlich vom Flüssiggasbehälter erfolgt. Sind an einem Fahrzeug mehrere Flüssiggasbehälter vorhanden, so muss gewährleistet sein, dass für den Betrieb des Fahrzeugmotors jeweils nur aus einem Flüssiggasbehälter Flüssiggas unmittelbar entnommen werden kann; Verbindungsleitungen zwischen den Innenräumen der Flüssiggasbehälter dürfen nur Absperrvorrichtungen enthalten, durch die ein Übertreten von Flüssiggas von einem Behälter in einen anderen dauernd ausgeschlossen ist.

(3) Flüssiggasbehälter müssen bei Fahrzeugen mit selbsttragender Karosserie an besonders widerstandsfähigen Teilen und so angebracht sein, dass sich Verziehnungen des Fahrwerks oder der Karosserie nicht auf die Behälter auswirken. Die Auflage und Befestigung der Behälter muss deren Verschiebung oder Verdrehung ausschließen. Die Flüssiggasbehälter müssen außerhalb des Motorraumes angebracht sein; ihr Abstand von der Auspuffleitung muss mindestens 5 cm betragen. Beträgt der Abstand zwischen Auspuffleitung und Flüssiggasbehälter weniger als 20 cm, so muss zwischen Behälter und Auspuffleitung eine dauerhafte, widerstandsfähige und schlecht wärmeleitende Abschirmung liegen.

(4) Befindet sich der Behälter in einem verschließbaren Raum, so muss dieser eine Belüftung aufweisen, die beim Betrieb des Fahrzeuges die Ansammlung von Flüssiggas in einem die Bildung eines zündfähigen Gemisches ermöglichenden Ausmaß ausschließt. Jeder Raum, in dem ein Behälter angebracht ist, muss Öffnungen mit einem freien Querschnitt von insgesamt mindestens 20 cm<sup>2</sup> für den Lufteintritt und mindestens 20 cm<sup>2</sup> für den Luftaustritt während der Fahrt aufweisen. Die als Luftaustritt dienenden Öffnungen müssen an der tiefsten Stelle angebracht sein. Die Öffnungen von Räumen, die nicht ausschließlich der Aufnahme von Flüssiggasbehältern dienen, müssen mit Abschirmungen versehen sein, die das unbeabsichtigte Verschließen dieser Öffnungen verhindern. Befinden sich die Armaturen der Behälter in gegenüber den Behälterräumen gasdicht abgeschlossenen Gehäusen, die durch an die Außenseite des Fahrzeuges führende Leitungen belüftet sind, so ist für den Raum, in dem sich die Behälter befinden, keine weitere Belüftung erforderlich.

(5) Der Behälterraum muss so ausgebildet sein, dass ein Übertreten von Flüssiggas aus diesem Raum in den für den Lenker oder zur Beförderung von Personen, bei Lastkraftwagen auch von Gütern, bestimmten Raum nicht zu erwarten ist. In Wänden des Behälterraumes, die diesen von für den Lenker oder zur Beförderung von Personen, bei Lastkraftwagen auch von Gütern, bestimmten Räumen trennen, müssen Öffnungen, die für die Kontrolle oder Betätigung der Ausrüstungsteile am Flüssiggasbehälter erforderlich sind, durch eine Abdeckung verschließbar sein. Solche Wände dürfen nicht von Leitungen durchsetzt sein. Das Anbringen von Flüssiggasbehältern im Gepäckraum von Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen ist nur zulässig, wenn geeignete Vorrichtungen vorhanden sind, durch die die Behälter gegen Beschädigung durch beförderte Güter geschützt werden können. Liegt der Behälter außen am Fahrzeug, so muss er eine Abdeckung gegen unmittelbare Sonnenbestrahlung und gegen Beschädigung und Verschmutzung seiner Vorrichtungen aufweisen. Bei Behältern, die unten am Fahrzeug angebracht sind, müssen die nach unten vorragenden Teile durch eine Abdeckung geschützt sein.

(6) Der Flüssiggasbehälter muss durch Zugbänder oder gleichwertige Befestigungsmittel gegen die Halterung so verspannt sein, dass ein Scheuern des Behälters an der Halterung oder an den Befestigungsmitteln vermieden wird. Die Bruchbelastung der Befestigungsvorrichtung des Behälters muss in jeder Richtung mindestens dem 16fachen des Gewichtes des die größte zulässige Füllmenge enthaltenen Behälters entsprechen.

### **Leitungen und Armaturen von Kraftfahrzeugen mit Antrieb durch Flüssiggas**

§ 7e. Die dem Flüssiggas ausgesetzten Teile von Leitungen und Armaturen müssen aus Werkstoffen bestehen, die

- a) mit dem Flüssiggas keine gefährlichen entzündbaren oder die Werkstoffe angreifenden chemischen Verbindungen eingehen,
- b) durch Flüssiggas nicht angegriffen werden und
- c) das Flüssiggas nicht chemisch verändern.

Die Armaturen und Zubehörteile müssen, soweit sie unter der Einwirkung des im Behälter herrschenden Druckes stehen, einer Flüssigkeitsdruckprobe mit 30 bar Überdruck standhalten können. Armaturen und Zubehörteile müssen für ihre Betätigung und Überprüfung leicht zugänglich sein. Sie müssen so angebracht sein, dass sie vor Stößen geschützt sind.

### **Sicherheitsventile von Kraftfahrzeugen mit Antrieb durch Flüssiggas**

§ 7f. Bei Behältern, die nicht an der Fahrzeugaußenseite liegen oder bei denen der aus dem Sicherheitsventil austretende Gasstrahl gegen einen Teil des Fahrzeuges gerichtet wäre, muss das Sicherheitsventil mit einer Abflussleitung verbunden sein, die an die Fahrzeugaußenseite reicht und deren Querschnitt das ungehinderte Abströmen des austretenden Gases gewährleistet. Die Mündung dieser Leitung muss so angeordnet sein, dass der austretende Gasstrahl nicht direkt gegen einen Teil des Fahrzeuges gerichtet ist und weder mit der Ladung in Berührung kommen kann noch bei seiner Entzündung die Betätigung der Armaturen ausschließt. Die Mündung der Abflussleitung muss so angeordnet sein, dass austretendes Gas nicht in Räume gelangen kann, die für den Lenker oder beförderte Personen bestimmt sind. Die Ableitung von Kondenswasser aus der Abflussleitung muss gewährleistet sein.

### **Rohre und Schläuche von Kraftfahrzeugen mit Antrieb durch Flüssiggas**

**§ 7g.** (1) Als Verbindung zwischen dem Flüssiggasbehälter und der Druckminderungsrichtung dürfen nur nahtlose Rohre aus Stahl oder Kupfer oder für Flüssiggas geeignete Hochdruckschläuche mit metallischer Umflechtung verwendet werden; Kupferrohre müssen eine Zugfestigkeit von mindestens 250 N/mm<sup>2</sup> und höchstens 360 N/mm<sup>2</sup> haben; der Außendurchmesser von Stahlrohren und Kupferrohren darf 12 mm nicht übersteigen. Die Rohre oder Schläuche müssen einer Flüssigkeitsdruckprobe mit 30 bar Überdruck standhalten. Stahlrohrleitungen müssen an ihrer Außenseite gegen Korrosion geschützt sein.

(2) Sind die Erwärmungsvorrichtungen und die Druckminderungsrichtung voneinander getrennt, so darf die Verbindungsleitung nicht aus Rohren aus Aluminium, Aluminiumlegierungen oder Messing bestehen. In dem Teil der Kraftstoffanlage, in dem der Betriebsdruck den atmosphärischen Druck um nicht mehr als 0,01 bar übersteigt, sind auch Niederdruckschläuche zulässig, die eine metallische Schutzhülle aufweisen. Bei den Anschlüssen dieser Leitungen sind jeweils zwei Schlauchklemmen anzubringen, die über den gesamten Umfang der flexiblen Leitung an dieser anliegen müssen.

(3) Für die Verbindung von Stahlrohren ist nur die Verschraubung mittels Flanschen oder unter Zwischenschaltung eines dichtenden Schneidringes aus Stahl, für die Verbindung von Kupferrohren auch eines dichtenden Schneidringes aus Messing, für die Verbindung von Kupferrohren oder von Kupferrohren mit Stahlrohren außerdem nur die Verschraubung unter Zwischenschaltung eines dichten Kegels aus Messing oder Hartlötung zulässig. Der Schmelzpunkt des Lotes muss über 550 °C liegen. Faserartiges Dichtungsmaterial darf bei Schraubverbindungen nicht verwendet werden. Die Leitungen und Anschlüsse müssen so verlegt und angebracht sein, dass ihre Kontrolle und Wartung leicht durchführbar ist.

(4) Die Leitungen müssen in Abständen von nicht mehr als 50 cm und so befestigt sein, dass gefährliche Beanspruchungen der Leitungen durch Schwingungen und Beschädigungen durch Scheuern ausgeschlossen sind. Die Leitungen dürfen nicht durch Schweißen oder Löten befestigt sein. Durchführungen von Leitungsrohren durch Wände müssen mit einer die Leitungsrohre umgebenden Ausfütterung aus elastischem Material versehen sein, durch die die Beweglichkeit der Leitungsrohre senkrecht zu den Wänden nicht behindert ist.

### **Erwärmungs- und Druckminderungsrichtungen von Kraftfahrzeugen mit Antrieb durch Flüssiggas**

**§ 7h.** (1) Die Erwärmungsvorrichtungen (§ 7 c Abs. 1) müssen für verflüssigtes Flüssiggas (§ 7 b) geeignet sein. Sie müssen am Fahrzeug sicher befestigt sein. Durch ihren Aufbau muss gewährleistet sein, dass Wärmestauungen, durch die eine gefährliche Drucksteigerung des Flüssiggases hervorgerufen wird, vermieden werden. Die Erwärmungsvorrichtungen dürfen nicht unmittelbar durch Auspuffgase beheizt werden, sofern sie nicht gegen Korrosion durch die Auspuffgase geschützt sind. Die gasführenden Teile müssen einem Probedruck von 30 bar Überdruck standhalten können. Abzugsleitungen für die zur Wärmeübertragung dienende Luft und für Kondenswasser müssen bis an die Fahrzeugaußenseite geführt sein und ins Freie münden.

(2) Die Druckminderungsrichtung (§ 7 c Abs. 1) muss zwischen dem Behälter und der Mischvorrichtung für Flüssiggas und Luft angeordnet sein. Durch sie muss, wenn das Flüssiggas aus der Druckminderungsrichtung mit Überdruck austritt, das Austreten bei Stillstand des Motors verhindert werden. Bei zweistufiger Ausbildung der Druckminderungsrichtung muss diese bis einschließlich der ersten Stufe einer Flüssigkeitsdruckprobe mit 30 bar Überdruck standhalten können. Liegt vor der Druckminderungsrichtung ein gesondertes Druckreduzierventil, so müssen die Flüssiggas führenden Teile der ersten Stufe der Druckminderungsrichtung so ausgebildet sein, dass sie mindestens dem doppelten Wert des Druckes des Gases zwischen dem Druckreduzierventil und der Druckminderungsrichtung standzuhalten vermögen. Ist die erste Stufe der Druckminderungsrichtung mit einem Sicherheitsventil versehen, so muss sich dieses bei Erreichung des doppelten Arbeitsdruckes dieser Stufe öffnen; die Austrittsöffnung des Sicherheitsventiles muss durch eine gasdichte Leitung mit der Außenseite des Fahrzeuges verbunden sein. Die Druckminderungsrichtung muss am Fahrzeug sicher und möglichst schwingungsfrei angebracht sein. § 7 f Abs. 3 gilt sinngemäß.

(3) Die Mischvorrichtung (§ 7 c Abs. 1) muss sicher befestigt sein. Der Ansaugluftfilter muss an der zur Mischvorrichtung führenden Ansaugleitung für die Verbrennungsluft angebracht sein.

(4) Zwischen dem Flüssiggasbehälter und der Erwärmungsvorrichtung muss in der Leitung für das Flüssiggas ein Absperrventil liegen. Das Absperrventil muss vom Lenkerplatz aus geschlossen werden können und außer bei Ottomotoren bei Stillstand des Fahrzeugmotors den Zutritt von Flüssiggas zur Erwärmungsvorrichtung absperrern.

Bei Ottomotoren muss das Absperrventil bei ausgeschalteter Zündung geschlossen sein.

(5) Elektrische Schalter, die in dem Raum liegen, in dem Flüssiggasbehälter untergebracht sind, müssen explosionsgeschützt ausgeführt sein. In diesem Raum ist die Anbringung von elektrischen Betriebsmitteln, bei deren Betrieb die Gefahr der Entzündung des Gases besteht, unzulässig.

### **Betriebsvorschrift und Betriebsbuch für Kraftfahrzeuge mit Antrieb durch Flüssiggas**

§ 7i. (1) Für jedes im § 7 b angeführte Fahrzeug muss eine Betriebsvorschrift vorhanden sein. Die Betriebsvorschrift ist auf Fahrten mitzuführen. Sie hat die allgemein für die Handhabung von Flüssiggas als Kraftstoff geltenden Regeln sowie die im Hinblick auf den Bau und die Ausrüstung des Fahrzeuges einzuhaltenden Bedienungsanweisungen zu enthalten. Die Betriebsvorschrift muss insbesondere folgende Bestimmungen enthalten:

- a) Vor der Inbetriebnahme des Fahrzeuges und nach dessen Außerbetriebsetzung ist der Flüssigkeitsstand im Flüssiggasbehälter zu überprüfen.
- b) Das Füllen der Flüssiggasbehälter ist nur zulässig
  - aa) an den behördlich hierfür genehmigten Tankstellen,
  - bb) durch hierzu befugtes Personal,
  - cc) nach Kontrolle der Signalscheibe oder Signalkappe des Sicherheitsventils,
  - dd) bei genauer Einhaltung der höchsten zulässigen Füllmenge (lit. c),
  - ee) bei abgestelltem Fahrzeugmotor,
  - ff) unter ständiger Beachtung des Flüssigkeitsstandanzeigers und
  - gg) wenn sich keine Personen im Fahrzeug befinden.
- c) Der Behälter darf nur soweit mit Flüssiggas gefüllt sein, dass das in ihm befindliche verflüssigte Flüssiggas nicht mehr als 80 v.H. seines Fassungsraumes einnimmt.
- d) Nach dem Füllen ist der Flüssiggasbehälter mit der Abdeckkappe dicht zu verschließen.
- e) Das Lüften des Sicherheitsventiles ist nur zur Herstellung der größten zulässigen Füllung (lit. c), nach Überschreitung derselben nur durch hierzu befugtes Personal, nur in der Schutzzone der Tankstelle und nur unter Anwendung entsprechender Vorsichtsmaßnahmen zulässig.
- f) Anweisungen über die beim Abstellen des Fahrzeuges zu beachtenden Umstände, wie Vermeidung des Einstellens von Fahrzeugen mit gefüllter Kraftstoffanlage in Räumen ohne wirksame Ventilationsvorrichtungen und Vermeidung des Hantierens mit offenem Feuer und anderen Zündquellen beim Betreten des Abstellraumes.
- g) Anweisungen für die bei Reparaturen am Fahrzeug anzuwendenden Maßnahmen, wie Vermeidung von Zündquellen (offenes Feuer und offenes Licht) bei Arbeiten im Bereich der Kraftstoffanlage und Belüftung von geschlossenen Werkstatträumen.
- h) Anweisungen über die Führung des Betriebsbuches (Abs. 2).

(2) Für jedes im § 7 b angeführte Fahrzeug muss ein Betriebsbuch oder ein gleichwertiger Evidenzbehelf geführt werden; in dieses Dokument sind einzutragen:

- a) der Zeitpunkt und der Umfang von Reparaturen an der Kraftstoffanlage des Fahrzeuges sowie das die Reparaturen ausführende Unternehmen,
- b) der Zeitpunkt und das Ergebnis der behördlichen Überprüfung oder der wiederkehrenden Begutachtung des Fahrzeuges und
- c) das Ergebnis der auf Grund des Kesselgesetzes, BGBl. Nr. 211/1992, durchgeführten Erprobung des aus dem Fahrzeug ausgebauten Flüssiggasbehälters.

(3) Das Betriebsbuch oder der Evidenzbehelf ist mindestens zwei Jahre lang gerechnet von der letzten

Eintragung aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen vorzulegen. Bei der behördlichen Überprüfung des Fahrzeuges gemäß § 57 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 oder bei seiner wiederkehrenden Begutachtung gemäß § 57 a des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 ist der Nachweis über das Ergebnis der letzten Erprobung des Flüssiggasbehälters (Abs. 2 lit. c) vorzulegen.

### Kraftfahrzeuge mit Antrieb durch Erdgas

§ 7j. Kraftfahrzeuge mit Antrieb durch Erdgas müssen der ECE-Regelung Nr. 110 entsprechen.

### Lärmverhütung und Auspuffanlagen

§ 8. (1) Der A-bewertete Schallpegel des Betriebsgeräusches eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers darf die folgend angeführten Grenzwerte, bei Fahrzeugen, die der Fahrzeugklasseneinteilung der Europäischen Union entsprechen, die in den nachstehenden Richtlinien angeführten Grenzwerte, nicht übersteigen:

1. bei Motorfahrrädern und Kleinkrafträdern gemessen nach der Richtlinie 97/24/EG, Kapitel
  - 1.1 einspurige Motorfahrräder (L1) ..... 71 dB(A)
  - 1.2. mehrspurige Motorfahrräder (L2) ..... 76 dB(A),
2. für Krafträder der Klassen L3 bis L5 gemäß Richtlinie 92/61/EWG gelten die nachstehenden Grenzwerte und Prüfbestimmungen der Richtlinie 97/24/EG, Kapitel 9,
  - 2.1 bei einspurigen Krafträdern sowie Motorrädern mit Beiwagen bei einem Hubraum von nicht mehr als 80 cm<sup>3</sup> ..... 75 dB(A)  
mehr als 80 und nicht mehr als 175 cm<sup>3</sup> .. 77 dB(A)  
mehr als 175 cm<sup>3</sup> ..... 80 dB(A),
  - 2.2 bei mehrspurigen Fahrzeugen (L5) ..... 80 dB(A),“
3. für Fahrzeuge der Kategorien M und N gelten die nachstehenden Grenzwerte und Prüfbestimmungen der Richtlinie 70/157/EWG in der Fassung 1999/101/EG, ABl. Nr. L 334 vom 28. Dezember 1999, S 41; ab 1.10.1995 gelten für Typengenehmigungen und ab 1.10.1996 für Einzelgenehmigungen die Grenzwerte idF der Richtlinie 92/97/EWG, ABl. Nr. L 371 vom 19.12.1992, S 1,

	<b>Fahrzeugklassen:</b>	<b>Grenzwerte in dB(A)</b>	
			nach 96/20/EG
1.1	Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit höchstens neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz	77	74
1.2	Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t: - mit einer Motorleistung von weniger als 150 kW - mit einer Motorleistung von 150 kW oder mehr	80  83	78  80
1.3	Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz; Fahrzeuge für die Güterbeförderung: - mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 t	78	76

	- mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2 t, jedoch nicht mehr als 3,5 t	79	77
1.4	Fahrzeuge für die Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t:		
	- mit einer Motorleistung von weniger als 75 kW	81	77
	- mit einer Motorleistung von 75 kW oder mehr, jedoch weniger als 150 kW	83	78
	- mit einer Motorleistung von 150 kW oder mehr	84	80

jedoch

- werden für Fahrzeuge der Klassen gemäß 1.1 und 1.3, die mit einem Dieselmotor mit Direkteinspritzung ausgerüstet sind die Grenzwerte um 1 dB(A) erhöht;

- werden für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2 t, die für den Einsatz abseits der Straße

konstruiert sind, die Grenzwerte um 1 dB(A) erhöht, wenn ihr Motor eine Leistung von weniger als 150 kW hat,

oder um 2 dB(A), wenn ihr Motor eine Leistung von mindestens 150 kW hat;

- (nach 92/97/EWG: bei Fahrzeugen der Klasse gemäß 1.1, die mit einem handgeschalteten Getriebe mit mehr als vier Vorwärtsgängen und einem Motor mit einer Nennleistung von mehr als 140 kW ausgerüstet sind und deren Verhältnis

Nennleistung/höchstzulässige Masse mehr als 75 kW/t beträgt, werden die Grenzwerte um 1 dB(A) heraufgesetzt,

wenn die Geschwindigkeit, mit der die hintere Fahrzeugbegrenzung die Linie BB' (Anlage 1c) im dritten Gang durchfährt,

mehr als 61 km/h beträgt.)

4... bei Zugmaschinen, Transportkarren, Motor-  
karren, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen  
und Sonderkraftfahrzeugen gemessen nach  
Anlage 1c mit einer Bauartgeschwindigkeit

4.1 von nicht mehr als 25 km/h und einer Motor-  
leistung von

4.1.1 nicht mehr als 150 kW ..... 84 dB(A),

4.1.2 mehr als 150kW ..... 85 dB(A),

4.2 von mehr als 25 km/h und einer Motorleistung von

4.2.1 nicht mehr als 150 kW ..... 85 dB(A),

4.2.2 mehr als 150 kW ..... 86 dB(A),

4.3 für Zugmaschinen der Klasse Lof, die dem  
allgemeinen Betriebserlaubnisverfahren nach  
der Richtlinie 74/150/EWG unterliegen, gelten

- die in der Richtlinie 74/151/EWG, ABl. Nr. L 84 vom 28.3.1974, S 25, idF 88/410/EWG, ABl. Nr. L 200 vom 26.7.1988, S 27, angegebenen Messverfahren und Grenzwerte,  
 bis 1.500 kg Eigengewicht ..... 85 dB(A),  
 mehr als 1.500 kg Eigengewicht ..... 89 dB(A),
- 5... bei anderen als unter Z 4 fallenden Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h sowie bei Anhängern, gemessen nach Anlage 1c ..... 75 dB(A),
  6. bei Fahrzeugen, die gemäß § 34 KFG 1967 als historische Fahrzeuge genehmigt werden,.....89 dB(A),
  7. bei anderen als unter Z 3 fallenden Fahrzeugen, die von Fahrzeugen der Klassen M oder N abgeleitet sind, gelten die für das ursprüngliche Ausgangsfahrzeug der Klasse M oder N maßgebenden Messverfahren und Grenzwerte gemäß Z 3."

(1a) Der A-bewertete Schallpegel des Betriebsgeräusches eines stehenden Kraftfahrzeuges im Nahfeld (Nahfeldpegel) darf, gemessen nach den in Abs. 1 genannten Prüfbestimmungen, den bei der Genehmigung des Fahrzeuges oder seiner Type hierfür bestimmten Wert um nicht mehr als 3 dB(A) übersteigen.

(1b) *entfällt.*

(2) *entfällt.*

(3) Vorrichtungen zur Dämpfung des Auspuffgeräusches (Auspuffschalldämpfer) müssen, abgesehen von den durch ihre Bauart bedingten Aus- und Eintrittsöffnungen für die Auspuffgase, dicht sein. Auspuffschalldämpfer müssen bei betriebsüblicher Beanspruchung in ausreichendem Maß widerstandsfähig gegen Korrosion sein. Absorbierende Faserstoffe dürfen in Auspuffschalldämpfern nicht in von Auspuffgasen durchflossenen Räumen angeordnet sein. Sie müssen im Auspuffschalldämpfer so angebracht sein, dass sich ihre Lage nicht verändern kann. Faserstoffe müssen so beschaffen sein, dass sie ohne Veränderung ihrer Wirksamkeit einer Temperatur standhalten können, die mindestens 20 v.H. über der höchsten Betriebstemperatur liegt, der sie ausgesetzt sein können.

(3a) Austauschschalldämpferanlagen (§ 2 Abs. 1 lit. l) sind Auspuffschalldämpferanlagen, die dazu bestimmt sind, in Kraftfahrzeugen anstelle der mit dem Fahrzeug genehmigten verwendet zu werden. Austauschschalldämpferanlagen müssen zusätzlich zu den in den Abs. 1 bis 4 festgelegten Anforderungen der Anlage 1j entsprechen.

(4) Die Einrichtungen, die die im § 1 d Abs. 1 Z 3 lit. a bis d vorgeschriebenen Eigenschaften gewährleisten, müssen einer betriebsüblichen Beanspruchung unter Berücksichtigung der Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeugs auf einer Fahrtstrecke von mindestens 80 000 km standhalten.

(5) Fahrzeuge mit Nebenaggregaten wie z.B. Kühlaggregaten, die nach dem 3. Jänner 2002 genehmigt werden, müssen hinsichtlich dieser Aggregate der Richtlinie 2000/14/EG über umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen entsprechen.

### **Kraftstoffanlage**

**§ 8a.** (1) Bei den im § 1 d Abs. 1 Z 3 angeführten Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor darf die Menge der nicht durch Auspuffgase an die Atmosphäre abgegebenen Kohlenwasserstoffverbindungen (Verdunstungsemissionen) gemessen nach der Richtlinie 70/220/ EWG idF 93/59/EWG, Anhang VI, 2 g je Prüfung nicht übersteigen.

(2) Bei den im § 1 d Abs. 1 Z 3 angeführten Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor muss die Einfüllöffnung des Kraftstoffbehälters so ausgestaltet sein, dass das Fahrzeug nur mit einem Zapfhahn mit einem äußeren Durchmesser der Endöffnung von nicht mehr als 21,34 mm und einem geraden Mundstück von mindestens 63,4 mm betankt werden kann.

(3) Die Behälter für flüssigen Kraftstoff von Kraftfahrzeugen der Klasse M und N müssen den Anforderungen des Anhanges I der Richtlinie 70/221/EWG in der Fassung 2000/8/EG, ABl. Nr. L 106 vom 3. Mai 2000, S 7, entsprechen. Die Kraftstoffbehälter von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (Richtlinie 92/61/EWG) müssen dem Kapitel 6 der Richtlinie 97/24/EG, ABl. Nr. L 226 vom 18.8.1997, entsprechen.

### **Lärmarme Kraftfahrzeuge**

**§ 8b.** (1) Als lärmarmes Kraftfahrzeug gilt ein Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h und einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg, bei dem

1. der A-bewertete Schallpegel des Fahrgeräusches und des Motorbremsgeräusches, gemessen nach der Anlage 1g, nicht übersteigt:
  - a) bei einer Motorleistung, die 150 kW nicht überschreitet ..... 78 dB(A)
  - b) bei einer Motorleistung, die 150 kW überschreitet ..... 80 dB(A);
2. der höchste Wert des Schallpegels des Druckluftgeräusches, gemessen nach der Anlage 1g, 72 dB(A) nicht überschreitet.

(2) Die Erfüllung der Voraussetzungen gemäß Abs. 1 ist durch ein Gutachten eines Sachverständigen gemäß § 125 KFG 1967, eines Ziviltechnikers oder eines technischen Dienstes oder der Zulassungsbehörde des jeweiligen Zulassungsstaates auf einem Formblatt gemäß Anlage 1h nachzuweisen. Für Fahrzeuge, die hinsichtlich der lärmrelevanten Teile mit dem gemessenen Fahrzeug übereinstimmen, ist diese Übereinstimmung vom Hersteller oder dessen Bevollmächtigten im Zulassungsstaat in einem Formblatt gemäß Anlage 1h zu bestätigen. Dieses Formblatt wird vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nur an Personen ausgegeben, die zur Ausstellung befugt sind. Sind im Formblatt Angaben nicht in deutscher Sprache enthalten, so ist eine beglaubigte Übersetzung dieser Angaben in die deutsche Sprache mitzuführen.

(3) Die Bestätigung des Herstellers oder seines Bevollmächtigten im Zulassungsstaat gemäß Abs. 2 gilt zwei Jahre ab dem Zeitpunkt der Ausstellung. Nach Ablauf dieser Zeit ist eine neue Bestätigung auf Grund einer neuerlichen Prüfung des Fahrzeuges hinsichtlich der Übereinstimmung seiner lärmrelevanten Teile und ihrer Wirkungen mit dem ursprünglichen, für die erstmalige Ausstellung der Bestätigung maßgebenden Zustand auszustellen. Werden dabei Werte gemessen, so dürfen sie die ursprünglich gemessenen Werte um nicht mehr als 2 dB(A) übersteigen. Ist zunächst nur die Einhaltung des Grenzwertes für das Fahrgeräusch nachgewiesen, gilt diese Bestätigung nur bis zum 31. Mai 1990. Bestätigungen, die nach dem 1. Oktober 1995 ausgestellt werden, müssen auch Angaben über die Bereifung enthalten.

(4) Zum Nachweis der Voraussetzungen gemäß Abs. 1 ist die Bestätigung des Herstellers oder seines Bevollmächtigten im Zulassungsstaat gemäß Abs. 2 auf Fahrten mitzuführen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen. Die Behörde und die ihr zur Verfügung stehenden Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes können gemäß § 58 Abs. 2 und 3 KFG 1967 jederzeit überprüfen, ob die Voraussetzungen gemäß Abs. 1 erfüllt sind.

(4a) Der A-bewertete Schallpegel des Rundumgeräusches, gemessen nach der Anlage 1g, darf den jeweiligen im Formblatt gemäß Anlage 1h angegebenen Wert um nicht mehr als 2 dB(A) übersteigen. Übersteigt der gemessene Wert den angegebenen Wert um mehr als 2 dB(A), so handelt es sich nicht mehr um ein lärmarmes Kraftfahrzeug.

(5) Kraftfahrzeuge, welche die Voraussetzungen gemäß Abs. 1 erfüllen, sind neben der vorderen Kennzeichentafel mit einer kreisrunden grünen Tafel mit mindestens 20 cm Durchmesser, weißem Rand und dem lateinischen Buchstaben L in dauernd gut lesbarer und unverwischbarer weißer Schrift zu kennzeichnen. Die Tafel muss nach dem Muster der Anlage 5c ausgeführt sein. Bei unbefugtem Führen dieser Tafel ist § 26 a anzuwenden.

### **Lichtfarben**

**§ 9.** Bei der Verwendung einer Lichtquelle mit einer Farbtemperatur von 2854 K entsprechend der Normlichtart A im Normalvalenz-System CIE 1931 der Internationalen Beleuchtungskommission müssen die Farbwertanteile x, y und z des aus- oder rückgestrahlten Lichtes innerhalb der folgenden Grenzen liegen:

- a) für rotes Licht im Bereich zwischen der  
Grenze gegen gelb:  $y \leq 0,335$  und der  
Grenze gegen purpur:  $z \leq 0,008$ ;
- b) für weißes Licht im Bereich zwischen der  
Grenze gegen blau:  $x \leq 0,310$ , der  
Grenze gegen gelb:  $x \leq 0,500$ , der  
Grenze gegen grün:  $y \leq 0,150 + 0,640 x$ , der  
Grenze gegen grün:  $y \leq 0,440$ , der  
Grenze gegen purpur:  $y \leq 0,050 + 0,750 x$  und der  
Grenze gegen rot:  $y \leq 0,382$ ;
- c) für gelbrotes Licht im Bereich zwischen der  
Grenze gegen gelb:  $y \leq 0,429$ , der  
Grenze gegen rot:  $y \leq 0,398$  und der  
Grenze gegen weiß:  $z \leq 0,007$ ;
- d) für gelbes Licht im Bereich zwischen der  
Grenze gegen rot:  $y \leq 0,138 + 0,580 x$ , der  
Grenze gegen grün:  $y \leq 1,29x - 0,100$ , der  
Grenze gegen weiß:  $y \leq -x + 0,966$ , der  
Grenze gegen den  
Spektralfarbenzug:  
bei Nebelscheinwerfern  
jedoch:  $y \leq -x + 0,940$  und  
 $y = 0,440$ ,
- wobei der Reinheitsgrad  
mindestens 0,820 betragen  
muss;
- e) für blaues Licht im Bereich  
zwischen Grenze  
gegen grün:  $y \leq 0,065 + 0,805 x$ , der  
Grenze gegen weiß:  $x \leq 0,400 - y$  und der  
Grenze gegen purpur:  $x \leq 0,133 + 0,600 y$ .

### Allgemeine Bestimmungen für Scheinwerfer und Leuchten

§ 10. (1) Scheinwerfer und Leuchten für Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen so gebaut sein, dass ihre Wirksamkeit auch bei den beim Betrieb des Fahrzeuges zu erwartenden Erschütterungen nicht beeinträchtigt wird.

(2) Das Anbringen eines Scheinwerfers oder einer Leuchte vorne am Fahrzeug in der Mitte so, dass dieser Scheinwerfer oder diese Leuchte mit zwei vorne angebrachten Scheinwerfern oder Leuchten ein Dreieck mit einer Spitze nach oben bildet, ist unzulässig, wenn mit diesen Scheinwerfern oder Leuchten gleichzeitig gleichartiges Licht ausgestrahlt werden kann.

(3) Bei der Anwendung der Bestimmungen über Leuchten gilt:

- a) als eine einzige Leuchte jede Verbindung von zwei oder mehr Leuchten derselben Art und Farbe, bei denen die Projektion ihrer Leuchtflächen auf eine vertikale, senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeuges stehende Fläche mindestens 50 v.H. der Fläche des kleinsten ihr umschriebenen Rechteckes ausfüllt,
- b) als eine gerade Anzahl von Leuchten eine einzige bandförmige Leuchtfläche, wenn sie symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges angeordnet ist, sich nach beiden Seiten hin mindestens bis zu einem Abstand von 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges erstreckt und mindestens 80 cm lang ist und wenn die Beleuchtung dieser Fläche durch mindestens zwei Leuchtkörper erfolgt, die möglichst nahe den äußersten Teilen der Fläche liegen. Besteht die Leuchtfläche aus mehreren aneinandergesetzten Teilen, so müssen die Projektionen der Leuchtflächen der einzelnen Teile auf eine vertikale, senkrecht

zur Längsmittlebene des Fahrzeuges stehende Fläche mindestens 50 v.H. der Fläche des kleinsten ihnen umschriebenen Rechteckes bedecken.

(4) Für Scheinwerfer gelten die Bestimmungen des Abs. 3 sinngemäß.

(5) Eine zusätzliche Schaltung, durch die mit Scheinwerfern und anderen Leuchten als Blinkleuchten Blinklicht ausgestrahlt werden kann, ist als Vorrichtung zum Abgeben von optischen Notzeichen zum Schutz der persönlichen Sicherheit des Lenkers von Platzkraftwagen (Taxi-Fahrzeugen) zulässig, sofern hierbei nicht Fernlicht ausgestrahlt werden kann.

(6) Scheinwerfer und Leuchten (Abs. 1 bis 5), die den Bestimmungen der Regelungen Nr. 1, 4 bis 8, 19, 20, 23 oder 38 in der Fassung BGBl. Nr. 176/1972, 456/1983, 485/1991 oder 411/1980 nicht entsprechen, müssen folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a) Die Fassungen für die Glühlampen dürfen sich zum Spiegel nicht unbeabsichtigt verstellen können.
- b) Die Streu- und Abschlusscheiben müssen so befestigt sein, dass sie sich nicht verdrehen können.
- c) Die Spiegel müssen gegen atmosphärische Einflüsse und solche der Auspuffgase von Kraftfahrzeugen möglichst unempfindlich sein.
- d) Scheinwerfer und Leuchten müssen mit Glühlampen der vom Erzeuger des Scheinwerfers oder der Leuchte angegebenen Art versehen sein.

(7) Die in den §§ 14 bis 20 KFG 1967 angeführten Beleuchtungseinrichtungen müssen bei Kraftwagen und Anhängern so am Fahrzeug angebracht sein, dass sie den Bestimmungen der Anhänge der jeweils zutreffenden EWG-Richtlinien

- 76/756/EWG idF 97/28/EG,
- 78/933/EWG idF 1999/56/EG oder
- 79/532/EWG idF 97/54/EG

entsprechen. Nebelscheinwerfer, deren äußerster Punkt ihrer Lichtaustrittsfläche mehr als 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges entfernt ist, müssen so geschaltet werden, dass sie nur zusammen mit dem Abblendlicht leuchten können. Bei nachträglichem Anbau von Nebelscheinwerfern darf der zulässige Abstand für den tiefsten Punkt der Lichtaustrittsfläche von 25 cm von der Fahrbahn auch geringfügig unterschritten werden, sofern die Wirkung des Nebelscheinwerfers erhalten bleibt und eine übermäßige Blendung des entgegenkommenden Verkehrs nicht eintreten kann.

(8) Die in den §§ 14 bis 20 KFG 1967 angeführten Beleuchtungseinrichtungen müssen bei zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen so am Fahrzeug angebracht sein, dass sie den Anhängen zur Richtlinie 93/92/EWG in der Fassung 2000/73/EG entsprechen.

## **Scheinwerfer**

**§ 11.** (1) Scheinwerfer für Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen so am Fahrzeug angebracht sein, dass sie leicht richtig eingestellt werden können und ihre Lage zum Fahrzeug nicht unbeabsichtigt verändert werden kann. Die Summe der größten Werte der Lichtstärke aller an einem Kraftwagen angebrachten Scheinwerfer, mit denen gleichzeitig Fernlicht ausgestrahlt werden kann, darf 225 000 cd nicht übersteigen. Diese Bestimmung gilt als erfüllt, wenn die Summe der Kennzahlen im Sinne der Regelung Nr. 20 aller an einem Kraftwagen angebrachten Scheinwerfer die Zahl 75 nicht übersteigt; hierbei ist für jeden nicht mit einer Kennzahl versehenen, am Fahrzeug angebrachten Scheinwerfer für Fernlicht

1. mit anderen als H-Lampen eine Kennzahl 10,
2. mit H-Lampen eine Kennzahl 20

zugrunde zu legen. Vorrichtungen zum Ausfahren oder Abdecken von Scheinwerfern müssen betriebssicher und so ausgebildet sein, dass das Ausfahren oder Abdecken und das Einschalten der Scheinwerfer nur mit derselben Betätigungsvorrichtung erfolgen kann. Die Scheinwerfer müssen in ihrer Verwendungslage festgehalten sein, auch wenn nach dem Ausfahren oder Abdecken die Betätigungskraft zu wirken aufgehört hat oder bei nicht ausschließlich mechanisch wirkenden Verstellvorrichtungen Störungen in der Energiezufuhr zur Verstellvorrichtung auftreten. Bei Störungen dieser Vorrichtung müssen die Scheinwerfer ohne Zuhilfenahme von Werkzeug in die Verwendungslage gebracht und Abdeckungen beseitigt werden können. Das Ausfahren oder Abdecken der Scheinwerfer muss rasch erfolgen können. Das Verbleiben in Zwischenstellungen zwischen der Verwendungslage der Scheinwerfer und deren eingefahrener oder abgedeckter Stellung muss ausgeschlossen sein.

(1a) Scheinwerfer für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge (Richtlinie 92/61/EWG) müssen dem Kapitel 2 der Richtlinie 97/24/EG, ABl. Nr. L 226 vom 18. August 1997, entsprechen.

(1b) Scheinwerfer für Fernlicht und für Abblendlicht sowie die Glühlampen für diese Scheinwerfer von Fahrzeugen der Klassen M und N müssen den Anhängen der Richtlinie 76/761/EWG idF 1999/17/EG entsprechen.

(2) Scheinwerfer (Abs. 1) und Glühlampen für Scheinwerfer müssen, unbeschadet des Abs. 3, den für sie in Betracht kommenden Bestimmungen der Regelungen Nr. 1, 2, 5, 8, 19, 20 oder 37 in der Fassung BGBl. Nr. 176/1972 bzw. BGBl. Nr. 616/1981 oder BGBl. Nr. 456/1983 entsprechen. Das mit ihnen entsprechend den Bestimmungen der jeweils in Betracht kommenden Regelung ausgestrahlte Licht muss diesen Bestimmungen auch dann entsprechen, wenn sie am Fahrzeug angebracht sind.

(3) Scheinwerfer (Abs. 1), die nicht dem Abs. 2 entsprechen, müssen den Abs. 4 bis 9 entsprechen. Solche Scheinwerfer dürfen nur mit Glühlampen ausgerüstet sein, die den im letzten Satz dieses Absatzes angeführten ÖNORMEN entsprechen. Diese Glühlampen müssen nicht den Regelungen Nr. 2, 8, 20 oder 37 entsprechen. Das mit den im ersten Satz dieses Absatzes angeführten Scheinwerfern ausgestrahlte Licht muss den Abs. 4 bis 7 auch dann entsprechen, wenn sie am Fahrzeug angebracht sind. Die Befestigung der Glühlampen im Scheinwerfer darf auch bei Dunkelheit nur in der bei der Genehmigung vorgeschriebenen Lage möglich sein. Glühlampen, die nicht dem Abs. 2 entsprechen, müssen der ÖNORM V 5431, Ausgabe März 1966, der ÖNORM V 5432, Ausgabe Juli 1966, oder der ÖNORM V 5433, Ausgabe März 1966, entsprechen.

(4) Das Abblendlicht eines Scheinwerfers gemäß Abs. 3 muss auf einem 25 m vor dem Scheinwerfer lotrecht stehenden Messschirm (Anlage 2) eine so deutlich wahrnehmbare Hell-Dunkel-Grenze ergeben, dass darnach die Einstellung des Scheinwerfers möglich ist. Die Hell-Dunkel-Grenze muss auf dem Messschirm wenigstens annähernd waagrecht und symmetrisch zur Mittellotrechten (Anlage 2 Abs. 1 lit. a) und unterhalb der in der Anlage 2 Abs. 1 lit. e angeführten Linie verlaufen.

(5) Bei Scheinwerfern gemäß Abs. 3 nur für Fernlicht muss der Mittelpunkt ("H") nach der Anlage 2 Abs. 1 lit. b innerhalb des Bereiches der größten Beleuchtungsstärke liegen. Bei Scheinwerfern für Abblendlicht und Fernlicht darf zur Einhaltung der Bestimmungen des Abs. 4 Z. 2 der Schnittpunkt der Achse des Abblendlichtbündels mit dem Messschirm um höchstens 44 cm nach rechts oder links verschoben werden. Beim Ausstrahlen von Abblendlicht dürfen in den Zonen I bis IV gegen ihre Seitenränder zu keine die Sicht beeinträchtigenden Beleuchtungsunterschiede bestehen.

(6) Die Beleuchtungsstärke, die sich durch das Licht eines Scheinwerfers gemäß Abs. 3 bei den in der Anlage 2 Abs. 2 angeführten Lichtströmen auf dem Messschirm (Anlage 2 Abs. 1) ergibt, muss betragen:

#### TABELLE 2

Beim Ausstrahlen von Abblendlicht dürfen in den Zonen I bis IV gegen ihre Seitenränder zu keine die Sicht beeinträchtigenden Beleuchtungsunterschiede bestehen.

(7) Nebelscheinwerfer müssen der Richtlinie 76/762/EWG ABl. Nr. L 262 vom 27. 9. 1976, idF 1999/18/EG oder der Regelung Nr. 19, BGBl. Nr. 176/1972, entsprechen. Nebelscheinwerfer müssen so am Fahrzeug angebracht sein, dass die Hell-Dunkel-Grenze in einer Entfernung von 10 m von der Lichtaustrittsfläche um mindestens 20 cm tiefer liegt als die Mitte der Lichtaustrittsfläche.

(8) Leuchten für Tagfahrlicht müssen den Anhängen der Richtlinie 76/758/EWG, ABl. Nr. L 262 vom 27.9.1976 idF 97/30/EG, ABl. Nr. L 171 vom 30.6.1997, S 25, oder der ECE-Regelung Nr. 87 entsprechen.

(9) *entfällt.*

#### **Begrenzungsleuchten**

§ 12. (1) Einachs zugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug oder Gerät so verbunden sind, dass sie mit

diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden, sind von § 10 Abs. 7 hinsichtlich der Entfernung des tiefsten Punktes der Lichtaustrittsfläche der Begrenzungsleuchten von der Fahrbahn ausgenommen. Die Bezugsachsen der Begrenzungsleuchten müssen zur Längsmittlebene des Fahrzeuges und bei auf einer ebenen Fahrbahn befindlichem Fahrzeug parallel zur Fahrbahn liegen. Die Sichtbarkeit des mit Begrenzungsleuchten ausgestrahlten Lichtes muss gewährleistet sein

- a) in einem Vertikalwinkelbereich von  $\pm 15^\circ$  zu einer durch die Bezugsachse der Leuchte parallel zur Fahrbahn verlaufenden Ebene,
- b) in einem Horizontalwinkelbereich von  $45^\circ$  zur Fahrzeugmitte und von  $80^\circ$  zum äußersten Rand des Fahrzeuges zu einer durch die Bezugsachse der Leuchte parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeuges und senkrecht zur Fahrbahn verlaufenden Ebene.

(2) Begrenzungsleuchten müssen, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3, den Anhängen der Richtlinie 76/758/EWG, ABl. Nr. L 262 vom 27. 9. 1976 idF 97/30/EG, ABl. Nr. L 171 vom 30. 6. 1997, S 25, oder den für sie in Betracht kommenden Bestimmungen der Regelung Nr. 7, BGBl. Nr. 176/1972, entsprechen.

(3) Begrenzungsleuchten für zweirädrige oder dreirädrige Fahrzeuge (Richtlinie 92/61/EWG) müssen dem Kapitel 2 der Richtlinie 97/24/EG, ABl. Nr. L 226 vom 18. August 1997, entsprechen."

### **Umrissleuchten**

**§ 12a.** Umrissleuchten für Kraftwagen und Anhänger (§§ 14 Abs. 6a und 16 Abs. 4 KFG 1967) müssen den Anhängen der Richtlinie 76/758/EWG, ABl. Nr. L 262 vom 27.9.1976 idF 97/30/EG, ABl. Nr. L 171 vom 30.6.1997, S 25, entsprechen.

### **Seitenmarkierungsleuchten**

**§ 12b.** Seitenmarkierungsleuchten für Kraftwagen und Anhänger (§§ 14 Abs. 6b, 16 Abs. 3 KFG 1967) müssen den Anhängen der Richtlinie 76/758/EWG, ABl. Nr. L 262 vom 27.9.1976 idF 97/30/EG, ABl. Nr. L 171 vom 30.6.1997, S 25, entsprechen.

### **Parkleuchten**

**§ 12c.** Parkleuchten von Fahrzeugen der Klassen M und N müssen den Anhängen der Richtlinie 77/540/EWG idF 1999/16/EG entsprechen.

### **Schlussleuchten**

**§ 13.** (1) Für Schlussleuchten für Kraftfahrzeuge und Anhänger gelten die Bestimmungen des § 12 Abs. 1 letzter Satz über die Sichtbarkeit des ausgestrahlten Lichtes sinngemäß.

(2) Schlussleuchten (Abs. 1) müssen, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3, den für sie in Betracht kommenden Bestimmungen der Regelung Nr. 7, BGBl. Nr. 176/1972, entsprechen.

(3) Schlussleuchten für Krafträder sind nur zulässig, wenn die Stärke des mit ihnen ausgestrahlten Lichtes in keiner Leuchtrichtung mehr als 12 cd und außer bei Schlussleuchten für Motorfahräder in den in der Anlage 3 angeführten Richtungen mindestens beträgt

- a) in der Richtung HV ..... 1 cd,
- b) in der Richtung D ..... 0,5 cd,
- c) in der Richtung C ..... 0,2 cd.

Bei Schlussleuchten für Motorfahräder muss die Stärke des ausgestrahlten Lichtes in einem Vertikalwinkelbereich von  $\pm 5^\circ$  zu einer durch die Bezugsachse der Leuchte parallel zur Fahrbahn verlaufenden Ebene in einem Horizontalwinkelbereich von je  $45^\circ$  beiderseits der Längsmittlebene des Fahrzeuges mindestens 0,05 cd betragen.

### **Nebenschlussleuchten**

**§ 13a.** Nebenschlussleuchten müssen der Richtlinie 77/538/EWG, ABl. Nr. L 220 vom 29.8.1977, idF 1999/14/EG oder der Regelung Nr. 38, BGBl. Nr. 411/1980, entsprechen. Nebenschlussleuchten dürfen nur so an Fahrzeugen angebracht sein, dass das mit ihnen ausgestrahlte Licht in einem Vertikalwinkelbereich von  $\pm 15^\circ$  und

in einem Horizontalwinkelbereich von  $\pm 25^\circ$ , jeweils bezogen auf die Bezugsachse der Nebelschlussleuchte, sichtbar ist. Die Einschaltung der Nebelschlussleuchte muss durch eine vom Lenkerplatz deutlich sichtbare Kontrolllampe erkennbar sein.

### **Kennzeichenleuchten**

§ 13 b. (1) Kennzeichenleuchten für Fahrzeuge der Klassen M, N und O müssen den Anhängen der Richtlinie 76/760/EWG, ABl. Nr. L 262 vom 27. 9. 1976, idF 97/31/EG, ABl. Nr. L 171 vom 30. 6. 1997, S 49, oder der Regelung Nr. 4, BGBl. Nr. 176/1972, entsprechen.

(2) Kennzeichenleuchten für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge (Richtlinie 92/61/EWG) müssen dem Kapitel 2 der Richtlinie 97/24/EG, ABl. Nr. L 226 vom 18. August 1997, entsprechen.

(3) Kennzeichenleuchten für andere Kraftwagen und Anhänger als in Abs. 1 genannt müssen der Regelung Nr. 4, BGBl. Nr. 176/1972, entsprechen.

### **Rückfahrscheinwerfer**

§ 13 c. (1) Rückfahrscheinwerfer für Fahrzeuge der Klassen M, N, und O sowie für zweirädrige oder dreirädrige Fahrzeuge (Richtlinie 92/61/EWG) müssen den Anhängen der Richtlinie 77/539/EWG, ABl. Nr. L 220 vom 29. 8. 1977 idF 97/32/EG, ABl. Nr. L 171 vom 30. 6. 1997, oder der Regelung Nr. 23, BGBl. Nr. 485/1991, entsprechen.

(2) Rückfahrscheinwerfer für andere Kraftwagen und Anhänger als in Abs. 1 genannt müssen der Regelung Nr. 23, BGBl. Nr. 485/1991, entsprechen.

### **Bremsleuchten**

§ 14. (1) Die Sichtbarkeit des mit Bremsleuchten ausgestrahlten Lichtes muss gewährleistet sein

- a) in einem Vertikalwinkelbereich von  $\pm 15^\circ$  zu einer durch die Bezugsachse der Leuchte parallel zur Fahrbahn verlaufenden Ebene,
- b) in einem Horizontalwinkelbereich von  $\pm 45^\circ$  zu einer durch die Bezugsachse der Leuchte parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeuges und senkrecht zur Fahrbahn verlaufenden Ebene.

(2) Bremsleuchten (Abs. 1) müssen, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3, den Anhängen der Richtlinie 76/758/EWG, ABl. Nr. L 262 vom 27. 9. 1976 idF 97/30/EG, ABl. Nr. L 171 vom 30. 6. 1997, S 25, oder den für sie in Betracht kommenden Bestimmungen der Regelung Nr. 7, BGBl. Nr. 176/1972, entsprechen.

(3) Bremsleuchten für zweirädrige oder dreirädrige Fahrzeuge (Richtlinie 92/61/EWG) müssen dem Kapitel 2 der Richtlinie 97/24/EG, ABl. Nr. L 226 vom 18. August 1997, entsprechen.

(4) Sicherheitsbremsleuchten sind Leuchten, die symmetrisch zur Fahrzeuglängsmittlebene am Fahrzeug montiert sind und deren untere Begrenzung der leuchtenden Fläche über den vorgeschriebenen Bremsleuchten liegt. Sicherheitsbremsleuchten dienen zur Verstärkung der paarweise ausgestrahlten Lichtwirkung der Bremsleuchte. Sicherheitsbremsleuchten müssen der Regelung Nr. 7 (Kategorie S 3) oder der Anlage 3 I entsprechen. Es darf nur eine Sicherheitsbremsleuchte angebracht sein. Die Oberkante der Lichtaustrittsfläche darf nicht mehr als 1 900 mm von der Fahrbahn entfernt sein. Sicherheitsbremsleuchten dürfen nur gemeinsam mit den Bremsleuchten Licht ausstrahlen und sind nicht zulässig, wenn bereits zusätzliche paarweise Bremsleuchten angebracht sind.

### **Fahrtrichtungsanzeiger**

§ 15. (1) Die Sichtbarkeit des mit Blinkleuchten von Fahrtrichtungsanzeigern ausgestrahlten Blinklichtes und der Leuchtflächen dieser Blinkleuchten muss gewährleistet sein

1. in einem Vertikalwinkelbereich von  $\pm 15^\circ$  zu einer durch die Bezugsachse der Leuchte parallel zur Fahrbahn verlaufenden Ebene;
2. in einem Horizontalwinkelbereich zu einer durch die Bezugsachse der Leuchte parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeuges und senkrecht zur Fahrbahn verlaufenden Ebene
  - a) bei vorne oder hinten am Fahrzeug angebrachten Blinkleuchten: von  $45^\circ$  zur Fahrzeugmitte

- und von 80 cm zum äußersten Rand des Fahrzeuges,
- b) bei an den Längsseiten des Fahrzeuges angebrachten Blinkleuchten: von 5 cm zur Fahrzeugmitte und
  - aa) für nach vorne ausgestrahltes Blinklicht: von 45 cm nach außen,
  - bb) für nach hinten ausgestrahltes Blinklicht: von 60 cm nach außen,
- c) bei an den Längsseiten des Fahrzeuges angebrachten Blinkleuchten, wenn das Fahrzeug überdies hinten mit Blinkleuchten ausgerüstet ist,
  - aa) für nach vorne ausgestrahltes Blinklicht: von 45 cm nach außen und von 10 cm zur Fahrzeugmitte,
  - bb) für nach hinten ausgestrahltes Blinklicht: zwischen 55 cm und 5 cm nach außen.

(2) An den im § 19 Abs. 1 des Kraftfahrgesetzes 1967 angeführten Fahrzeugen müssen Blinkleuchten an den Längsseiten und vorne und hinten angebracht sein. Bei Fahrzeugen, deren größte Länge 6 m nicht überschreitet, sind jedoch an den Längsseiten Blinkleuchten nicht erforderlich. Bei Fahrzeugen, deren größte Länge 4 m und deren größte Breite 1,6 m nicht überschreitet, sind Blinkleuchten nur an den Längsseiten erforderlich. Bei Fahrzeugen, bei denen die an den Längsseiten angebrachten Blinkleuchten von vorne wenigstens unter einem Vertikalwinkel von  $\pm 15^\circ$  und unter einem Winkel von  $10^\circ$  zu der durch die Mitte der Blinkleuchte führenden Parallelebene zur Längsmittlebene des Fahrzeuges zur Fahrzeugmitte und unter einem Winkel von  $45^\circ$  zu dieser Parallelebene nach außen sichtbar sind, sind Blinkleuchten vorne nicht erforderlich.

(3) Fahrtrichtungsanzeiger von Fahrzeugen der Klassen M und N müssen den Anhängen der Richtlinie 76/759/EWG idF 1999/15/EG entsprechen.

(4) entfällt.

(5) Für die an Anhängern angebrachten Blinkleuchten gelten Abs. 1 Z 2 lit. a und § 10 Abs. 7 sinngemäß.

(6) Blinkleuchten von Fahrtrichtungsanzeigern müssen 60 bis 120 mal in der Minute aufleuchten; die erste Lichtausstrahlung darf nicht später als eine Sekunde nach dem Einschalten erfolgen.

(7) Blinkleuchten von Fahrtrichtungsanzeigern (Abs. 1 bis 6) müssen, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 8, den Bestimmungen der Regelung Nr. 6, BGBl. Nr. 176/1972, entsprechen.

(8) Fahrtrichtungsanzeiger für zweirädrige oder dreirädrige Fahrzeuge (Richtlinie 92/61/EWG) müssen dem Kapitel 2 der Richtlinie 97/24/EG, ABl. Nr. L 226 vom 18. August 1997, entsprechen.

### **Warnleuchten**

**§ 15a.** (1) Warnleuchten sind Leuchten, die blaues oder gelbrotes Blink- oder Drehlicht (§ 20 Abs. 7 KFG 1967) als Rundumlicht oder Blinklicht oder Blitzlicht in einer Hauptausstrahlrichtung aussenden. Warnleuchten werden in folgende Kategorien eingeteilt:

Kategorie I	-	Leuchten mit Rundumlicht
Kategorie II	-	Blitzleuchten mit einer Hauptausstrahlrichtung
Kategorie III	-	Warnleuchten mit gelbrotem Blinklicht für Schülertransporte gemäß § 106 Abs. 6 KFG 1967
Kategorie IV	-	Warnleuchten zur ausschließlichen Verwendung als Ladewarnleuchten zur Kenntlichmachung von Anbaugeräten oder Hubladebühnen gemäß § 20 Abs. 1 lit. g KFG 1967.

(2) Warnleuchten der Kategorien I bis IV haben den allgemeinen bautechnischen Anforderungen hinsichtlich der Beständigkeit gegen Erschütterungen, Korrosionserscheinungen, Temperatureinflüssen, Feuchtigkeit und Materialveränderungen durch Alterung zu entsprechen.

(3) Warnleuchten der Kategorie I müssen den technischen Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 65 entsprechen. Warnleuchten der Kategorie II müssen der Anlage 2b entsprechen. Warnleuchten der Kategorie III müssen der Anlage 2b entsprechen. Warnleuchten der Kategorie IV (Ladewarnleuchten) müssen den lichttechnischen Bestimmungen für Fahrtrichtungsanzeiger für den hinteren Anbau gemäß ECE-Regelung Nr. 6.01 entsprechen.

## **Rückstrahler**

§ 16. (1) Die Sichtbarkeit der Rückstrahler muss in einem Horizontalwinkelbereich von  $\pm 45^\circ$ , um die Bezugsachse bis zu einem Vertikalwinkel von  $\pm 15^\circ$  gewährleistet sein; bei Anhängern darf der Horizontalwinkelbereich auf nicht weniger als  $10^\circ$  zur Fahrzeugmitte herabgesetzt sein, wenn zusätzliche Rückstrahler die Sichtbarkeit in einem Horizontalwinkelbereich von  $\pm 45^\circ$  gewährleisten. Die Bezugsachse des Rückstrahlers muss bei seitlichen Rückstrahlern gemäß § 14 Abs. 5 und § 16 Abs. 2 KFG 1967 senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeuges, bei allen anderen Rückstrahlern parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeuges verlaufen.

(2) Rückstrahler müssen den Anhängen der Richtlinie 76/757/EWG, ABl. Nr. L 262 vom 27. 9. 1976, idF 97/29/EG, ABl. Nr. L 171 vom 30. 6. 1997, S 11 oder der Regelung Nr. 3, BGBl. Nr. 176/1972, entsprechen.

## **Scheibenwischer**

§ 17. (1) Scheibenwischer müssen wenigstens 30 Pendelbewegungen in der Minute ausführen und dürfen in der Minute nicht mehr als 90 Pendelbewegungen ausführen.

(2) Scheibenwischer für landwirtschaftliche Zugmaschinen müssen den Bestimmungen der EWG-Richtlinie 74/347, ABl. Nr. L 191 vom 15. Juli 1974, S 5, entsprechen.

(3) Scheibenwischer und Scheibenwascher für Kraftfahrzeuge der Klasse M1 müssen den Anhängen der Richtlinie 78/318/EWG, ABl. Nr. L 081 vom 28.3.1978, idF der Richtlinie 94/68/EG, ABl. Nr. L 354 vom 31.12.1994, entsprechen.“

(4) Scheibenwischer und Scheibenwascher für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge mit Aufbau (Richtlinie 92/61/EG) müssen dem Kapitel 12, Anhang II der Richtlinie 97/24/EG entsprechen.

### **Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger**

§ 17a. (1) Die Kennzeichnung der handbetätigten Einrichtungen, der Kontrollleuchten und der Anzeiger von Kraftfahrzeugen der Klassen M und N muss den Anhängen der Richtlinie 78/316/EWG, ABl. Nr. L 081 vom 28.3.1978, idF der Richtlinie 94/53/EG, ABl. Nr. L 299 vom 22.11.1994, entsprechen.

(2) Die Kennzeichnung der direkt vom Lenker betätigten Einrichtungen, der Kontrollleuchten und der Anzeiger von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen muss den Anhängen der Richtlinie 93/29/EWG in der Fassung 2000/74/EG entsprechen.

### **Elektromagnetische Verträglichkeit**

§ 17b. (1) Die elektromagnetische Verträglichkeit von Fahrzeugen der Klassen M, N und O muss den Anforderungen der Anhänge der Richtlinie 72/245/EWG, ABl. Nr. L 152 vom 6.7.1972 idF der Richtlinie 95/54/EG, ABl. Nr. L 266 vom 8.11.1995, S 1, entsprechen.

(2) Die elektromagnetische Verträglichkeit von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen der Klasse I mit Fremdzündungsmotoren muss den Anforderungen der Anhänge der Richtlinie 75/322/EWG in der Fassung 2000/2/EG und 2001/3/EG, entsprechen. Die elektromagnetische Verträglichkeit von anderen land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen der Klasse I muss den Anforderungen der Anhänge der Richtlinie 89/336/EWG idF der Richtlinie 93/68/EWG entsprechen.

(3) Die elektromagnetische Verträglichkeit von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (Richtlinie 92/61/EWG) muss dem Kapitel 8 der Richtlinie 97/24/EG entsprechen.

### **Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Inbetriebnahme**

§ 17c. (1) Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Inbetriebnahme von Kraftfahrzeugen der Klassen M1 und N1 müssen den Anforderungen der Anhänge der Richtlinie 74/61/EWG, ABl. Nr. L 038 vom 11.2.1974 idF der Richtlinie 95/56/EG, ABl. Nr. L 286 vom 29.11.1995, entsprechen.

(2) Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (Richtlinie 92/61/EWG) müssen den Anforderungen der Anhänge der Richtlinie 93/33/EWG idF 1999/23/EG entsprechen.

## **Anhängevorrichtung**

**§ 17d.** (1) Die Anhängevorrichtung (Verbindungseinrichtung) von Fahrzeugen der Klassen M, N und O muss den Anhängen zur Richtlinie 94/20/EG über mechanische Verbindungseinrichtungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie ihre Anbringung an diesen Fahrzeugen entsprechen.

(2) Die Anhängevorrichtung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (Richtlinie 92/61/EWG) muss dem Kapitel 10 der Richtlinie 97/24/EG, ABL. Nr. L 226 vom 18. August 1997 entsprechen.

## **Sichtfeld**

**§ 17e.** (1) Fahrzeuge der Klasse M1 müssen so konstruiert sein, dass das Sichtfeld für den Lenker den Anforderungen der Anhänge der Richtlinie 77/649/EWG idF 90/630/EWG entspricht.

(2) Zweirädrige oder dreirädrige Fahrzeuge mit Aufbau (Richtlinie 92/61/EWG) müssen so konstruiert sein, dass das Sichtfeld auf der Windschutzscheibe für den Lenker dem Kapitel 12, Anhang II, Anlage 1 der Richtlinie 97/24/EG entspricht.

## **Entfrostsungs- und Trocknungsanlagen für die verglasten Flächen von Kraftfahrzeugen**

**§ 17f.** (1) Jedes Kraftfahrzeug mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h muss mit einer Anlage zur Entfernung von Reif und Eis von der verglasten Fläche der Windschutzscheibe ausgestattet sein. Die Entfrostsungsanlage muss genügend wirksam sein, um bei kaltem Wetter eine ausreichende Sicht durch die Windschutzscheibe sicherzustellen. Bei Fahrzeugen der Klasse M1 muss die Entfrostsungsanlage den Anhängen der Richtlinie 78/317/EWG entsprechen.

(2) Jedes Kraftfahrzeug mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h muss mit einer Anlage zur Entfernung des Feuchtigkeitsbeschlags auf der Innenseite der Windschutzscheibe ausgestattet sein. Die Windschutzscheibentrocknungsanlage muss genügend wirksam sein, um bei feuchtem Wetter die Sicht durch die Windschutzscheibe wiederherzustellen. Bei Fahrzeugen der Klasse M1 muss die Windschutzscheibentrocknungsanlage den Anhängen der Richtlinie 78/317/EWG entsprechen.

(3) Bei zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen mit Aufbau (Richtlinie 92/61/EWG) müssen die Entfrostsungsanlage und die Windschutzscheibentrocknungsanlage dem Kapitel 12, Anhang II der Richtlinie 97/24/EG entsprechen.

## **Innenausstattung bestimmter Kraftfahrzeuge**

**§ 17g.** Die Innenausstattung (Teile im Insassenraum –ausgenommen Innenrückblickspiegel -, Anordnung von Betätigungseinrichtungen, Dach und Schiebedach, Rücklehne und hinterer Teil der Sitze) von Fahrzeugen der Klasse M1 muss den Anhängen der Richtlinie 74/60/EWG in der Fassung 2000/4/EG, ABL. Nr. L 87 vom 8. April 2000, S 22, entsprechen.

## **Türen von Kraftfahrzeugen**

**§ 17h.** Türen von Kraftfahrzeugen der Klassen M1 und N müssen den Anhängen der Richtlinie 70/387/EWG in der Fassung 2001/31/EG, ABL. Nr. L 130 vom 8. Mai 2001, S 33, entsprechen.

## **Warnvorrichtungen**

**§ 18.** (1) *entfällt.*

(2) *entfällt.*

(3) Die Vorrichtung zum Abgeben von akustischen Warnzeichen und die Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnzeichen müssen unabhängig voneinander betätigt werden können.

(4) Bei Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h, bei Motorkarren sowie bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen dürfen die Vorrichtungen zum Abgeben von akustischen und von optischen

Warnzeichen auch nur so betätigt werden können, dass der Lenker hierbei die Lenkvorrichtung mit nur einer Hand festhält; dies gilt jedoch nicht für Fahrzeuge, bei denen die Betriebsbremsanlage für eine Betätigung nur mit der Hand eingerichtet ist.

(5) Vorrichtungen zum Abgeben akustischer Warnzeichen, außer Glocken für Motorfahräder und mit Wechselstrom betriebene Vorrichtungen, müssen der Regelung Nr. 28, BGBl. Nr. 617/1981, entsprechen.

(6) Die Anbringung von Vorrichtungen zum Abgeben akustischer Warnzeichen, außer Glocken für Motorfahräder und mit Wechselstrom betriebene Vorrichtungen, muss der Regelung Nr. 28 entsprechen.

(7) Der A-bewertete Schallpegel der im § 22 Abs. 1 KFG 1967 angeführten akustischen Warnzeichen, die mit Wechselstrom betriebene Vorrichtungen erzeugt werden, muss mindestens betragen:

- a) nach der Anlage 3a Abs. 1 bei Nennspannung gemessen: 82 dB(A),
- b) bei einer in einem Kraffrad eingebauten Vorrichtung nach der Anlage 3a Abs. 3 als Höchstwert, bei der Hälfte der Motorhöchstleistung zugehörigen Drehzahl gemessen: 76 dB(A).

(8) Fahrzeuge der Klassen N2, N3 und M3, an denen gemäß § 14 Abs. 2 und § 20 Abs. 1 KFG 1967 Rückfahrscheinwerfer angebracht sind, ausgenommen Heeresfahrzeuge, müssen mit einer Vorrichtung (Rückfahrwarner) ausgerüstet sein, die nach hinten einen deutlich wahrnehmbaren intermittierenden Ton ausstößt, wenn die Rückfahrvorrichtung eingeschaltet ist. Die Zahl der Zyklen pro Minute muss zwischen 60 und 100 betragen, bei annähernd gleichem Anteil von Signal- und Ruhezeit. Der A-bewertete Schalldruckpegel dieser Warnvorrichtung muss mindestens 68 dB(A) und darf maximal 78 dB(A), gemessen bei Nennspannung, betragen. Dies bei einer Entfernung von 7,5 m zwischen Mikrophon des Messgerätes und Rückfahrwarner und bei jeweils gleichem Abstand von der Fahrbahnoberfläche zwischen 0,5 und 1,5 m. Ein Leiserschalten des Rückfahrwarners auf nicht weniger als 55 dB(A) ± 3 dB(A) muss möglich sein. Es muss jedoch sichergestellt sein, dass bei neuerlicher Inbetriebnahme des Fahrzeuges der Normalzustand wiederhergestellt ist. Eine Abschaltung des Rückfahrwarners im Zeitraum von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr kann vorgesehen werden, sofern sichergestellt ist, dass in diesem Fall bei Einschaltung der Rückfahrvorrichtung automatisch die Alarmblinkanlage eingeschaltet wird. Ein Rückfahrwarner ist jedoch nicht erforderlich, wenn das Fahrzeug über ein alternatives Sicherheitssystem verfügt, wie insbesondere ein Videosystem, durch welches der Lenker den Raum unmittelbar hinter dem Fahrzeug einsehen kann.

### **Rückblickspiegel**

**§ 18a.** (1) Einspurige Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von

1. nicht mehr als 45 km/h müssen mit mindestens einem geeigneten, entsprechend großen Rückblickspiegel
2. mehr als 45 km/h müssen mit je einem Rückblickspiegel auf der rechten und linken Fahrzeugseite ausgerüstet sein. Diese müssen dem Kapitel 4 der Richtlinie 97/24/EG, ABl. Nr. L 226 vom 18. August 1997, entsprechen.

(2) Mehrspurige Kraftfahrzeuge müssen mit mindestens zwei geeigneten, entsprechend großen Rückblickspiegeln ausgerüstet sein. Diese müssen bei Fahrzeugen der Klasse M und N dem Anhang III der Richtlinie 71/127/EWG, ABl. Nr. L 068 vom 22. März 1971, idF 88/321/EWG, ABl. Nr. L 147 vom 14. Juni 1988, entsprechen. Bei dreirädrigen Motorfahrädern, vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen müssen die Rückblickspiegel dem Kapitel 4 der Richtlinie 97/24/EG, ABl. Nr. L 226 vom 18. August 1997, entsprechen. Fahrzeuge der Klassen N2 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7.500 kg, N3 und M3, jeweils ausgenommen Heeresfahrzeuge, müssen jedenfalls auch mit einem großwinkligen Außenspiegel und einem Anfahrspiegel im Sinne der Richtlinie 71/127/EWG ausgerüstet sein.

(3) Rückblickspiegel für landwirtschaftliche Zugmaschinen müssen den Bestimmungen des Anhangs der Richtlinie 74/346/EWG idF 98/40/EG entsprechen.

### **Sitze, Sitzverankerung und Kopfstützen**

**§ 18b.** (1) Sitze, deren Verankerung und Kopfstützen müssen bei Fahrzeugen der Klassen M und N den Anhängen der Richtlinie 74/408/EWG, ABl. Nr. L 221 vom 12.8.1974, S 1, idF der Richtlinie 96/37/EG, ABl. Nr. 186 vom 17.6.1996, S 28, entsprechen.

### **Rückwärtsgang und Geschwindigkeitsmessgerät**

**§ 18c.** Der Rückwärtsgang und das Geschwindigkeitsmessgerät müssen bei Fahrzeugen der Klassen M und N den Anhängen der Richtlinie 75/443/EWG, ABl. Nr. L 196 vom 26.7.1995 idF 97/39/EG, ABl. Nr. L 177 vom 5.7.1997, entsprechen.

### **Fahrtschreiber und Wegstreckenmesser**

**§ 19.** Die im § 24 Abs. 2 des Kraftfahrgesetzes 1967 angeführten Fahrtschreiber und mit diesen vereinigte Wegstreckenmesser müssen einer vom Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen zur Eichung zugelassenen Bauart angehören.

### **Sitze an Zugmaschinen und Motorkarren**

**§ 19a.** (1) Die Lenkersitze von Zugmaschinen und von Motorkarren müssen so gebaut und am Fahrzeug angebracht sein, dass der Lenker ausreichend gegen Stöße und Schwingungen geschützt ist. Die Federung der Lenkersitze oder der Fahrzeuge muss gewährleisten, dass der am Sitz nach der Anlage 3b Z. I Z. 2 lit. e gemessene Mittelwert der vertikalen Beschleunigung  $1,8 \text{ m/s}^2$  nicht überschreitet und dass ein hartes Aufschlagen des Sitzes auf Teile des Fahrzeuges oder auf Schwingbegrenzungsvorrichtungen des Sitzes vermieden wird; Zugmaschinen, deren Spurweite 115 cm und deren Eigengewicht 800 kg nicht übersteigt, sind dem in der Anlage 3b Z. I Z. 2 lit. d lit. aa angeführten Versuch auf einer 35 m langen Bahn nicht zu unterziehen.

(2) Die im Abs. 1 angeführten Lenkersitze müssen aufweisen:

- a) eine Sitzfläche mit einer Tiefe von mindestens 34 cm und nicht mehr als 42 cm, mit einer Breite in der Ebene der Polsterung von mindestens 40 cm und mit einer Breite gemessen in einer Höhe von 8 cm über dem Sitzbezugspunkt S (Anlage 3b Z. I Z. 1), von mindestens 45 cm; die Sitzfläche muss bei Belastung im gesamten Schwingungsbereich (Anlage 3b Z. I Z. 2) um mindestens  $3^\circ$  und darf um nicht mehr als  $10^\circ$  nach hinten geneigt sein; ihr vorderer Teil muss abgerundet sein,
- b) eine seitliche Abstützung, die höchstens bis zur halben Sitztiefe nach vorne reicht (Anlage 3b Z. I Z. 1 lit. b),
- c) eine Abstützung für das Becken, deren oberer Rand bei gemäß Anlage 3b Z. I Z. 1 belasteter Sitzfläche in der Längsmittlebene des Sitzes mindestens 24 cm hoch und nicht höher als 40 cm ist, gemessen nach der Anlage 3b Z. I Z. 1 lit. c,
- d) eine weiche und elastische Polsterung mit einem schmutz- und feuchtigkeitsabweisenden Überzug,
- e) eine Seitenstabilität, die gewährleistet, dass sich bei der Belastung eines 15 cm von der Längsmittlebene des Sitzes entfernten und 20 cm vor der Beckenstütze liegenden Punktes mit einem Gewicht von 100 kg die Neigung (Anlage 3b Z. I Z. 1 lit. a lit. cc) der Sitzfläche um nicht mehr als  $5^\circ$  verändert,
- f) bei Sitzen mit Federungsvorrichtung eine solche, die für ein Gewicht des Lenkers von 50 kg bis 120 kg eingestellt werden kann (Anlage 3b Z. I Z. 2 lit. a),
- g) bei Sitzen mit Federungsvorrichtung Eigenschaften, welche die volle Wirksamkeit gewährleisten, auch wenn der Sitz durch 5 Millionen Schwingungen von 2 Hz bei einer Einstellung auf ein Lenkergewicht von 100 kg und durch eine Schwingweite nach oben und unten von je 30 mm, ausgehend von der Mittelstellung des freien Schwingweges, beansprucht worden ist; dies gilt auch für Verschleißteile wie Federn und Stoßdämpfer, jedoch bei der halben Anzahl der Schwingungen (Anlage 3b Z. I Z. 2),
- h) bei Sitzen mit Federungsvorrichtung eine Beweglichkeit in horizontaler Richtung von nicht mehr als 20 mm über den gesamten Schwingungsbereich (Anlage 3b Z. I Z. 2 lit. b).

(3) Die im Abs. 1 angeführten Lenkersitze dürfen nur in der in der Anlage 3 b Z. III festgesetzten Weise und nur so am Fahrzeug angebracht und verstellbar sein, dass keine ihrer im Abs. 2 angeführten Eigenschaften hiedurch beeinträchtigt wird. Sie dürfen keine Quetsch- oder Scherstellen aufweisen oder mit anderen Teilen des Fahrzeuges verursachen. Lenkersitze, die einer genehmigten Type angehören, müssen vom Erzeuger des Sitzes als für das Fahrzeug, an dem sie angebracht sind, oder für dessen Type geeignet erklärt sein.

(4) An Zugmaschinen darf auf den Radabdeckungen der Hinterräder nicht mehr als je ein Sitz für zu befördernde Personen angebracht sein und nur so dass auf diesen Sitzen beförderte Personen vor Verletzungen während des Betriebes des Fahrzeuges möglichst geschützt sind. Die Tiefe der Sitze muss mindestens 30 cm, die Breite der Sitze mindestens 40 cm betragen. Die Sitze müssen mit Rückenlehnen mit einer Höhe von mindestens 20 cm versehen sein; dies gilt jedoch nicht, wenn unmittelbar hinter dem Sitz eine Wand vorhanden ist. Die lichte Höhe über der Sitzfläche muss mindestens 92 cm betragen; sie darf bis auf 80 cm verringert sein, wenn das Dach über dem Sitz

ausreichend gepolstert ist. Das Dach darf nach hinten gewölbt sein, wobei der Radius der Wölbung 30 cm nicht übersteigen darf. Der Sitz muss gepolstert oder gefedert sein. Die Sitze sowie ihre Haltegriffe, Fußrasten und Lehnen dürfen die größte Breite des übrigen Fahrzeuges nicht überragen; Fußrasten müssen außerhalb des Schwenkbereiches der Anhängerdeichsel und des Gefährdungsbereiches von bewegten Maschinenteilen wie Hydraulikgestängen oder Gelenkwellen liegen.

(5) Lenkersitze für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen der Klasse Iof müssen den Bestimmungen der Anhänge der EWG-Richtlinie 78/764/EWG idF 1999/57/EG entsprechen.

(6) Beifahrersitze für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen der Klasse Iof müssen den Bestimmungen der Anhänge der Richtlinie 76/763 in der Fassung 1999/86/EG, ABl. Nr. L 297 vom 18. November 1999, S 22, entsprechen.

### **Schutzvorrichtungen an Zugmaschinen und Motorkarren**

**§ 19b.** (1) Zugmaschinen, deren größte mögliche Spurweite 115 cm überschreitet und die entweder eine als Pendelachse ausgebildete Vorderachse, eine Knicklenkung oder nur drei Räder aufweisen, und Motorkarren müssen einen durch eine Schutzvorrichtung (Sicherheitsrahmen, Führerhaus) gesicherten Schutzbereich um den Lenkersitz aufweisen. Die Schutzvorrichtung muss so gebaut und angebracht sein, dass bei einem Umstürzen des Fahrzeuges ein gefährliches Eindringen von Bauteilen des Fahrzeuges oder der Schutzvorrichtung durch ihre Verformung oder von Teilen einer ebenen Auflagefläche für das umgestürzte Fahrzeug in den Schutzbereich nicht zu erwarten ist und dass der Lenker in jeder Lage des Fahrzeuges dieses verlassen kann. Als Schutzbereich (Anlage 3c Z. III Abbildung 6) gilt der Raum über dem Lenkersitz, der begrenzt ist durch:

- a) Zur Bezugsebene parallele und von dieser je 250 mm entfernte Ebenen bis zu einer Höhe von 300 mm über dem Sitzbezugspunkt S (Anlage 3b Z. I Z. 1);
- b) parallele Ebenen, die vom Oberrand der in lit. a definierten Ebenen bis zu einer Höhe von 900 mm über dem Sitzbezugspunkt S reichen und derartig geneigt sind, dass der obere Rand der Ebene auf jener Seite, auf der der seitliche Stoß auszuführen ist, wenigstens 100 mm von der Bezugsebene entfernt ist;
- c) eine horizontale Ebene 900 mm über dem Sitzbezugspunkt S;
- d) eine Ebene, die zur Bezugsebene senkrecht steht und durch einen Punkt 900 mm lotrecht über dem Sitzbezugspunkt S und durch den hintersten Punkt des Sitzes hindurchgeht;
- e) eine zylindrische Fläche mit senkrecht zur Bezugsebene stehenden Erzeugenden und mit einem Krümmungsradius von 120 mm, die tangential an die in lit. c und d definierten Ebenen anschließt;
- f) eine zylindrische Fläche mit senkrecht zur Bezugsebene stehenden Erzeugenden, mit einem Krümmungsradius von 900 mm und mit der Drehachse 150 mm vor dem Sitzbezugspunkt S; diese Fläche schließt tangential an die in lit. c definierte Ebene an und reicht bis zu einer Vertikalebene, die 400 mm vor der Drehachse liegt;
- g) eine geneigte Ebene, die senkrecht zur Bezugsebene steht, am vorderen Rand der in lit. f definierten Fläche beginnt und in einem Abstand von 40 mm am Lenkrad vorbeiführt;
- h) eine Ebene, die senkrecht zur Bezugsebene steht und 40 mm vor dem Lenkrad liegt;
- i) eine horizontale Ebene durch den Sitzbezugspunkt S.

Die in lit. a, b, d, e, f, g und h angeführte Bezugsebene verläuft annähernd parallel zur Längsmittalebene des Fahrzeuges durch den Sitzbezugspunkt S und den Mittelpunkt des Lenkrades. Von dieser Bezugsebene wird angenommen, dass sie sich während der Stöße horizontal mit dem Sitz und dem Lenkrad bewegt, dass sie aber annähernd parallel zur Längsmittalebene des Fahrzeuges bleibt oder senkrecht zum Boden des Führerhauses, wenn dieses federnd aufgehängt ist.

(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 gelten als erfüllt, wenn durch die Schutzvorrichtung nach den Prüfungen nach der Anlage 3c der im Abs. 1 festgesetzte Schutzbereich vorhanden ist, die Schutzvorrichtung keine gefährlichen Risse oder Brüche aufweist und die elastischen Verformungen der Schutzvorrichtung während der Prüfung nach der Anlage 3c Z. II Z. 1 lit. c, gemessen nach der Anlage 3c Z. II Z. 3, 25 cm nicht übersteigt. Bei Messungen der Entfernungen in bezug auf den hintersten Punkt des Lenkersitzes ist die Polsterung nicht zu berücksichtigen.

(3) Zugmaschinen, deren größte, mögliche Spurweite 115 cm nicht übersteigt, müssen mit Schutzvorrichtungen wie Sicherheitsrahmen oder Sicherheitsbügel versehen sein, die beim seitlichen Umkippen den im Abs. 1 festgesetzten Schutzbereich für den Lenker gewährleisten.

(4) In allseits geschlossenen Führerhäusern von Zugmaschinen mit wenigstens annähernd in der Längsmittlebene der Zugmaschinen liegendem Lenkersitz oder von Motorkarren darf der A-bewertete Schallpegel des Betriebsgeräusches des Fahrzeuges, gemessen am Ohr des Lenkers nach der Anlage 3c Z. III Z. 4, 90 dB(A) nicht überschreiten. Diese Führerhäuser müssen so gebaut, eingerichtet oder ausgestattet sein, dass der Lenker in jeder Lage des Fahrzeuges dieses durch eine geeignete Öffnung verlassen kann; diese Öffnung muss bei quadratischer Ausführung mindestens 60 cm x 60 cm, bei rechteckiger Ausführung mindestens 47 cm x 65 cm groß sein und bei runder Ausführung eine lichte Weite von mindestens 70 cm aufweisen.

(5) Umsturzschutzvorrichtungen für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen der Klasse I0F müssen den Bestimmungen der Anhänge der jeweils zutreffenden EWG-Richtlinie

- 77/536/EWG in der Fassung 1999/55/EG (Umsturzschutzvorrichtungen),
- 79/622/EWG in der Fassung 1999/40/EG (Umsturzschutzvorrichtung - statische Prüfung)
- 86/298/EWG in der Fassung 2000/19/EG (Umsturzschutzvorrichtung hinten angebracht), ABl. Nr. L 94 vom 14. April 2000, S 31, oder
- 87/402/EWG in der Fassung 2000/22/EG (Umsturzschutzvorrichtung vorne angebracht), ABl. Nr. L 107 vom 4. Mai 2000, S 26,

entsprechen.

(6) Der in Ohrenhöhe der Lenker von landwirtschaftlichen Zugmaschinen messbare Geräuschpegel kann auch den Bestimmungen der EWG-Richtlinie 77/311, ABl. Nr. L 105 vom 28. April 1977, S 1, entsprechen.

### **Prüfung von Fahrtschreibern**

**§ 19c.** (1) Die Ermächtigung zur Prüfung von Fahrtschreibern gem. § 24 Abs. 5 KFG 1967 darf nur erteilt werden, wenn die Prüfstation wenigstens über folgende Einrichtungen verfügt:

1. Grube, Hebebühne oder Rampe
2. geeigneter und geeichter Rollenprüfstand mit Anzeige der abgerollten Wegstrecke oder eine mindestens 20 m lange gerade und ebene Messstrecke,
3. geeichte Prüfgeräte für den Fahrtschreiber für die Geschwindigkeits- und Wegstreckenmessung sowie für den entsprechenden Aufschrieb,
4. geeichtes Messgerät für die Wegdrehzahl "w" (Anzahl der Umdrehungen oder Impulse am Eingang der Fahrtschreiberanlage auf einer Wegstrecke von 1 km),
5. Auswertgerät mit Lupe für Schaublattprüfungen,
6. Uhrenprüfgerät,
7. Prüfshablonen zur Feststellung von Schreibstiftverbiegungen,
8. Plombiereinrichtungen mit dem Plombierungszeichen (Zange und Schlagwerkzeug),
9. Reifenfüllanlage mit geeichtem Reifenluftdruckmessgerät und
10. Werkzeuge und weitere Messgeräte nach Angabe der Hersteller der zu prüfenden Fahrtschreibermarken.

(2) Die Prüfung der Fahrtschreiberanlage gemäß § 24 Abs. 4 KFG 1967 hat jedenfalls zu umfassen:

1. Prüfung des Fahrtschreibers:  
Der Fahrtschreiber muss einer als eichfähig anerkannten Type angehören.
2. Prüfung der Angleichung des Fahrtschreibers an das Kraftfahrzeug:
  - 2.1 Gerätekonstante "k" (Anzahl der Umdrehungen oder Impulse am Eingang des Fahrtschreibers auf einer Wegstrecke von 1 km) des Gerätes feststellen.
  - 2.2 Bestimmung der Wegdrehzahl "w".
  - 2.3 Kontrolle der Übersetzung der Angleichgetriebe:  
Die Wegdrehzahl "w" muss an die Gerätekonstante "k" innerhalb  $\pm 2\%$  angeglichen sein.
3. Bei der Prüfung nach Z 2 ist die Messung des Fahrzeuges wie folgt vorzunehmen:
  1. Mit unbeladenem Fahrzeug im fahrbereiten Zustand nur mit einem Fahrer besetzt,
  2. verkehrssichere Fahrzeugreifen mit dem vom Fahrzeughersteller empfohlenen Innendruck,
  3. geradlinige Bewegung des Fahrzeuges auf ebener Straße mit einer Geschwindigkeit von mindestens 3 km/h und nicht mehr als 15 km/h oder auf einem geeichten Rollenprüfstand mit einer Geschwindigkeit von mindestens 2,5 km/h und nicht mehr als 50 km/h.
  4. Die Antriebsteile sind auf betriebssichere Montage und einwandfreie Funktion zu prüfen.
  5. Untersuchung des Fahrtschreibers auf Eigenfehler:
    - 5.1 Schaublatt mit Fahrzeugdaten und Datum ausfüllen und in den Fahrtschreiber einlegen.
    - 5.2 Fahrtschreiber mit geeichtem Prüfgerät kontrollieren.
      - 5.2.1 Wegstrecke: Genauigkeit des Wegstreckenmessgerätes  $\pm 1\%$ ; mindestens 10 m.

- 5.2.2 Geschwindigkeit:  $\pm 3\%$  des Messbereichsendwertes.
- 5.2.3 Zeit:  $\pm 2$  Minuten pro Tag oder  $\pm 10$  Minuten nach sieben Tagen.
- 6. Schreiben eines Prüfdiagramms:
  - 6.1 Drei Messwerte je nach höchstem Geschwindigkeitsmessbereich anfahren (z.B. 40, 80, 120 für Messbereich 125 km/h).
  - 6.2 Leitliniendiagramm (kurzzeitiges Hochfahren bis zum Endwert, nach etwa 60 Sekunden Prüfgerät ausschalten) anfertigen.
  - 6.3 Wieder Hochfahren bis zum Endwert, drei Stufen abwärts schreiben, jeweils etwa 60 Sekunden Verharren auf jeder Stufe.
  - 6.4 Prüfschaublatt durch Auswertgerät mit Lupe kontrollieren.

(3) Nach jeder Prüfung des Fahrtschreibers oder des Kontrollgerätes ist ein Prüfnachweis gemäß Anlage 3m auszustellen.

Maßnahmen zur Verhinderung unerlaubter Eingriffe sind darin festzuhalten.

(4) Fahrtschreiber sind nach jeder Prüfung mit einem leicht zugänglichen Einbauschild am Fahrtschreiber zu versehen, welches gleichzeitig die Bescheinigung der Überprüfung darstellt. Dieses Einbauschild muss mindestens folgende Angaben aufweisen:

- Name, Anschrift oder Firmenzeichen des Ermächtigten mit Angabe des Plombierungszeichens,
- Wegimpulszahl des Kraftfahrzeuges in der Form "W = .... Imp/km" oder "W = ... U/km"
- wirksamer Reifenumfang in der Form "l = ... mm"
- Datum der Prüfung
- die letzten 8 Zeichen der Fahrgestellnummer.

(5) Die überprüfende Stelle hat ein Verzeichnis zu führen, in das jede durchgeführte Prüfung einzutragen ist und das jeweils mindestens folgende Angaben zu enthalten hat:

- Zulassungsbesitzer
- Hersteller des Kraftfahrzeuges
- die letzten 8 Zeichen der Fahrgestellnummer
- Wegdrehzahl/Wegimpulszahl des Kraftfahrzeuges
- wirksamer Reifenumfang
- Datum der Prüfung
- Datum der Anbringung des Einbauschildes, sofern das Schild erneuert wird.

Das Verzeichnis ist fünf Jahre aufzubewahren und dem zuständigen Organ auf Verlangen vorzulegen.

### **Geschwindigkeitsbegrenzer**

**§ 19d.** (1) Geschwindigkeitsbegrenzer gemäß § 24a KFG 1967 müssen der Richtlinie 92/24/EWG, ABl. Nr. L 129 vom 14.5.1992, S. 154 entsprechen.

(2) Jede Prüfung des Geschwindigkeitsbegrenzers im Sinne des § 24a Abs. 4 KFG 1967 hat sich darauf zu erstrecken, ob Einbau, Zustand, Messgenauigkeit und Arbeitsweise des Geschwindigkeitsbegrenzers die richtige Wirkung ergeben.

(3) Die Prüfung ist nach Vorgaben und unter Zuhilfenahme der Prüfgeräte des Geschwindigkeitsbegrenzerherstellers oder des Fahrzeugherstellers durchzuführen.

(4) Nach jeder Prüfung des Geschwindigkeitsbegrenzers ist ein Prüfnachweis gemäß Anlage 3m auszustellen. Maßnahmen zur Verhinderung unerlaubter Eingriffe sind festzuhalten.

(5) Die Bescheinigung über die Überprüfung des Geschwindigkeitsbegrenzers hat durch das am Fahrtschreiber oder Kontrollgerät angebrachte, leicht zugängliche Einbauschild zu erfolgen. Dieses Einbauschild ist um die Angabe der eingestellten Geschwindigkeit  $v_{\text{set}}$  zu ergänzen.

(6) Bei Geschwindigkeitsbegrenzern, deren eingestellte Geschwindigkeit  $v_{\text{set}}$  niedriger ist als die nach § 24a KFG 1967 zulässige, ist im Fahrerhaus an gut sichtbarer Stelle ein Schild mit der eingestellten Geschwindigkeit  $v_{\text{set}}$  anzubringen.

(7) Die überprüfende Stelle hat das Verzeichnis gemäß § 19c Abs. 5 mit der Angabe der eingestellten Geschwindigkeit  $v_{\text{set}}$  zu ergänzen.

### **Prüfstellen, Ausrüstung und Personal**

**§ 19e.** (1) Die Ermächtigung zum Einbau (§ 24a Abs. 6 KFG 1967) und zur Prüfung (§ 24a Abs. 5 KFG 1967) von Geschwindigkeitsbegrenzern darf nur erteilt werden, wenn die Prüfstelle neben der bestehenden Ermächtigung zum Einbau und zur Prüfung von Fahrtschreiberanlagen und Kontrollgeräten auch über geeignetes Personal (Abs. 2) und die erforderlichen Einrichtungen (Abs. 4) verfügt.

(2) Die für die ordnungsgemäße Durchführung der Einbauten oder Prüfung geeigneten Personen müssen die hierfür erforderlichen Erfahrungen auf den Gebieten der Kraftfahrzeugtechnik, Elektronik und der Feinmechanik besitzen.

Sie müssen nachweislich an einem mindestens zweitägigen Lehrgang (Aufbaulehrgang) des Geschwindigkeitsbegrenzerherstellers mit nachstehenden Lehrinhalten mit Erfolg teilgenommen haben:

- Gesetzliche Bestimmungen
- Aufbau, Funktion, Einbau und Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern im Zusammenwirken mit spezifischen Fahrzeugteilen einzelner Fahrzeugmarken und Fahrzeugtypen
- Auswirkungen des Geschwindigkeitsbegrenzers auf die Umwelt und eventuell entstehende Sicherheitsrisiken.

Die für die ordnungsgemäße Durchführung der Prüfungen geeigneten Personen müssen nach dem Aufbaulehrgang mindestens alle zwei Jahre an einem mindestens eintägigen Lehrgang über Aufbau, Funktion, Einbau und Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern (Fortbildungslehrgang) mit Erfolg teilnehmen. Darüber ist der Behörde auf Verlangen ein Nachweis vorzulegen.

(3) Die Prüfung darf nur hinsichtlich solcher Geschwindigkeitsbegrenzer und Fahrzeuge vorgenommen werden, für die das Personal entsprechend geschult ist (Abs. 2).

(4) Folgende Prüfgeräte, Einrichtungen und Ausstattungen müssen neben der Ausrüstung nach § 19c zur Verfügung stehen:

- Prüfmittel für die Überprüfung der elektronischen und mechanischen Teile des zu prüfenden Geschwindigkeitsbegrenzers nach Angabe des jeweiligen Geschwindigkeitsbegrenzerherstellers oder des Fahrzeugherstellers
- Werkzeuge und weitere Messgeräte nach Angabe des Geschwindigkeitsbegrenzerherstellers oder des Fahrzeugherstellers

### **Antrag auf Genehmigung einer Type von Fahrzeugen oder Fahrgestellen**

**§ 20.** (1) Im Antrag auf Genehmigung einer Type von Kraftfahrzeugen oder Fahrgestellen solcher Fahrzeuge sind für alle Ausführungen der Type, für die die Genehmigung beantragt wird, anzugeben:

- a) Name, ordentlicher Wohnsitz oder Sitz des Erzeugers des Fahrzeuges oder Fahrgestelles, bei ausländischen Erzeugern auch der Bevollmächtigte in Österreich; Name des Herstellers und Type der Antriebsmaschine;
- b) die Art des Fahrzeuges (§ 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) und seine vom Erzeuger festgesetzte Typenbezeichnung, bei Ansuchen um Genehmigung einer Type von Fahrgestellen die Art des Fahrzeuges, für die das Fahrgestell bestimmt ist;
- c) die für Fahrzeuge der zu genehmigenden Typen vorgesehenen Fahrgestellnummern;
- d) die zutreffenden technischen Daten nach einem vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigten Musterformblatt;
- e) eine mit Maßen versehene Zeichnung des Fahrzeuges oder des Fahrgestelles im Format A4 oder auf das

- Format A4 gefaltet mit hinreichenden Einzelheiten in geeignetem Maßstab;
- f) bei anderen Motorbauarten als Hubkolbenmotoren die entsprechenden maßgebenden Merkmale;
  - g) bei Motorfahrrädern der Name des Erzeugers des Vergasers, die Bezeichnung der Type des Vergasers samt der Größenbezeichnung der Vergaserdüse sowie der Verlauf und die Größe der Gasführungskanäle und des Brennraumes durch eine Schnittzeichnung des Motors in geeignetem Maßstab, die Beschaffenheit der Vorrichtungen zur Dämpfung des Auspuffgeräusches, insbesondere im Hinblick auf ihre gleichbleibende Wirkung und unter Bedachtnahme auf ihre Korrosionsbeständigkeit ( § 8 Abs. 3) mit Anführung des Erzeugers, der Type und der Größe; die Bauart dieser Vorrichtung muss aus einer dem Antrag angeschlossenen Schnittzeichnung in geeignetem Maßstab zu erkennen sein;
  - h) die Bauart, die Größe und die Anordnung von Dampferzeugern oder von Anlagen zur Erzeugung oder Speicherung von Kraftgas; bei Dampferzeugern und Kraftgasspeichern auch der höchste zulässige Betriebsdruck in bar;
  - i) die Art der Kraftübertragung;
  - j) die Anzahl und die Art der Bremsanlagen;
  - k) die Bauart, die Maße, die Tragfähigkeit der Bereifung sowie die Angabe, bis zu welcher Geschwindigkeit die Reifen verwendet werden dürfen sowie die Dimension, Einpresstiefe, Art, Hersteller und Material der Räder;
  - l) wesentliche Abweichungen von den üblichen Bauarten und besondere Merkmale;
  - m) die mögliche Verwendungsbestimmung des Fahrzeuges;
  - n) bei Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor mit Lambdaregelung und Katalysator die einzuhaltenden Werte entsprechend § 1d Abs. 2;
  - o) Muster der in § 54a geforderten Identifikationszeichen und den Ort ihrer Anbringung;
  - p) Angaben des Herstellers über den Inhalt der Betriebsanleitung im Hinblick auf sicherheitsrelevante Anweisungen an den Benutzer.

(2) Ein Antrag auf Genehmigung einer Type von Anhängern hat die im Abs. 1 angeführten Angaben mit Ausnahme der sich auf den Motor und die Kraftübertragung beziehenden zu enthalten. Ein Antrag auf Genehmigung einer Type von Anhängern mit angetriebenen Achsen (Triebachsen) hat Angaben über die Kraftübertragung zu enthalten.

(3) Dem Antrag auf Genehmigung einer Type von Kraftfahrzeugen oder Fahrgestellen solcher Fahrzeuge sind anzuschließen

- a) die Genehmigungszeichen der am Fahrzeug angebrachten Teile und Ausrüstungsgegenstände gemäß § 2;
- b) Nachweise laut Anlage 3e bis 3i;
- c) Nachweis über die Beschaffenheit des Motors von einspurigen Motorfahrrädern und Kleinmotorrädern zur Erfüllung der Bestimmungen des § 54 a;
- d) Nachweis über die Bauartgeschwindigkeit bei Zugmaschinen, Motorfahrrädern, Invalidenkraftfahrzeugen, Transportkarren, Motorkarren, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeugen;
- e) Nachweis über die Größe und Lage des beim Bruch von Windschutzscheiben aus Hartglas verbleibenden Sichtfeldes, sofern keine Genehmigung gemäß ECE-Regelung 43 vorliegt;
- f) entf. (746/1995)
- g) Nachweis über die Beschaffenheit und Wirkung der in §§ 19 a und 19 b angeführten Sitze und Schutzvorrichtungen;
- h) Nachweis über die Eigenschaften von Kraftstoffbehältern aus Kunststoff;
- i) Nachweis über die Beschaffenheit von Anhängervorrichtungen (§ 13 Abs. 1 KFG 1967).

(4) Einem Antrag auf Genehmigung eines im § 7 b angeführten Kraftfahrzeuges sind außer den im Abs. 3 angeführten Nachweisen anzuschließen:

- a) eine Druckbehälterbescheinigung gemäß § 18 Abs. 1 des Kesselgesetzes, BGBl. Nr. 211/1992;
- b) ein Befund eines Ziviltechnikers für Maschinenbau oder für Gas- und Feuerungstechnik oder einer hiezu staatlich autorisierten Versuchsanstalt über die Erprobung der Bauart und Wirksamkeit des Absperrventiles, der Erwärmungsvorrichtung und der Druckminderungsvorrichtung (§ 7 h) oder ein Nachweis, dass diese Vorrichtungen hinsichtlich ihrer Bauart und Wirksamkeit Vorrichtungen gleichen, die bereits auf Grund eines derartigen Befundes Gegenstand eines rechtskräftigen Bescheides über die Genehmigung eines im § 7 b angeführten Fahrzeuges sind;
- c) ein Nachweis über die Dichtheit der Kraftstoffanlage durch ein Gutachten eines Ziviltechnikers für Maschinenbau oder einer hiezu staatlich autorisierten Versuchsanstalt.

(5) Wenn im Zuge der Typenprüfung Sachverhalte festgestellt werden, die in direktem Zusammenhang mit der Verkehrs- und Betriebssicherheit oder den Auswirkungen auf die Umwelt stehen, oder wenn sonstige Bedenken bestehen, hat der Antragsteller über Aufforderung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie besondere Nachweise oder Befunde beizubringen.

(6) Der Antragsteller hat die Beschreibungsunterlagen zu jeder in Frage kommenden Einzelrichtlinie gemäß den Nachweisen nach den Anlagen 3e bis 3i bis zum Zeitpunkt der Erteilung oder Verweigerung der Genehmigung für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bereitzustellen.

### Umsetzung von EWR-Bestimmungen

**§ 20a.** (1) Die jeweiligen Vorschriften dieser Verordnung gelten unbeschadet des Abs. 2 als erfüllt, wenn das Fahrzeug anstelle der Vorschriften dieser Verordnung die entsprechenden harmonisierten Vorschriften der Einzelrichtlinien erfüllt, die im

- Anhang IV der Richtlinie 70/156/EWG, oder im
  - Anhang II der Richtlinie 74/150/EWG, oder im
  - Anhang III der Richtlinie 92/61/EWG,
- genannt werden.

(2) *entfällt.*

(3) Wird auf eine Einzelrichtlinie Bezug genommen, so gelten hinsichtlich einzelner Genehmigungsgegenstände Genehmigungen nach den einschlägigen ECE-Regelungen als gleichwertig mit einer Genehmigung nach der Einzelrichtlinie, sofern in der Anlage 3e bis 3i diese Gleichwertigkeit angegeben ist.

### Fahrzeugeinteilung

**§ 20b.** Für die Anwendung der EG-Richtlinien gilt folgende internationale Klasseneinteilung der Fahrzeuge:

(1) **Klasse M:** Kraftfahrzeuge für Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern.

**Klasse M1:** Fahrzeuge für Personenbeförderung mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

**Klasse M2:** Fahrzeuge für Personenbeförderung mit mehr als 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 5 t.

**Klasse M3:** Fahrzeuge für Personenbeförderung mit mehr als 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 5 t.

(2) **Klasse N:** Kraftfahrzeuge für Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern.

**Klasse N1:** Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5 t.

**Klasse N2:** Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t bis zu 12 t.

**Klasse N3:** Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 t.

(3) **Klasse O:** Anhänger einschließlich Sattelanhänger.

**Klasse O1:** Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 0,75 t.

**Klasse O2:** Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 0,75 t bis zu 3,5 t.

**Klasse O3:** Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t bis zu 10 t.

**Klasse O4:** Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 10 t.

(4) **Klasse L1:** Einspurige Motorfahräder (Kleinkrafträder).

**Klasse L2:** Mehrspurige Motorfahräder.

**Klasse L3:** Motorräder (Krafträder).

**Klasse L4:** Motorräder mit Beiwagen.

**Klasse L5:** Motordreiräder.

(5) **Klasse Lof:** land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen (40 km/h).

### Typenprüfung

§ 21. (1) Bei der Typenprüfung ist eine Prüfung des stillstehenden Fahrzeuges bezüglich seiner Einrichtungen vorzunehmen. Hierbei ist festzustellen, ob das Fahrzeug oder Fahrgestell, das zur Prüfung vorgeführt wird, mit der im Antrag dargestellten Type in allen kennzeichnenden Einzelheiten übereinstimmt.

(2) Für die Beurteilung der Verkehrs- und Betriebssicherheit (§ 4 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) eines Fahrzeuges ist insbesondere die Beschaffenheit der Teile maßgebend, deren Versagen eine Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellt, wie insbesondere die Lenkvorrichtung und die Bremsanlagen. Eine Prüfung der für diese Teile verwendeten Werkstoffe und der Festigkeit der einzelnen Bestandteile muss jedoch nicht vorgenommen werden.

(3) Die die Prüfung vornehmenden Sachverständigen haben mit dem Fahrzeug eine Probefahrt durchzuführen. Bei dieser Probefahrt ist die ordnungsgemäße Wirksamkeit der für die Verkehrssicherheit maßgebenden Teile und Ausrüstungsgegenstände zu prüfen.

(4) Im Genehmigungsverfahren sind auch im § 20 Abs. 3 angeführte Nachweise ausländischen Ursprungs zu berücksichtigen, wenn sie geeignet sind, die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeuges oder seiner Teile oder Ausrüstungsgegenstände im Sinne der Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen darzutun.

### Typenschein

§ 21a. (1) Der Typenschein muss mindestens im Format A5 ausgeführt sein.

(2) Im Typenschein sind die für die Zulassung relevanten Daten auf einem Datenblatt zusammenzufassen. Im Datenblatt für Kraftfahrzeuge der Klasse M1 sind Angaben über dessen Kraftstoffverbrauch jeweils für städtische Bedingungen, außerstädtische Bedingungen und den Kraftstoffverbrauch insgesamt (Liter je 100 km, gerundet auf eine Dezimalstelle) gemessen nach der Richtlinie 80/1268/EWG in der Fassung 1999/100/EG, ABI. Nr. L 334 vom 28. Dezember 1999, zu machen. Das Datenblatt muss dem Muster nach Anlage 3d entsprechen. Die Schriftgröße muss jedenfalls zehn bis zwölf Zeichen (Punkte) pro Zoll betragen. Das Datenblatt hat jedenfalls auch eine Angabe über die Farbe der Begutachtungsplakette zu enthalten. Werden die für die Zulassung relevanten technischen Daten des Fahrzeuges vom Fahrzeughersteller oder seinem inländischen Bevollmächtigten der Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer automationsunterstützt übermittelt, so ist eine Angabe dieser fahrzeugspezifischen Daten im Datenblatt nicht erforderlich.

(3) Der Typenschein muss mindestens folgende Inhalte aufweisen:

1. Datenblatt (Abs. 2),
2. die für das Fahrzeug zutreffenden technischen Daten gemäß Anlage 3d/1 (für Fahrzeuge der Kategorie M 1 COC-Papier oder technische Daten alternativ), sofern nicht schon im Datenblatt enthalten,
3. Bestätigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, dass der Typenschein den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen entspricht gemäß Anlage 3d/2,
4. Raum für die Eintragung von Zulassungen, Abmeldungen und Aufhebungen der Zulassung,
5. Raum für weitere behördliche Eintragungen,
6. sonstige fahrzeugspezifische Angaben (z.B. Umrüsttabellen, Antimanipulationsmaßnahmen), falls

erforderlich.

(4) Die Inhalte des Abs. 3 Z 2 und Z 3 können auch durch eine Abschrift des Typengenehmigungsbescheides wiedergegeben werden.

### **Erteilung einer EG-Betriebserlaubnis**

**§ 21b.** (1) Der Antrag auf Erteilung einer EG-Betriebserlaubnis ist vom Hersteller an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu richten. Dem Antrag ist eine Bestätigung anzuschließen, dass in keinem anderen Land ein Antrag auf Erteilung einer EG-Betriebserlaubnis gestellt worden ist. Weiters sind dem Antrag eine Beschreibungsmappe und die Genehmigungsbögen zu allen anzuwendenden Einzelrichtlinien gemäß den Betriebserlaubnisrichtlinien 70/156/EWG, 74/150/EWG und 92/61/EWG anzuschließen. Darüber hinaus sind die Beschreibungsunterlagen zu jeder Einzelrichtlinie bis zum Zeitpunkt der Erteilung oder Verweigerung der Genehmigung für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bereitzustellen.

(2) Können keine Genehmigungsbögen zu den Einzelrichtlinien beigebracht werden, so ist dem Antrag eine Beschreibungsmappe mit den für die jeweiligen Einzelrichtlinien maßgeblichen Angaben anzuschließen. Der Antragsteller hat Gutachten über alle in den jeweils vorgeschriebenen Einzelrichtlinien erforderlichen Versuche und Prüfungen auf eigene Kosten beizubringen.

(3) Nach Einlangen eines Antrages hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

1. zu überprüfen, ob alle Genehmigungen nach Einzelrichtlinien sich auf die jeweils gültigen Anforderungen in den Einzelrichtlinien beziehen,
2. hinsichtlich der eingereichten Unterlagen sich zu vergewissern, dass die Fahrzeugmerkmale und -daten des Fahrzeugbeschreibungsbogens ebenfalls in den Beschreibungsunterlagen oder Genehmigungsbögen der einschlägigen Einzelrichtlinien enthalten sind,
3. an einer ausgewählten Stichprobe von Fahrzeugen des zu genehmigenden Typs Kontrollen von Fahrzeugteilen und -systemen durchzuführen oder durchführen zu lassen, um die Übereinstimmung des Fahrzeuges (der Fahrzeuge) mit den maßgeblichen Angaben in den Beschreibungsunterlagen zu den Genehmigungen aller Einzelrichtlinien festzustellen,
4. falls erforderlich, Überprüfungen des Anbaus selbständiger technischer Einheiten durchzuführen oder durchführen zu lassen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann zur Durchführung der in Abs. 3 genannten Aufgaben ein Gutachten eines oder mehrerer gemäß § 124 KFG 1967 bestellter Sachverständiger oder der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge einholen.

(5) Die Anzahl der zu überprüfenden Fahrzeuge ist so zu bemessen, dass eine angemessene Begutachtung der verschiedenen zu genehmigenden Kombinationen hinsichtlich der nachfolgenden Merkmale ermöglicht wird:

- Motor,
- Getriebe,
- Antriebsachsen (Anzahl, Lage, Verbindung untereinander),
- gelenkte Achsen (Anzahl und Lage),
- Art des Aufbaus,
- Anzahl der Türen,
- Links-/Rechtslenker,
- Anzahl der Sitze,
- Ausstattungsvarianten.

(6) Die EG-Betriebserlaubnis wird erteilt, wenn nachgewiesen wird, dass die unter den Anwendungsbereich der jeweiligen Betriebserlaubnisrichtlinien 70/156/EWG, 74/150/EWG sowie 92/61/EWG fallenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten, mit den Angaben in der Beschreibungsmappe übereinstimmen und die technischen Anforderungen aller in Betracht kommenden Einzelrichtlinien erfüllen und die Sicherheit des Straßenverkehrs nicht gefährdet wird.

Unbeschadet des Vorliegens dieser Voraussetzungen darf die Genehmigung nur erteilt werden, wenn durch ein Qualitätssicherungssystem gewährleistet ist, dass die herzustellenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten jeweils mit dem genehmigten Typ übereinstimmen.

(7) Für die Erteilung der EG-Betriebserlaubnis ist eine Abgabe in doppelter Höhe der für die Erteilung einer nationalen Typengenehmigung vorgesehenen Abgabe zu entrichten.

(8) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat für jede erteilte Genehmigung die zutreffenden Abschnitte des Genehmigungsbogens auszufüllen. Weiters sind den Genehmigungsbehörden der Vertragsparteien des EWR-Abkommens Listen der Genehmigungen, die erteilt, verweigert oder entzogen wurden, zu übermitteln.

(9) Auf Antrag des Herstellers können Ausnahmen von einer oder mehreren Bestimmungen einer oder mehrerer Einzelrichtlinien erteilt werden für

1. Fahrzeuge, die in Kleinserien hergestellt werden,
2. Fahrzeuge auslaufender Serien,
3. Fahrzeuge, Bauteile oder selbständige technische Einheiten, die auf Grund bestimmter angewandter Technologien oder Merkmale, eine oder mehrere Anforderungen einer oder mehrerer Einzelrichtlinien, nicht erfüllen können.

Die Ausnahme ist nur zu erteilen, wenn es wegen der beabsichtigten, besonderen Verwendung des Fahrzeuges oder infolge der Anwendung neuer Technologien angezeigt ist und wenn sichergestellt ist, dass die geltenden Anforderungen hinsichtlich der Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges und der Vermeidung von Umweltbeeinträchtigungen durch das Fahrzeug (nicht übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht) gleichwertig aufrecht erhalten werden.

(10) Der Hersteller hat auf der Übereinstimmungsbescheinigung und im Typenschein die erforderlichen Angaben über den Kraftstoffverbrauch zur Berechnung der Normverbrauchsabgabe des Fahrzeuges zu machen.

(11) Die Bestimmungen der Absätze 1 bis 10 finden auf das Verfahren zur Erteilung einer Mehrstufen-Typengenehmigung Richtlinie 70/156/EWG idF 98/14/EG für unvollständige und vervollständigte Fahrzeuge sinngemäße Anwendung.

#### **Ausstellung eines Typenscheines aufgrund einer EG-Betriebserlaubnis aus anderen Staaten**

**§ 21c.** (1) Der Antrag auf Bestätigung, dass ein aufgrund einer im Ausland erteilten EG-Betriebserlaubnis ausgestellter Typenschein den gesetzlichen Anforderungen entspricht, ist beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Anschluss folgender Unterlagen einzubringen:

1. Beschreibungsbogen
2. Genehmigungsbogen (Anhang VI der Richtlinie 98/14/EG) einschließlich aller Anlagen
3. Übereinstimmungsbescheinigung für jede Motortype (Anhang IX der Richtlinie 98/14/EG)
4. Versuchsergebnisse (Anhang VIII der Richtlinie 98/14/EG) für jede Variante und Version
5. Muster eines Typenscheines.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann auf die Vorlage der Unterlagen gemäß Z 1, 2 und 4 verzichten, sofern ihm diese Daten bereits von der ausländischen Genehmigungsbehörde mitgeteilt worden sind.

(2) Die Bestätigung ist zu erteilen, wenn die Unterlagen vollständig eingereicht worden sind, eine Überprüfung ergeben hat, dass die erforderlichen Daten vollständig enthalten sind, die Daten in allen vorgelegten Unterlagen übereinstimmen und der vorgelegte Typenschein dem Muster der Verordnung entspricht.

#### **Bestätigung für die Zulassung**

**§ 21d.** (1) Der Landeshauptmann hat auf Antrag zu überprüfen, ob ein bestimmtes Fahrzeug, das einer Type angehört, für welche eine EG-Betriebserlaubnis in einem anderen Staat erteilt worden ist, der vorgelegten Übereinstimmungsbescheinigung oder einem aufgrund einer Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellten ausländischen Fahrzeugdokument entspricht. Zutreffendenfalls hat er hierüber dem Fahrzeugbesitzer oder Verfügungsberechtigten eine Bestätigung für die Zulassung auszustellen.

Diese Bestätigung darf nur im Falle einer nach dem 1.10.1993 oder unter Zugrundelegung der jeweils aktuellsten Grenzwerte der Richtlinien 70/220/EWG idF 93/59/EWG, 72/306/EWG idF 89/491/ EWG oder 88/77/EWG idF 91/542/EWG erteilten EG-Betriebserlaubnis ausgestellt werden.

(2) Diese Bestätigung ist hinsichtlich der darin enthaltenen technischen Daten und der Rubriken für behördliche Eintragungen den Formblättern für Einzelgenehmigungsbescheide nachzugestalten. Die technischen Inhalte des Typenscheines gemäß § 21a Abs. 3 Z 1 und Z 2 (Datenblatt und Daten des COC-Papieres) sind jedenfalls in die Bestätigung aufzunehmen.

(3) Diese Bestätigung ist ein dem Typenschein und dem Bescheid über die Einzelgenehmigung gleichwertiger Nachweis für die Zulassung gemäß § 37 Abs. 2 lit. a KFG 1967. Fahrzeugzulassungen und Abmeldungen sowie Aufhebungen der Zulassung sind von den Zulassungsbehörden in diese Bestätigung einzutragen.

(4) Die Überprüfung ist möglichst ohne Zerlegungsarbeiten am Fahrzeug anhand der vorgelegten Unterlagen vorzunehmen. Die für die Überprüfung relevanten Teile sind zugänglich zu machen. Bei Bedenken, dass das Fahrzeug nicht übereinstimmt, können auch zusätzliche Befunde verlangt werden. Die Überprüfung kann bei Bedenken, insbesondere aufgrund der zurückgelegten Fahrleistung oder in Hinblick auf die letzte im Ausland durchgeführte Begutachtung, auch auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges erstreckt werden. Die Überprüfung ist von einem Sachverständigen gemäß § 125 KFG 1967 durchzuführen.

(5) Die Überprüfung gemäß Abs. 4, ob das Fahrzeug übereinstimmt, kann entfallen, wenn der Antragsteller den Nachweis erbringt, dass das Fahrzeug seit Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung (COC-Papier) nicht verändert wurde.

(6) Für die Überprüfung und die Ausstellung der Bestätigung ist eine Abgabe von Euro 58 zu entrichten. Für die allenfalls durchgeführte Überprüfung der Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges ist ein gesonderter Kostenbeitrag gemäß § 56 Abs. 4 KFG 1967 zu entrichten, wenn Mängel am Fahrzeug festgestellt worden sind.

### **Erteilung einer EG-Betriebserlaubnis**

#### **nach einer Einzelrichtlinie**

**§ 21e.** (1) Auf das Verfahren zur Erteilung einer EG-Betriebserlaubnis nach einer Einzelrichtlinie sind die Bestimmungen des § 21 b sinngemäß anzuwenden. Dem Antrag sind die in der jeweiligen Richtlinie angeführten Unterlagen, Angaben, Muster und Prüfberichte eines technischen Dienstes anzuschließen.

(2) Das Genehmigungsverfahren ist gemäß den Bestimmungen der jeweiligen Einzelrichtlinie vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durchzuführen.

(3) Die Genehmigung wird erteilt, wenn alle in der Einzelrichtlinie enthaltenen Vorschriften erfüllt werden und die Verkehrs- und Betriebssicherheit durch diese technische Einheit nicht beeinträchtigt wird.

### **Genehmigung eines einzelnen Fahrzeuges oder Fahrgestelles**

**§ 22.** (1) Ein Antrag auf Genehmigung eines einzelnen Kraftfahrzeuges oder Anhängers oder eines Fahrgestelles solcher Fahrzeuge gemäß § 31 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 hat folgende Angaben und Nachweise zu enthalten:

- a) Name, ordentlicher Wohnsitz oder Sitz des Erzeugers des Fahrzeuges oder Fahrgestelles;
- b) Name des Herstellers und Type der Antriebsmaschine;
- c) Art des Fahrzeuges und seine vom Erzeuger festgesetzte Typenbezeichnung, bei Ansuchen um die Genehmigung von Fahrgestellen, die Art des Fahrzeuges, für die das Fahrgestell bestimmt ist;
- d) die Fahrgestellnummer (sofern vorhanden);
- e) die zutreffenden technischen Daten im Sinne der Anlage 3d oder Anlage 3d/1;
- f) die erforderlichen Nachweise laut Anlage 3e bis 3i; diese Nachweise können auch in Form einer Bestätigung des Herstellers oder des Bevollmächtigten im Inland beigebracht werden;
- g) je zwei gleiche Lichtbilder des Fahrzeuges oder Fahrgestelles mit einer Bildfläche in der Größe von mindestens 7 x 7 cm, von denen das eine das Fahrzeug von links vorne, das andere von rechts hinten zeigt, wobei die Darstellung des Fahrzeuges mindestens die Hälfte der Länge oder der Breite der Bildfläche ausfüllen muss und nicht durch nicht zum Fahrzeug gehörende Gegenstände beeinträchtigt werden darf; bei Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen können auch zwei gleiche bildliche Darstellungen verwendet werden, die ein Fahrzeug derselben Type von links vorne zeigen, sofern das Fahrzeug mit dieser Type äußerlich übereinstimmt;

- h) bei anderen Motorbauarten als Hubkolbenmotoren die entsprechenden maßgebenden Merkmale;
- i) bei Motorfahrrädern bzw. Kleinkrafträdern (Definition nach EG) der Name des Erzeugers des Vergasers, die Bezeichnung der Type des Vergasers samt Größenbezeichnung der Vergaserdüse, Name des Erzeugers und Type der Auspuffschalldampferanlage;
- j) Nachweis über die Beschaffenheit der Antriebsmaschine von einspurigen Motorfahrrädern und Kleinmotorrädern zur Erfüllung der Bestimmungen des § 54 a;
- k) Muster der in § 54 a geforderten Identifikationszeichen und der Ort ihrer Anbringung;
- l) die Bauart, die Größe und die Anordnung von Dampferzeugern oder von Anlagen zur Erzeugung oder Speicherung von Kraftgas; bei Dampferzeugern und Kraftgasspeichern auch der höchste zulässige Betriebsdruck in bar;
- m) die Art der Kraftübertragung;
- n) die Anzahl und die Art der Bremsanlagen;
- o) die Bauart, die Maße, die Tragfähigkeit der Bereifung sowie die Angabe, bis zu welcher Geschwindigkeit die Reifen verwendet werden dürfen sowie die Dimension, Einpresstiefe (nur für Fahrzeuge der Kategorien M1, N1), Art, Hersteller und Material der Räder;
- p) bei Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor mit Lambdaeregelung und Katalysator: die einzuhaltenden Werte entsprechend § 1 d Abs. 3;
- q) Nachweis über die Bauartgeschwindigkeit bei Zugmaschinen, Motorfahrrädern, Invalidenkraftfahrzeugen, Transportkarren, Motorkarren, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeugen;
- r) Nachweis über die Beschaffenheit und Wirkung der in § 19 a und 19 b angeführten Sitze und Schutzvorrichtungen;
- s) wesentliche Abweichungen von den üblichen Bauarten und besondere Merkmale;
- t) die Verwendungsbestimmung des Fahrzeuges.

(2) Ein Antrag auf Genehmigung eines einzelnen Anhängers hat die im Abs. 1 angeführten Angaben und Nachweise mit Ausnahme der sich auf die Antriebsmaschine und die Kraftübertragung beziehenden zu enthalten. Ein Antrag auf Genehmigung eines einzelnen Anhängers mit angetriebenen Achsen (Triebachsen) hat Angaben über die Kraftübertragung zu enthalten.

(3) Einem Antrag auf Genehmigung eines im § 7 b angeführten Kraftfahrzeuges sind außer den im Abs. 1 angeführten Nachweisen anzuschließen:

- a) eine Druckbehälterbescheinigung gemäß § 18 Abs. 1 des Kesselgesetzes, BGBl. Nr. 211/1992;
- b) ein Befund eines Ziviltechnikers für Maschinenbau oder für Gas- und Feuerungstechnik oder einer hiezu staatlich autorisierten Versuchsanstalt über die Erprobung der Bauart und Wirksamkeit des Absperrventiles, der Erwärmungsvorrichtung und der Druckminderungsvorrichtung (§ 7 h), oder ein Nachweis, dass diese Vorrichtungen hinsichtlich ihrer Bauart und Wirksamkeit Vorrichtungen gleichen, die bereits auf Grund eines derartigen Befundes Gegenstand eines rechtskräftigen Bescheides über die Genehmigung eines im § 7 b angeführten Fahrzeuges sind;
- c) ein Nachweis über die Dichtheit der Kraftstoffanlage durch ein Gutachten eines Ziviltechnikers für Maschinenbau oder einer hiezu staatlich autorisierten Versuchsanstalt.

(4) Wenn im Zuge der Einzelprüfung Sachverhalte festgestellt werden, die in direktem Zusammenhang mit der Verkehrs- und Betriebssicherheit oder den Auswirkungen auf die Umwelt stehen, oder wenn sonstige Bedenken bestehen, hat der Antragsteller über Aufforderung des Landeshauptmannes besondere Nachweise oder Befunde beizubringen.

(5) Für die Einzelprüfung gelten die Bestimmungen des § 21 sinngemäß; jedoch genügt, wenn dagegen keine Bedenken bestehen, eine kurze Probefahrt mit dem unbelasteten Fahrzeug. Von einer Probefahrt kann Abstand genommen werden, wenn alle erforderlichen Nachweise erbracht werden und keine Bedenken bestehen. Der Sachverständige hat dies in seinem Gutachten zu begründen. Prüfungen eines keiner genehmigten oder gemäß § 35 Abs. 4 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 anerkannten Type angehörenden Teiles oder Ausrüstungsgegenstandes des Fahrzeuges, bei denen zu erwarten ist, dass der Nachweis der vorgeschriebenen Wirkungsweise mit einer solchen Veränderung verbunden wäre, dass die bestimmungsgemäße Weiterverwendung ausgeschlossen oder wesentlich beeinträchtigt wäre, sind unzulässig.

### **Änderungen an einzelnen Fahrzeugen**

**§ 22a.** (1) Als Änderung, die nicht angezeigt werden muss (§ 33 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967), gilt

1. das Austauschen von
  - a) im § 2 angeführten Teilen und Ausrüstungsgegenständen gegen solche einer anderen genehmigten oder gemäß § 35 Abs. 4 KFG 1967 anerkannten Type, die hinsichtlich ihrer Wirkung mindestens gleichwertig sind und die Fahreigenschaften oder andere Betriebseigenschaften des Fahrzeuges nicht verschlechtern,
  - b) *entfällt*.
  
2. wenn, sofern für sie eine Typengenehmigung vorgesehen ist, sie gemäß § 35 KFG 1967 typengenehmigt sind und wenn sie hinsichtlich ihrer Beschaffenheit und Anbringung den Vorschriften entsprechen, das Anbringen von
  - a) Scheinwerfern, Leuchten und Rückstrahlern, gemäß § 17 Abs. 1 oder § 20 Abs. 1 KFG 1967 oder auf Grund einer Bewilligung gemäß § 20 Abs. 4 und 5 KFG 1967,
  - b) zusätzlichen Scheinwerferpaaren oder bei einspurigen Kraffrädern von einzelnen zusätzlichen Scheinwerfern für Fernlicht, wenn die im § 11 Abs. 1 festgesetzte Lichtstärke nicht überschritten wird,
  - c) Sicherheitsgurten und andere Rückhalteeinrichtungen für Kinder und erwachsene Personen,
  - d) *entfällt (746/1995)*
  - e) je einem gelbten Rückstrahler gemäß §§ 14 Abs. 5 oder 16 Abs. 2 KFG 1967 an den Längsseiten von Fahrzeugen, für die diese Rückstrahler nicht vorgeschrieben sind,
  - f) je einem weißen Rückstrahler gemäß § 16 Abs. 2 KFG 1967 vorne am äußersten Rand des Fahrzeuges an Fahrzeugen, für die diese Rückstrahler nicht vorgeschrieben sind,
  - g) zwei Begrenzungsleuchten gemäß § 16 Abs. 2 KFG 1967 vorne an Anhängern, für die sie nicht vorgeschrieben sind, und hinten seitlich an Anhängern, deren Länge 8 m übersteigt,
  - h) je zwei Begrenzungsleuchten und Schlussleuchten gemäß § 14 Abs. 7 KFG 1967 am äußersten Rand des Fahrzeuges, mit denen anderen Straßenbenützern dessen größte Breite und Höhe erkennbar gemacht werden kann, an Fahrzeugen, deren größte Breite 2,3 m übersteigt, auch wenn diese Leuchten höher als allgemein vorgeschrieben angebracht sind,
  - i) zwei zusätzlichen für das Fahrzeug geeigneten Bremsleuchten an den im § 18 Abs. 1 KFG 1967 angeführten Fahrzeugen oder von Bremsleuchten an den im § 18 Abs. 2 zweiter Satz KFG 1967 angeführten Fahrzeugen oder einer Sicherheitsbremsleuchte nach § 14 Abs. 4,
  - j) Fahrtrichtungsanzeigern oder Blinkleuchten gemäß § 19 Abs. 1 KFG 1967 an Fahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben sind, sowie von Alarmlinienanlagen,
  - k) gemäß § 22 Abs. 4 KFG 1967 bewilligten oder im § 22 Abs. 5 und 6 KFG 1967 angeführten Warnvorrichtungen,
  - l) Scheibenfolien (§2 Abs. 1 lit. n),
  - m) Anhängerkupplungen, wenn der Zulassungsbesitzer über den Nachweis verfügt, dass für diese Type einer Anhängerkupplung eine Genehmigung nach der Richtlinie 94/20/EG, ABI. Nr. L 195, vom 29. 7. 1994, S 1, vorliegt, aus der hervorgeht, dass diese Anhängerkupplung für das in Frage kommende Fahrzeug geeignet erklärt wurde und dieser Nachweis vom Lenker des Fahrzeuges mitgeführt wird,
  - n) Felgen einer anderen als im Typenschein oder im Bescheid über die Einzelgenehmigung angegebenen Art, wenn der Zulassungsbesitzer über den Nachweis verfügt, dass diese Art von Felgen bereits in einem Verfahren nach § 32 oder § 33 KFG 1967 als für die Type des Fahrzeuges geeignet erklärt wurde, sofern die im Verfahren nach § 32 oder § 33 KFG 1967 vorgeschriebenen Auflagen beim Anbringen dieser Felgen eingehalten wurden;
  - o) einer Vorrichtung, die bei Kraffrädern außer Motordreirädern bewirkt, dass auch beim Betätigen der auf das Vorderrad wirkenden Bremsanlage mit der Bremsleuchte rotes Licht ausgestrahlt wird,
  - p) Auspuffschalldämpfer einer anderen als im Typenschein oder im Bescheid über die Einzelgenehmigung angegebenen Type, wenn der Zulassungsbesitzer über den Nachweis verfügt, dass diese bereits in einem Verfahren nach § 32, § 33 oder § 35 Abs. 5 KFG 1967 als für die Type des Fahrzeuges, unter Einhaltung der Bestimmungen des § 8, geeignet erklärt wurde.
  
3. Anhängervorrichtungen an Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen, wenn bei der Genehmigung der Type des Fahrzeuges eine Ausführung dieser Type, an der eine solche Anhängervorrichtung angebracht ist, genehmigt wurde und wenn deren Anbringung der Ausführung entspricht.

(2) Die Ausrüstung eines zum Verkehr zugelassenen Fahrzeuges mit Vorrichtungen zum Antrieb durch Flüssiggas (§ 7 b) gilt als Änderung, die wesentliche technische Merkmale des Fahrzeuges betrifft (§ 33 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967).

(3) Wenn wegen Änderungen am Fahrgestell oder am Aufbau ein Gutachten gemäß § 33 Abs. 4 KFG 1967 eingeholt wird, kann die Beibringung eines Befundes im Sinne des § 20 Abs. 5 angeordnet werden.

### Ausnahmegenehmigung

§ 22b. (1) Der Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen Hauptwohnsitz, seine Hauptniederlassung oder seinen Sitz hat, wird bei Anträgen auf Ausnahmegenehmigung mit der Durchführung des Verfahrens betraut und ermächtigt, im Namen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu entscheiden, wenn

1. die Abmessungen, das höchste zulässige Gesamtgewicht oder die höchsten zulässigen Achslasten eines Fahrzeuges die im § 4 Abs. 6 bis 9 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten,
2. ein Kraftfahrzeug mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h oder ein Anhänger, mit dem eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden darf, nicht mit Radabdeckungen gemäß § 7 Abs. 1 KFG 1967 versehen ist,
3. ein Fahrzeug mit nach hinten kippbarer Ladefläche und Müllfahrzeuge im kommunalen Einsatzbereich nicht mit Radabdeckungen gemäß § 7 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 für die Hinterräder versehen ist,
4. unter wesentlicher Beeinträchtigung der Verwendbarkeit des Fahrzeuges im Rahmen seiner Zweckbestimmung oder unter Aufwendung wirtschaftlich nicht vertretbar hoher Kosten die Möglichkeit besteht,
  - a) bei einer Zugmaschine, einem Motorkarren oder einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine
    - aa) mit einer auf die Hinterräder wirkenden Bremsanlage und einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und nicht mehr als 40 km/h mit der Betriebsbremsanlage erreicht werden kann

eine mittlere Verzögerung	eine Verzögerung von m/s <sup>2</sup>
3,5	4,1

jedoch beim Mitführen von diesen Wert ausschließenden Einrichtungen (§ 52 Abs. 5)

3,0	3,5
-----	-----

jedoch bei hydraulisch abschaltbarem Allradantrieb

4,0	4,5
-----	-----

- ab) eine Scheibenwaschvorrichtung, eine Vorrichtung gegen ein Beschlagen oder Vereisen der Windschutzscheibe oder Radabdeckungen anzubringen, sofern das Fahrzeug eine Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h aufweist,
  - ac) dem § 19b Abs. 1 oder 3 zu entsprechen, weil die Zugmaschine zur Verwendung in einem landwirtschaftlichen Hauptproduktionszweig bestimmt ist, in dem die üblicherweise mit Zugmaschinen durchgeführten notwendigen Arbeitsverrichtungen nur mit einer Zugmaschine ohne Schutzvorrichtung durchgeführt werden können,
  - b) bei Einachs zugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug oder Gerät so verbunden sind, dass sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden, die Bestimmungen des § 56 Abs. 3 und 4 einzuhalten,
  - c) bei einem Motorkarren, bei einer nicht unter § 52 Abs. 3 zweiter Satz fallenden Zugmaschine oder bei einer nicht unter § 54 fallenden selbstfahrenden Arbeitsmaschine oder einer Anhängerarbeitsmaschine eine Bremsanlage so auszubilden, dass mit ihr nicht jeweils auch nur auf einer Seite des Fahrzeuges liegende Räder gebremst werden können, oder
  - d) bei Lenkersitzen an Zugmaschinen (§ 19a Abs. 2 lit. a) die Mindestbreite einzuhalten,
  - e) die Bestimmungen über den Anbau oder die Anordnung der Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler Fahrzeuges einzuhalten,
- 5) historische Kraftfahrzeuge den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen nicht entsprechen.

(2) Weiters wird der Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen Hauptwohnsitz, seine Hauptniederlassung oder seinen Sitz hat, bei Anträgen auf Ausnahmegenehmigung mit der Durchführung des Verfahrens betraut und ermächtigt, im Namen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu entscheiden, wenn hinsichtlich des Fahrzeuges folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Übersiedlungsgut des Antragstellers, wenn das Fahrzeug,
  - a) im Ausland mindestens bereits sechs Monate auf den Antragsteller zugelassen war,

- b) in ständiger Verwendung gestanden ist und
  - c) zur ständigen Verwendung im Inland gedacht ist, oder
  - 2. a) Schenkung, wenn das Fahrzeug
    - aa) auf den Vorbesitzer bereits mindestens 6 Monate zugelassen war,
    - ab) in ständiger Verwendung gestanden ist und
- ac) dessen Vorbesitzer in direkter verwandtschaftlicher Linie mit dem Antragsteller steht,

- b) Erbschaft, wenn das Fahrzeug
  - ba) auf den Erblasser zugelassen war und
  - bb) in ständiger Verwendung gestanden ist .

In den Fällen der Z 1 und Z 2 dürfen diese Fahrzeuge für einen Zeitraum von mindestens einem Jahr nicht weiterveräußert werden. Dieses Veräußerungsverbot ist als auflösende Bedingung für die Gültigkeit der Genehmigung bei der Zulassung zum Verkehr vorzuschreiben.

- 3. Technische Gleichwertigkeit durch
  - a) Gutachten eines Sachverständigen nach §124 oder §125 KFG 1967 oder
  - b) vorgelegte gleichwertige Gutachten technischer Dienste aus anderen Staaten gegeben ist.

(3) Die erteilte Ausnahmegenehmigung ist unter Angabe des Umstandes, der die Ausnahme erforderlichlich gemacht hat, im Genehmigungsdokument zu vermerken und die Ersichtlichmachung im Zulassungsschein bei der Zulassung zum Verkehr vorzuschreiben.

### **Genehmigung einer Type von Teilen, Ausrüstungs- oder Ausstattungsgegenständen, die nicht nach den internationalen Regelungen für die einheitliche Genehmigung zu genehmigen ist**

§ 23. (1) Im Antrag auf Genehmigung einer nicht nach Regelungen auf Grund des Übereinkommens über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung, BGBl. Nr. 177/1971, zu genehmigenden Type von Teilen, Ausrüstungs- oder Ausstattungsgegenständen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern gemäß § 35 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 sind anzugeben:

1. Name, Hauptwohnsitz oder Sitz des Erzeugers, bei ausländischen Erzeugern auch des Bevollmächtigten in Österreich und die vom Erzeuger festgesetzte Typenbezeichnung,
2. die Ausgestaltung des Teiles, Ausrüstungs- oder Ausstattungsgegenstandes durch eine Beschreibung. Bei Rückstrahlern hat diese Beschreibung die Angabe der Werkstoffe zu enthalten, aus denen die Rückstrahlloptik hergestellt ist.

Dem Antrag ist eine mit Maßen zu versehende Zeichnung des Teiles, Ausrüstungs- oder Ausstattungsgegenstandes, in zweifacher Ausfertigung anzuschließen. Für die Prüfung sind Muster der Teile, Ausrüstungs- und Ausstattungsgegenstände vorzulegen.

(2) Für die Typenprüfung von Teilen, Ausrüstungs- oder Ausstattungsgegenständen gelten die Bestimmungen des § 20 Abs. 5 und des § 21 sinngemäß.

(3) Für Anträge gemäß § 35 Abs. 4 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 gilt Abs. 1 sinngemäß.

(4) Dem Antrag auf Genehmigung einer Type von Teilen, Ausrüstungs- oder Ausstattungsgegenständen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern ist ein Nachweis über die Wirkung und Beschaffenheit der zu genehmigenden Gegenstände nach den für sie maßgebenden Vorschriften des KFG 1967 und dieser Verordnung anzuschließen.

### **Antrag auf Zulassung und auf Erteilung der Bewilligung zur Durchführung von Probe- und von Überstellungsfahrten**

§ 24. *entfällt*

### **Abmeldung eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers**

§ 24a. *entfällt*

### **Tafeln für eingeschränkt zugelassene Fahrzeuge**

§ 25. Tafeln für eingeschränkt zugelassene Fahrzeuge gemäß § 39 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 müssen nach dem Muster der Anlage 5 ausgeführt sein.

### **Tafeln für Fahrzeuge mit höherem Höchstgewicht**

§ 25a. Tafeln für Fahrzeuge gemäß § 39 a KFG 1967 müssen nach dem Muster der Anlage 5a ausgeführt sein.

### **Tafeln für Fahrzeuge mit herabgesetztem höchstem zulässigen Gesamtgewicht**

§ 25b. Tafeln für Fahrzeuge gemäß § 39 b KFG 1967 müssen nach dem Muster der Anlage 5b ausgeführt sein.

### **Ermächtigung zur Herstellung von Kennzeichentafeln**

§ 25c. (1) Die Ermächtigung zur Herstellung von Kennzeichentafeln (§ 49 Abs. 5 KFG 1967) kann nur erteilt werden, wenn der Antragsteller die Gewerbeberechtigungen zur Ausübung des Gewerbes der Schilderhersteller und des Gewerbes der Kunststoffbearbeiter besitzt. Bei juristischen Personen muss der gewerberechtliche Geschäftsführer diese Voraussetzungen erfüllen.

(2) Weiters muss der Antragsteller, bei juristischen Personen der gewerberechtliche Geschäftsführer, über folgende zusätzliche Kenntnisse und Fähigkeiten, die zur Erfüllung der mit dieser Bewilligung verbundenen Aufgaben erforderlich sind, verfügen:

1. Herstellen von Metall- und Kunststoffverbund-Platinen
2. Prägen von speziellen reflektierenden Metall- und Kunststoffverbund-Platinen mit Ziffern und Buchstaben durch Prägwerkzeuge, wie für die Kennzeichentafelherstellung erforderlich
3. Mehrfarbensiebdruck auf Metall- und Kunststoffverbundplatinen
4. Heißprägetechnik und thermische Einfärbung auf Metall- und Kunststoffverbund-Platinen mit den für die Kennzeichentafelherstellung erforderlichen Farben
5. Besondere Fähigkeiten und Kenntnisse in der Leitung von Produktionsbetrieben, wobei vor allem auf folgende Schwerpunkte zu achten ist:
  - 5.1 Integrierte Serien- und Einzelproduktion
  - 5.2 Organisation und Leitung von Produktionen, die hohen Sicherheitsanforderungen unterliegen
  - 5.3 Geordnete und kontrollierte Bestell- und Lieferorganisation.

(3) Der Antragsteller, bei juristischen Personen der gewerberechtliche Geschäftsführer, muss die Befähigung zur Durchführung der mit dieser Bewilligung verbundenen Tätigkeiten durch den Nachweis einer mindestens fünfjährigen Tätigkeit innerhalb der letzten sieben Jahre vor Antragstellung nachweisen. Diese Tätigkeit muss alle in Abs. 1 und Abs. 2 angeführten Bereiche beinhalten und in verantwortlicher Leitungsposition in einem Unternehmen ausgeübt worden sein.

### **Kennzeichentafeln**

§ 25d. (1) Das Entgelt für die einzelnen Typen von Kennzeichentafeln bestimmt sich nach Anlage 5e.

(2) Die Abmessungen, die technische Beschaffenheit, die optische Gestaltung, die Rückstrahlwerte und die anzuwendenden Prüfmethode bestimmen sich ebenfalls nach Anlage 5e.

## Kennzeichen für Kraftfahrzeuge und Anhänger

§ 26. (1) Die Bezeichnung der den Zulassungsschein ausstellenden Behörde im Kennzeichen bestimmt sich nach Anlage 5d.

(2) An die Stelle der Bezeichnung der Behörde (Abs. 1) tritt bei Fahrzeugen, die zur Verwendung für den Bundespräsidenten, die Präsidenten des Nationalrates, die Präsidenten des Bundesrates, die Mitglieder der Bundesregierung, die Staatssekretäre, die Mitglieder der Volksanwaltschaft, den Präsidenten oder Vizepräsidenten des Rechnungshofes, des Verfassungsgerichtshofes und Verwaltungsgerichtshofes oder des Obersten Gerichtshofes bestimmt sind, der Buchstabe A,

(3) An Stelle der Bezeichnung der Behörde (Abs. 1) sind bei Fahrzeugen, die zur Verwendung für die Präsidenten der Landtage sowie für die Mitglieder der Landesregierungen sowie für die Mitglieder der Landesvolksanwaltschaften bestimmt sind, folgende Buchstaben zu verwenden:

für das Burgenland.....	B,
für Kärnten.....	K,
für Niederösterreich.....	N,
für Oberösterreich.....	O,
für Salzburg.....	S,
für die Steiermark.....	ST,
für Tirol.....	T,
für Vorarlberg.....	V,
für Wien.....	W.

(4) Die Bezeichnung des sachlichen Bereiches an Stelle der Bezeichnung der Behörde im Kennzeichen hat zu lauten:

- a) für Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Bundespolizei bestimmt sind, ..-  
..... BP,
- b) für Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Bundesgendarmerie bestimmt sind, ..-  
..... BG,
- c) für Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Zollwache bestimmt sind, .....  
ZW,
- d) für Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen bestimmt  
sind, ..... BB,
- e) für Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung bestimmt  
sind, ..... PT,
- f) für Omnibusse, die zur Verwendung im Kraftfahrlinienverkehr der Österreichischen  
Bundesbahnen und der Post- und Telegraphenverwaltung (Bundesbusdienst) bestimmt sind, ..-  
..... BD,
- g) für Heeresfahrzeuge ..... BH,
- h) für Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Justizwache bestimmt sind, .....  
JW.

(5) Für die Bezeichnung des sachlichen Bereiches an Stelle der Bezeichnung der Behörde (Abs.1) sind bei den im § 54 Abs. 3 und 3a lit. a und b KFG 1967 angeführten Fahrzeugen die Buchstaben gemäß Abs. 3 zu verwenden; bei Fahrzeugen mit dem Standort in Graz ist an Stelle der Buchstaben gemäß Abs. 3 die Bezeichnung der Behörde gemäß Anlage 5d zu verwenden. Diesem folgt

- a) bei Fahrzeugen, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Personen bestimmt sind, die eine vom Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten ausgestellte gültige Legitimationskarte für Mitglieder des diplomatischen Korps in Wien, für Beamte internationaler Organisationen in Österreich mit gleichartiger Rechtsstellung oder für Mitglieder diplomatischen Ranges der ständigen Vertretungen bei internationalen Organisationen in Österreich besitzen, sofern diese Personen nicht österreichischen Staatsbürger oder Staatenlose sind, die vor ihrer Anstellung bei der ausländischen Vertretungsbehörde oder bei der internationalen Organisation ihren ordentlichen Wohnsitz in Österreich gehabt haben, der Buchstabe, sofern nicht aus Sicherheitsgründen die Zuweisung eines Kennzeichens gemäß Abs. 6 (Vormerkzeichen) erforderlich ist ..... D,
- b) bei Fahrzeugen, die ausschließlich oder vorwiegend für Personen bestimmt sind, die eine vom Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten ausgestellte gültige Legitimationskarte für Mitglieder des Konsularkorps in Österreich besitzen, sofern diese Personen nicht österreichische

Staatsbürger oder Staatenlose sind, die vor ihrer Anstellung bei der ausländischen konsularischen Vertretungsbehörde ihren ordentlichen Wohnsitz in Österreich gehabt haben, der Buchstabe ..... K.

(6) Die Vormerkzeichen, das sind die Zeichen, unter denen die Fahrzeuge bei der Behörde vorgemerkt sind, müssen folgender Form entsprechen:

1. Die Vormerkzeichen der unter Abs. 2 bis 4 fallenden Fahrzeuge dürfen nur Ziffern enthalten. Die Vormerkzeichen der unter Abs. 5 fallenden Fahrzeuge dürfen außer Ziffern auch Buchstaben enthalten. Sie müssen aber jedenfalls mit einer Ziffer beginnen und dürfen alle Ziffern und alle Buchstaben nur in geschlossenen Blöcken enthalten; das Verwenden von Buchstaben abwechselnd mit Ziffern ist unzulässig.
2. Die Vormerkzeichen der nicht unter Abs. 2 bis 5 fallenden Fahrzeuge müssen
  - a) vier oder fünf Zeichen, bei den in den Landeshauptstädten und im Land Wien zugewiesenen Kennzeichen fünf oder sechs Zeichen enthalten, sofern lit. b und c nicht anderes bestimmen;
  - b) bei - zweizeiligen Kennzeichentafeln sowie bei Probefahrtenkennzeichen vier oder fünf Zeichen, bei den in den Landeshauptstädten und im Land Wien zugewiesenen Kennzeichen vier bis sechs Zeichen  
- Überstellungskennzeichen vier Zeichen, bei den in den Landeshauptstädten und im Land Wien zugewiesenen Kennzeichen vier oder fünf Zeichen,  
- Kennzeichen für vorübergehend zugelassene Fahrzeuge vier Zeichen enthalten;
  - c) bei Kennzeichen für Motorfahräder drei bis vier Zeichen, bei den in den Landeshauptstädten und im Land Wien zugewiesenen Kennzeichen drei bis fünf Zeichen enthalten;
  - d) mindestens eine Ziffer und einen bis drei Buchstaben enthalten;
  - e) mit einer Ziffer beginnen und mit einem Buchstaben enden;
  - f) alle Buchstaben und alle Ziffern nur je in geschlossenen Blöcken enthalten; das Verwenden von Buchstaben abwechselnd mit Ziffern ist unzulässig.
3. Wunschkennzeichen müssen
  - a) mindestens drei und können bis zu fünf Zeichen, bei den in den Landeshauptstädten und im Land Wien zugewiesenen Kennzeichen mindestens vier und können bis zu sechs Zeichen enthalten, sofern lit. b und c nicht anderes bestimmen;
  - b) nach Maßgabe der lit. a bei - zweizeiligen Kennzeichentafeln sowie bei Probefahrtenkennzeichen drei, vier, oder fünf Zeichen, bei den in den Landeshauptstädten und im Land Wien zugewiesenen Kennzeichen drei bis sechs Zeichen,  
- Überstellungskennzeichen drei oder vier, bei den in den Landeshauptstädten und im Land Wien zugewiesenen Kennzeichen drei bis fünf Zeichen  
- Kennzeichen für vorübergehend zugelassene Fahrzeuge vier Zeichen enthalten;
  - c) bei Kennzeichen für Motorfahräder drei bis vier Zeichen, bei den in den Landeshauptstädten und im Land Wien zugewiesenen Kennzeichen drei bis fünf Zeichen enthalten;
  - d) mindestens einen Buchstaben und mindestens eine Ziffer enthalten;
  - e) mit einem Buchstaben beginnen und mit einer Ziffer enden;
  - f) alle Buchstaben und alle Ziffern nur je in geschlossenen Blöcken enthalten; das Verwenden von Buchstaben abwechselnd mit Ziffern ist unzulässig.
4. Es dürfen nur Großbuchstaben verwendet werden; die Verwendung der Buchstaben Q, Ä, Ö und Ü ist unzulässig.
5. Die Ziffer 0 an der ersten Stelle im Ziffernblock ist unzulässig. Bei Vormerkzeichen gemäß Z 2 ist der Buchstabe an der ersten Stelle im Buchstabenblock unzulässig.

(7) In einer schriftlichen Mitteilung des Kennzeichens ist anstelle des Landeswappens ein Bindestrich zu setzen. Beim Ausschreiben des Kennzeichens auf der Begutachtungsplakette (§ 57 a Abs. 5 KFG 1967) kann der Bindestrich entfallen.

### **Zeichen, bildliche Darstellungen, Aufschriften, Tafeln und Fahnen an Fahrzeugen**

§ 26a. (1) Das Führen von Zeichen, bildlichen Darstellungen, Aufschriften, Tafeln oder Fahnen an anderen

als den Kraftfahrzeugen und Anhängern, an denen sie auf Grund des KFG 1967, der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen oder des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), BGBl. Nr. 522/1973, angebracht sein müssen oder gemäß § 54 KFG 1967 geführt werden dürfen, ist unzulässig; Gegenstände, die nach ihrer Beschaffenheit und ihrem Aussehen leicht für solche Zeichen, bildliche Darstellungen, Aufschriften, Tafeln oder Fahnen gehalten werden können, dürfen an Fahrzeugen nicht angebracht sein.

(2) An Omnibussen, Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeugen und Anhängern, jeweils mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg, müssen auch Angaben zur Messung der Länge von Fahrzeugkombinationen (§ 27 Abs. 3 KFG 1967) angeschrieben sein.

1. Abstand (a) zwischen der vorderen Kraftfahrzeugbegrenzung und dem Mittelpunkt der Zugvorrichtung des Zugfahrzeuges (Zughaken oder Sattelkupplung); bei einer Sattelkupplung mit mehreren Zugpunkten sind die Mindest- und Höchstwerte (a min und a max) anzugeben.
2. Abstand (b) zwischen dem Mittelpunkt der Zugvorrichtung des Anhängers (Zugöse) oder Sattelanhängers (Sattelzapfen) und der hinteren Begrenzung des Anhängers oder Sattelanhängers; bei einer Vorrichtung mit mehreren Zugpunkten sind die Mindest- und Höchstwerte (b min und b max) anzugeben.

(3) An vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen muss hinten annähernd lotrecht und senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeuges in einem Abstand von mindestens 40 cm zur Fahrbahnoberfläche eine kreisrunde weiße, retroreflektierende Tafel (oder ein Aufkleber) mit schwarzer Aufschrift „45“ angebracht sein. Der Durchmesser muss mindestens 15 cm betragen. Die Rückstrahlwirkung der weißen Teile der Tafel (des Aufklebers) muss mindestens den in Anlage 5e Kapitel B.2.5.1. für die Farbe Weiß angegebenen Werten entsprechen. Die Aufschrift muss in einer Strichstärke von mindestens 10 mm und einer Höhe von mindestens 110 mm ausgeführt sein.

#### **Abdecken von Kennzeichentafeln**

**§ 26b.** Kennzeichentafeln müssen so am Fahrzeug angebracht sein, dass sie weder ganz noch teilweise, auch nicht mit durchsichtigem Material, abgedeckt sind.

#### **Anbringung der hinteren Kennzeichentafel**

**§ 26c.** (1) Die Anbringungsstelle des amtlichen Kennzeichens an der Rückseite von Fahrzeugen der Klassen M, N oder O muss dem Anhang der Richtlinie 70/222/EWG, ABl. Nr. L 076 vom 6. April 1970, entsprechen.

(2) Die Anbringungsstelle des amtlichen Kennzeichens an der Rückseite von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (Richtlinie 92/61/EG) muss dem Anhang der Richtlinie 93/94/EWG in der Fassung 1999/26/EG, ABl. Nr. L 118 vom 6. Mai 1999, S 32, entsprechen.

#### **Kostenbeiträge für die Überprüfung von Kraftfahrzeugen und Anhängern**

**§ 27.** entfällt.

#### **Haftungsnachweis für ausländische Fahrzeuge**

**27a.** (1) Der gemäß § 62 Abs. 2 KFG 1967 erforderliche Nachweis der in § 62 Abs. 1 KFG 1967 angeführten Haftung ist für Fahrzeuge mit einem amtlichen Kennzeichen folgender Staaten erbracht:

1. Monaco, ausgenommen Militärfahrzeuge, die internationalen Vereinbarungen unterliegen;
2. Schweiz, ausgenommen
  - a) Fahrzeuge mit Zollkennzeichen nach Ablauf des auf dem Kennzeichen angegebenen Zeitraumes,
  - b) Motorfahräder und Invalidenfahrstühle;
3. Tschechien, ausgenommen Fahrzeuge der dort stationierten alliierten Truppen, ihres zivilen Gefolges und ihrer Familienangehörigen;
4. Slowakei, ausgenommen Fahrzeuge der dort stationierten alliierten Truppen, ihres zivilen Gefolges und ihrer Familienangehörigen;

5. Ungarn;
6. Slowenien;
7. Zypern.

(2) Abs. 1 ist auch auf Motorfahräder mit dem dauernden Standort in Monaco, Tschechien oder der Slowakei anzuwenden, auch wenn diese nach den dortigen Vorschriften kein Kennzeichen oder nur ein Versicherungskennzeichen föhren müssen.

### **Mindestversicherungssummen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung**

**§ 28. entfällt.**

### **Wiederkehrende Begutachtung**

**§ 28a.** (1) Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen berechnigte Gewerbetreibende dürfen nur dann gemäß § 57 a Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 zur wiederkehrenden Begutachtung von Kraftfahrzeugen und Anhängern ermächtigt werden, wenn der Verein oder der Gewerbetreibende

1. für jede Begutachtungsstelle oder für mehrere innerhalb eines Kreises mit einem Durchmesser von nicht mehr als 50 km liegende Begutachtungsstellen über mindestens eine zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung geeignete Person verfügt; als geeignet gilt eine Person, bei der mindestens eine der folgenden Voraussetzungen gegeben ist:
  - a) Diplom der Fakultät für Maschinenbau oder Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Universität oder der Studienrichtung Montanmaschinenwesen der Montanuniversität, unbeschadet zwischenstaatlicher Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung akademischer Grade,
  - b) erfolgreich bestandene Reifeprüfung an einer österreichischen Höheren technischen Lehranstalt maschinen- oder elektrotechnischer Richtung,
  - c) Besitz der Befähigung für die selbständige Ausübung des Kraftfahrzeug-Mechanikergewerbes oder des Kraftfahrzeug-Elektrikergewerbes oder, für die Begutachtung von unter § 57 a Abs. 1 lit. a, d bis g KFG 1967 fallenden Fahrzeugen eines Gewerbes, das zur Reparatur dieser Fahrzeuge berechnigt,
  - d) Eintragung in eine Liste allgemein beeideter gerichtlicher Sachverständiger für das Kraftfahrzeugwesen, und zwar für kraftfahrtechnische Angelegenheiten der im § 57 a Abs. 1 lit. a bis g KFG 1967 angeführten Fahrzeuge oder
  - e) Besitz einer den in den lit. a bis d angeführten Ausbildungen oder Berechnigungen gleichwertigen Ausbildung oder Berechnigung;
2. gewährleisten kann, dass die zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung geeignete Person (Z. 1), während der Begutachtungstätigkeit von allen von ihr zu leitenden Begutachtungsstellen so leicht und rasch erreichbar ist, dass sie die Begutachtungstätigkeit ausreichend durchführen kann;
3. für jede Begutachtungsstelle wenigstens über folgende Einrichtungen verfügt:
  - a) einen für die Aufnahme eines Fahrzeuges der im § 57 a Abs. 1 lit. a bis h KFG 1967 angeführten Arten, deren Begutachtung in der Begutachtungsstelle durchgeführt wird, ausreichenden Begutachtungsort, der für die im § 57 a Abs. 1 lit. a bis e und g KFG 1967 angeführten Fahrzeugarten gedeckt sein muss,
  - b) sofern sich die Ermächtigung nicht nur auf die wiederkehrende Begutachtung von einspurigen Kraftfahrzeugen und Motorfahrzeugen mit Beiwagen bezieht, eine Hebebühne oder Prüfgrube ausreichender Größe mit geeigneten Beleuchtungsrichtungen und, soweit dies erforderlich ist, Belüftungsrichtungen sowie eine Vorrichtung für das Anheben eines Fahrzeuges an einer Achse,
  - c) wenn sich die Ermächtigung bezieht auf
    - aa) Motordreiräder und die im § 57 a Abs. 1 lit. b bis d KFG 1967 angeführten Fahrzeuge: einen Rollenbremsprüfstand gemäß § 26 c Abs. 1 Z 3, bei dem jedoch die Registriermöglichkeit der Bremskräfte und die Anzeige des Pedaldruckes oder des bei Druckluftbremsen eingesteuerten Überdruckes nicht erforderlich ist, oder einen wenigstens gleichwertigen Plattenbremsprüfstand;

- die Anzeige des Messwertes während der Prüfung eines Anhängers muss vom Lenkerplatz des Zugfahrzeuges aus nicht ablesbar sein,
- bb) die im § 57 a lit. e bis g KFG 1967 angeführten Fahrzeuge: ein schreibendes Bremsverzögerungsmessgerät,
  - d) *entfällt*,
  - e) ein Scheinwerfereinstellgerät,
  - f) ein Gerät für das Messen der Profiltiefe der Reifen,
  - g) ein Gerät für die Messungen des Kohlenmonoxydgehaltes der Auspuffgase gemäß § 1 d Abs. 3, das einer vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als geeignet anerkannten Type angehört,
  - h) *entfällt*,
  - i) *entfällt*,
  - j) *entfällt*,
  - k) ein Schließwinkel-Messgerät (Schließwinkelverstellung),
  - l) wahlweise ein Anlassstrommessgerät, einen Kompressionsmesser oder einen HC-Messer,
  - m) ein Stroboskop mit Verstellwinkeleinrichtung (Zündlichtpistole) oder ein gleichwertiges Messgerät mit digitaler Anzeige und Bezugsmarkengeber,
  - n) ein Oszilloskop oder einen digitalen Zündspannungsbedarfanzeiger,
  - o) ein Filtergerät für die Bestimmung der Schwärzungszahl des Auspuffgases; dies gilt jedoch nicht für die ausschließliche Ermächtigung zur Begutachtung von Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren oder wenn bereits ein geeignetes Trübungsmessgerät gemäß lit. r vorhanden ist;
  - p) wenn sich die Ermächtigung bezieht auf Lastkraftwagen sowie Spezialkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2 800 kg
    - aa) ein Rollenbremsprüfstand gemäß § 26 c Abs. 1 Z 3, bei dem jedoch die Registriermöglichkeit der Bremskräfte nicht erforderlich ist, oder ein mindestens gleichwertiger Plattenbremsprüfstand und
    - bb) ein Gerät zur Prüfung der Rad-Achs-Aufhängung ohne Entlastung der Achse (Spieldetektor);
  - q) ein Gerät zur Bestimmung der Luftzahl (§ 1 d Abs. 8), das einer vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als geeignet anerkannten Type angehört;
  - r) ein zur Ermittlung des Absorptionsbeiwertes gemäß Anhang II Z 8.2.2 der Richtlinie 77/143/EWG idF 92/55/EWG geeignetes Trübungsmessgerät, das einer vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als geeignet erklärten Type oder einer Type mit EWG-Bauartzulassung angehört.

Geräte nach lit. g, lit. q und lit. r müssen durch einen vom Landeshauptmann anerkannten Fachbetrieb für die Wartung und Kalibrierung von solchen Geräten, durch einen befugten Ziviltechniker oder eine staatlich autorisierte Versuchsanstalt überprüft sein; die Überprüfung darf nicht mehr als ein Jahr zurückliegen. Für jedes Gerät ist ein Betriebsbuch zu führen, in das die Ergebnisse der Überprüfungen und Kalibrierungen einzutragen sind. Das Betriebsbuch ist zwei Jahre, gerechnet vom Tag der letzten Eintragung an, aufzubewahren und auf Verlangen der Ermächtigungsbehörde dieser vorzulegen. Lit. e, g bis o und q gelten nicht für die ausschließliche Ermächtigung zur Begutachtung von Anhängern, lit. g, j bis n und q nicht für die ausschließliche Ermächtigung zur Begutachtung von Fahrzeugen mit Selbstzündungsmotor.

(2) Das auf Grund der wiederkehrenden Begutachtung gemäß § 57a Abs. 4 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 auszustellende Gutachten ist auf einem Begutachtungsformblatt auszustellen. Die Inhalte der Prüfpositionen müssen zumindest dem Muster der Anlage 4b entsprechen. Auf dem Begutachtungsformblatt muss die ermächtigte Stelle nachvollziehbar erkennbar sein. Dies hat jedenfalls durch Angabe der vom Landeshauptmann zugewiesenen Begutachtungsstellennummer sowie der Verwendung des vom Landeshauptmann ausgefolgten Begutachtungsstellenstempels (Abs. 2a) zu erfolgen.

(2a) Der Landeshauptmann hat den zur wiederkehrenden Begutachtung ermächtigten Stellen eine Begutachtungsstellennummer zuzuweisen. Weiters hat der Landeshauptmann auf Antrag diesen Stellen gegen Ersatz der Gesteungskosten einen Begutachtungsstellenstempel, aus dem die zugewiesene Begutachtungsstellennummer ersichtlich ist, auszufolgen. Der Begutachtungsstellenstempel muss dem Muster der Anlage 4e entsprechen. Im Falle der Zurücklegung oder des Widerrufs der Ermächtigung ist der Begutachtungsstellenstempel unverzüglich dem Landeshauptmann abzuliefern. Die Ablieferung begründet keinen Anspruch auf Entschädigung.

(3) Die Begutachtungsplaketten gemäß § 57a Abs. 5 KFG 1967 müssen unbeschadet der Fälle des Abs. 3a nach dem Muster 1 der Anlage 4c (grün) ausgeführt sein. Sie müssen aus einer lichtechten, wetterfesten, schlagfesten, widerstandsfähigen und PVC-freien Folie bestehen und der innerste Kreis muss als Chromhologramm ausgeführt sein, das dauernd fest mit der Folie verbunden ist und das Bundeswappen mit der Umschrift "Republik Österreich" zu enthalten hat.

Die Folie muss folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a) sie muss aus einem im Licht eines Scheinwerfers weiß oder gelb rückstrahlenden Stoff bestehen,
- b) ihre rückstrahlenden Teile müssen vollständig unter einer glatten Oberfläche liegen und hinsichtlich ihrer Rückstrahlwirkung den Bestimmungen des § 3 Abs. 1 der Straßenverkehrszeichenverordnung, BGBl. Nr. 83/1966, in der Fassung BGBl. Nr. 703/1976 entsprechen,
- c) sie muss so beschaffen sein, dass sie nach ihrer Anbringung an einer lackierten oder blanken Fläche starrer Teile des Fahrzeuges nur abgelöst werden kann, indem die Folie in Stücke zerteilt wird, deren Fläche erheblich kleiner als die Begutachtungsplakette ist,
- d) sie muss auf der Rückseite mit einer bis zur Anbringung am Fahrzeug geschützten, vorbeschichteten, druckempfindlichen, zur Anbringung an starren Teilen des Fahrzeuges bei Temperaturen von nicht weniger als - 5 ° C geeigneten Klebeschicht versehen sein, die Haftung am Fahrzeug muss innerhalb eines Temperaturbereiches von - 35 ° C bis + 70 ° C gewährleistet sein,
- e) sie muss mit einem vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie festgesetzten Wasserzeichen versehen sein, das unter den Außenschichten der Folie angebracht ist und ohne Zerstörung der Folie weder durch chemische noch durch mechanische Einwirkungen entfernt werden kann,
- f) sie muss auf dem an ihrem Kopf befindlichen weißen Feld eine aus lateinischen Großbuchstaben und arabischen Ziffern bestehende fortlaufende Nummerierung tragen, die zur nachträglichen Ermittlung des Erzeugers der Plakette geeignet ist,
- g) sie muss die Prüfvorschrift nach Anlage 4d erfüllen.

Auf den Begutachtungsplaketten ist das Kennzeichen des Fahrzeuges in dem am Kopf der Plakette befindlichen weißen Feld durch Lochmarkierung anzubringen; dies gilt nicht für Fahrzeuge, die gemäß § 57 a Abs. 1 letzter Satz des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 von den Gebietskörperschaften oder Unternehmungen selbst begutachtet werden.

(3a) Für

1. Elektrofahrzeuge,
  2. Fahrzeuge, die den Bestimmungen des § 1d Abs. 1 Z 3 in der Fassung der Verordnung, BGBl. Nr. 214/1995 (40. Novelle zur KDV 1967) sowie
  3. Fahrzeuge, die den Bestimmungen des § 1d Abs. 1 Z 3 Kategorie A oder B in der Fassung der Verordnung, BGBl. Nr. 362/1987 (22. Novelle zur KDV 1967), wobei für Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, die zwischen dem 1.1.1986 und dem 31.12.1986 genehmigt worden sind, ein NOx-Wert von 0,93 g/km maßgebend ist entsprechen,
- müssen Begutachtungsplaketten nach dem Muster 2 der Anlage 4c (weiß) ausgeführt sein. Bestehen Bedenken, ob das Fahrzeug den Bestimmungen des § 1d Abs. 1 entspricht, so ist eine Begutachtungsplakette gemäß Abs. 3 (Muster 1 der Anlage 4c) anzubringen.

(3b) Die Ermächtigung zur Herstellung von Begutachtungsplaketten (§ 57a Abs. 7 KFG 1967) kann nur erteilt werden, wenn der Antragsteller die Gewerbeberechtigung zur Ausübung des Gewerbes der Schilderhersteller und des Gewerbes der Kunststoffbearbeiter besitzt. Bei juristischen Personen muss der gewerberechtliche Geschäftsführer diese Voraussetzungen erfüllen.

(3c) Weiters muss der Antragsteller, bei juristischen Personen der gewerberechtliche Geschäftsführer, über folgende zusätzliche Kenntnisse und Fähigkeiten, die zur Erfüllung der mit dieser Bewilligung verbundenen Aufgaben erforderlich sind, verfügen:

1. Beschneiden, Stanzen und Perforieren von Metall- und Kunststoffverbundfolien
2. Siebdruck auf Metall- und Kunststoffverbundfolien
3. Heißprägetechnik und thermische Einfärbung auf Metall- und Kunststoffverbundfolien mit den für die Begutachtungsplakettenherstellung erforderlichen Farben
4. Besondere Fähigkeiten und Kenntnisse in der Leitung von Produktionsbetrieben, wobei vor allem auf folgende Schwerpunkte zu achten ist:
  - 4.1 Integrierte Serien- und Einzelproduktion
  - 4.2 Organisation und Leitung von Produktionen, die hohen Sicherheitsanforderungen unterliegen

#### 4.3 Geordnete und kontrollierte Bestell- und Lieferorganisation

(3d) Der Antragsteller, bei juristischen Personen der gewerberechtliche Geschäftsführer, muss die Befähigung zur Durchführung der mit dieser Bewilligung verbundenen Tätigkeiten durch den Nachweis einer mindestens fünfjährigen Tätigkeit innerhalb der letzten sieben Jahre vor Antragstellung nachweisen. Diese Tätigkeit muss alle in Abs. 3b und 3c angeführten Bereiche beinhalten und in verantwortlicher Leitungsposition in einem Unternehmen ausgeübt worden sein.

(3e) Der Hersteller der Begutachtungsplakette hat in diese über Anordnung der bestellenden Behörde das Kennzeichen der mit der Begutachtungsplakette gemeinsam zu liefernden Kennzeichentafel in die Begutachtungsplakette einzuperforieren und der Kennzeichentafel beizupacken. Der Hersteller der Begutachtungsplakette hat den von ihm belieferten Behörden kostenlos eine Maschine zum Anbringen der Kennzeichenperforation beizustellen und diese kostenlos zu warten und betriebsfähig zu halten sowie für die Dauer dieser Arbeiten unentgeltlich eine Ersatzmaschine zur Verfügung zu stellen. Der Hersteller der Begutachtungsplakette hat weiters in angemessenem Zeitraum den ermächtigten Vereinen und Gewerbetreibenden kostenlos eine Software zur Erfassung der Daten des Begutachtungsformblattes zur Verfügung zu stellen. Diese Leistungen sind Bestandteil der Herstellungskosten.

(3f) Das Entgelt für den Hersteller wird mit 15 S pro Begutachtungsplakette mit Chromhologramm festgesetzt.

(4) Die im § 57 a Abs. 5 und 6 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführte Begutachtungsplakette muss so am Fahrzeug angebracht sein, dass das Jahr und der Monat der vorgeschriebenen nächsten wiederkehrenden Begutachtung des Fahrzeuges durch je eine in den zugehörigen Feldern der Plakette angebrachte Lochmarkierung nach dem Anbringen der Begutachtungsplakette auf dem Fahrzeug deutlich sichtbar ist. Die Begutachtungsplakette darf nur angebracht sein

- a) bei Kraftwagen und mehrspurigen Krafträdern mit karosserieartigem Aufbau im rechten Seitenbereich der Windschutzscheibe; bei klappbaren Windschutzscheiben an der rechten Seite vor der vordersten Türöffnung,
- b) bei anderen als in der lit. a angeführten Krafträdern an der rechten Seitenwand des in der Längsmittlebene oder rechts von dieser angebrachten Scheinwerfers des Fahrzeuges oder in der Nähe dieses Scheinwerfers,
- c) bei Anhängern an der Deichsel oder neben der Deichsel rechts von der Längsmittlebene des Fahrzeuges.

Die Begutachtungsplakette muss am Fahrzeug so angebracht sein, dass ihr unterster Punkt nicht weniger als 40 cm und ihr oberster Punkt nicht mehr als 190 cm über der Fahrbahn liegt.

#### **Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen**

§ 28b. *entfällt*

#### **Antrag auf Erteilung einer Lenkberechtigung**

§ 29. *entfällt*

#### **Nachschulung (Allgemeines Einstellungs- und Verhaltenstraining)**

§ 29a. (1) Die Teilnehmer an Nachschulungskursen sollen durch die Teilnahme und Mitwirkung am Kurs veranlasst werden, eine risikobewusstere Einstellung im Straßenverkehr zu entwickeln und sich dort sicher und rücksichtsvoll zu verhalten.

(2) Die Nachschulung ist in Gruppen mit mindestens sechs und höchstens zehn Teilnehmern durchzuführen. Sie besteht aus einem Kurs mit einem Vorgespräch und vier Sitzungen von jeweils drei Unterrichtseinheiten zu 50 Minuten (zwölf Unterrichtseinheiten). Für Teilnehmer, die bereits zum zweiten oder wiederholten Mal an einer Nachschulung teilnehmen, kann der Kurs bis auf 20 Unterrichtseinheiten erweitert werden. Der Kurs ist möglichst gleichmäßig auf einen Zeitraum von vier bis sechs Wochen zu verteilen. An einem Tag darf nicht mehr als eine Sitzung stattfinden.

(3) Zwischen der ersten und der zweiten Sitzung ist eine Fahrprobe durchzuführen, die der Beobachtung des

Fahrverhaltens der Kursteilnehmer und als Grundlage für die Erörterung des Verhaltens der Kursteilnehmer im Straßenverkehr dient. Die Fahrprobe ist in Gruppen mit höchstens drei Teilnehmern durchzuführen, wobei die reine Fahrzeit jedes Teilnehmers 30 Minuten nicht unterschreiten darf. Die Fahrprobe ist auf einem Schulfahrzeug durchzuführen. In diesem Fall gilt sie als Schulfahrt gemäß §§ 108 und 114 KFG 1967. Sofern keine Bedenken bestehen und die anderen Teilnehmer zustimmen, kann die Fahrprobe auf Ersuchen des Teilnehmers auch mit einem anderen Fahrzeug durchgeführt werden.

(4) In den Kursen sind die Verstöße, die bei den Teilnehmern zur Anordnung der Nachschulung geführt haben, und die Ursachen dafür zu erörtern. Daraus ableitend sind individuelle und allgemeine Probleme von Kraftfahrern, insbesondere von Fahranfängern zu behandeln und der Bezug des Fehlverhaltens zu persönlichen Einstellungen bewusst zu machen. Durch Gruppengespräche, Verhaltensbeobachtung bei der Fahrprobe, Analysen problematischer Verkehrssituationen, auch basierend auf der Verhaltensbeobachtung bei der Fahrprobe, und durch weitere Informationsvermittlung soll ein sicheres und rücksichtsvolles Fahrverhalten erreicht werden. Dabei soll insbesondere die Einstellung zum Verhalten im Straßenverkehr geändert, das Risikobewusstsein gefördert und die Gefahrenerkennung verbessert werden.

(5) Die Nachschulungskurse dürfen nur von einem Psychologen oder einer Psychologin, welche die Voraussetzungen gemäß § 29 b Abs. 4 erfüllen, durchgeführt werden. Die Fahrprobe ist von einem besonders ausgebildeten Fahrschullehrer durchzuführen, der jedenfalls auch bei der zweiten Sitzung mitzuwirken hat.

### **Besondere Nachschulung (Einstellungs- und Verhaltenstraining für alkoholauffällige Lenker)**

**§ 29b.** (1) An einem besonderen Nachschulungskurs haben Besitzer einer Lenkberechtigung teilzunehmen, die

1. ein Kraftfahrzeug gelenkt oder in Betrieb genommen und hiebei eine Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 StVO 1960 begangen haben, auch wenn die Tat nach Art. IX Abs. 1 Z 3 EGVG zu beurteilen ist, oder
  2. die gegen § 64 a Abs. 4 KFG 1967 verstoßen haben,
- auch wenn sie dabei noch andere Verkehrsverstöße begangen haben.

(2) Die besondere Nachschulung ist in Gruppen mit mindestens sechs und höchstens zehn Teilnehmern durchzuführen. Sie besteht aus einem Kurs mit einem Vorgespräch und fünf Sitzungen von jeweils drei Unterrichtseinheiten zu 50 Minuten (15 Unterrichtseinheiten). Für Teilnehmer, die bereits zum zweiten oder wiederholten Mal an einer besonderen Nachschulung teilnehmen, kann der Kurs bis auf 20 Unterrichtseinheiten erweitert werden. Der Kurs ist möglichst gleichmäßig auf einen Zeitraum von vier bis sechs Wochen zu verteilen. An einem Tag darf nicht mehr als eine Sitzung stattfinden.

(3) In den Kursen sind die Ursachen, die zur Anordnung der Nachschulung geführt haben, zu erörtern, der Bezug des Fehlverhaltens zu persönlichen Einstellungen bewusst zu machen und die Möglichkeiten für ihre Beseitigung zu behandeln. Wissenslücken der Kursteilnehmer über die Wirkung des Alkohols auf die Verkehrsteilnehmer sollen geschlossen und individuell angepasste Verhaltensweisen entwickelt und erprobt werden, um Trinkgewohnheiten zu ändern und Trinken und Lenken künftig zuverlässig zu trennen. Durch die Entwicklung geeigneter Verhaltensmuster sollen die Kursteilnehmer in die Lage versetzt werden, einen Rückfall in weitere Verkehrsverstöße unter Alkoholeinfluss zu vermeiden.

(4) Die besonderen Nachschulungskurse dürfen nur von Kursleitern durchgeführt werden, die folgende Voraussetzungen erfüllen:

1. Psychologe oder Psychologin (§ 1 Psychologengesetz),
2. mindestens dreijährige psychologische Berufserfahrung, davon 160 Stunden theoretische Ausbildung in Verkehrspsychologie und 120 Stunden praktische Erfahrung in Verkehrspsychologie, z.B. Diagnostik,
3. mindestens 160 Stunden Einführung in therapeutische Interventionstechniken und
4. Einschulung in das Kursprogramm, davon 20 Stunden Theorie, zwei Kurse als Co-Trainer und drei Kurse unter Supervision.

Beim Autor eines Kursprogrammes entfallen die Voraussetzungen gemäß Ziffer 4.

### **Ermächtigung zur Nachschulung**

**§ 29c.** (1) Die Ermächtigung zur Durchführung von Nachschulungen gemäß §§ 29 a und 29 b darf nur an Stellen gemäß § 64 a Abs. 5 KFG 1967 erteilt werden. Als Stelle gilt eine Institution nur dann, wenn sie bundesweit einen einheitlichen organisatorischen Ablauf der Kurse, eine begleitende Kontrolle der Kurse (Ergebnisevaluation der Kurse und Evaluation des Kursmodells) und eine einheitliche Aus- und Weiterbildung der Kursleiter (Supervision) sicherstellen kann und wenn sie ein sachgerechtes, auf wissenschaftlicher Grundlage entwickeltes Nachschulungskonzept vorlegt. Ob diese Voraussetzungen vorliegen, stellt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie fest.

(2) Die Ermächtigung ist auf Antrag zu erteilen, wenn die Stelle (Abs. 1) über

1. geeignetes Personal und
2. geeignete Räumlichkeiten sowie
3. bei Anträgen gemäß § 29 a auch über Schulfahrzeuge verfügt.

(3) Die Ermächtigung ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht mehr gegeben sind.

(4) Die ermächtigte Stelle hat unverzüglich nach Abschluss eines Nachschulungskurses der Behörde zu melden, wer

1. am Kurs teilgenommen hat,
2. den Kurs erfolgreich abgeschlossen hat und
3. den Kurs mangels ausreichender Mitarbeit oder aus anderen Gründen nicht erfolgreich abgeschlossen hat.

Die Meldung ist an die Behörde zu erstatten, welche die Nachschulung angeordnet hat.

### **Allgemeine Bestimmungen über die geistige und körperliche Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen**

**§ 30.** *entfällt*

#### **Psychische Krankheiten und geistige Behinderungen**

**§ 31.** *entfällt*

#### **Kraftfahrerspezifische Leistungsfähigkeit und Verkehrsangepasstheit**

**§ 31 a.** *entfällt*

#### **Körpergröße**

**§ 32.** *entfällt*

#### **Körperkraft**

**§ 33.** *entfällt*

#### **Gesundheit**

**§ 34.** (1) Als zum Lenken von Kraftfahrzeugen einer bestimmten Gruppe hinreichend gesund gilt eine Person, bei der nicht festgestellt wurden:

- a) schwere Allgemeinerkrankungen oder schwere lokale Erkrankungen, die das sichere Beherrschen des Kraftfahrzeuges und das Einhalten der für das Lenken des Kraftfahrzeuges geltenden Vorschriften beeinträchtigen könnten,
- b) organische Erkrankungen des zentralen oder peripheren Nervensystems, die das sichere Beherrschen des Kraftfahrzeuges und das Einhalten der für das Lenken des Kraftfahrzeuges geltenden Vorschriften beeinträchtigen könnten,

- c) Erkrankungen, bei denen es zu unvorhersehbaren Bewusstseinsstörungen oder -trübungen kommt,
- d) Alkoholabhängigkeit oder chronischer Alkoholismus,
- e) andere Süchtigkeiten, die das sichere Beherrschen des Kraftfahrzeuges und das Einhalten der für das Lenken des Kraftfahrzeuges geltenden Vorschriften beeinträchtigen könnten,
- f) *entfällt*,
- g) schwere Augenerkrankungen, die das Sehvermögen beeinträchtigen können.

(2) *entfällt*.

(3) Wenn sich aus der Vorgeschichte oder bei der Untersuchung zur Feststellung der Gesundheit gemäß Abs. 1 lit. b, d oder e ein krankhafter Zustand ergibt, der die Eignung zum Lenken eines Kraftfahrzeuges einschränken oder ausschließen würde, ist eine Untersuchung durch einen entsprechenden Facharzt, die eine Prüfung der kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeiten einzubeziehen hat, anzuordnen.

## **Gebrechen**

§ 35. *entfällt*

## **Mopedausweis**

§ 35a. *entfällt*

## **Allgemeine Bestimmungen über die Lenkerprüfung**

§ 36. *entfällt*

### **Allgemeine Bestimmungen über den theoretischen Teil der Lenkerprüfung**

§ 37. *entfällt*

#### **Die theoretische Lenkerprüfung über die Verkehrsvorschriften**

§ 37a. *entfällt*

#### **Die theoretische Lenkerprüfung über das richtige Verhalten im Straßenverkehr und über technische Kenntnisse**

§ 37b. *entfällt*

## **Die praktische Lenkerprüfung**

§ 38. *entfällt*

## **Allgemeine Bestimmungen für Omnibusse**

§ 39. (1) Omnibusse, die ausschließlich auf Rädern laufen, müssen wenigstens zwei Achsen und vier Räder haben.

(2) Das Getriebe von Omnibussen muss leicht schaltbar sein. Omnibusse dürfen keinen Freilauf und keine freilaufähnlichen Vorrichtungen haben, die die Bremswirkung des Fahrzeugmotors vermindern können.

(3) Auf Rädern der lenkbaren Vorderachse(n) von Omnibussen dürfen nicht runderneuerte Reifen, Reifen mit Einlagen oder Reifen, die kein gleichmäßiges Abrollen gewährleisten, verwendet werden. An den angetriebenen Rädern müssen Gleitschutzvorrichtungen angebracht werden können.

(4) Omnibusse müssen an beiden Seiten des Fahrzeuges außen einen Rückblickspiegel aufweisen.

## **Aufbauten von Omnibussen**

§ 40. (1) Aufbauten von Omnibussen dürfen nur aus nicht brennbaren und nicht gefährliche Splitter bildenden Baustoffen bestehen.

(2) Fensterscheiben müssen leicht entfernt werden können. Kann dies nicht durch Ausschwenken oder Auswerfen von in Rahmen gefassten Scheiben erfolgen, so ist im Innenraum des Fahrzeuges an jeder Seitenwand eine hinreichende Anzahl geeigneter Geräte zum Zertrümmern der Scheiben gut sichtbar und leicht zugänglich untergebracht mitzuführen.

## **Türen und Türöffnungen von Omnibussen**

§ 41. (1) Einstiegstufen an Türöffnungen von Omnibussen müssen gleitsicher sein. Griffstangen müssen so angeordnet sein, dass sie beim Ein- und Aussteigen schon vor dem Betreten der Stufen sicher und bequem erreicht werden können.

(2) Omnibusse mit mehr als 30 Plätzen außer dem Lenkerplatz müssen mindestens aufweisen

- a) zwei Türöffnungen in der rechten Seitenwand,
- b) je eine Türöffnung vorne in der rechten und in der linken Seitenwand oder
- c) eine Türöffnung in der Mitte der rechten Seitenwand mit einer lichten Weite von mindestens 120 cm.

(3) Die Türen von Omnibussen müssen im Falle der Gefahr von einem Erwachsenen im Fahrzeug geöffnet werden können. Bei Türen in den Seitenwänden müssen die Türbänder auf der in der Fahrtrichtung vorne liegenden Seite der Tür angebracht sein; dies gilt jedoch nicht für automatische Türen und solche, deren Betätigung oder Benützung dem Fahrpersonal vorbehalten ist.

(4) Türklinken müssen leicht und bequem zu betätigen sein. Sie müssen bei geschlossener Tür selbstsperrend oder blockierbar sein. Über ihnen muss ein fester Fanggriff angebracht sein.

(5) An Türen außer Falttüren muss in hinreichendem Abstand vom Türverschluss (Abs. 4) ein einfacher Sicherungsriegel deutlich sichtbar angebracht sein. Bei Türen, die nur fallweise benützt werden sollen, darf der gesperrte Sicherungsriegel plombiert werden, wenn ein Schild mit der Aufschrift "Nur bei Gefahr öffnen" angebracht ist.

## **Gänge von Omnibussen**

§ 42. (1) Sitze in Omnibussen müssen so angeordnet sein, dass ein durchlaufender Gang in der Längsrichtung des Fahrzeuges frei bleibt, der mindestens die in der Anlage 7 angeführten Maße aufweist. In diesem Gang dürfen sich keine Sitze befinden; eine seitliche Verschiebung der Sitze gegen den Gang hin bis zu 8 cm auf jeder Seite ist jedoch zulässig, wenn die unbesetzten Sitze durch einen leichten Druck in ihre ursprüngliche Lage zurückbewegt werden können.

(2) Die Türen müssen von dem im Abs. 1 angeführten Gang aus unbehindert zugänglich sein. Vor einer links vorne oder rechts hinten angeordneten Tür dürfen Klappsitze angebracht sein, wenn sie aufgeklappt einen Durchgang von mindestens 40 cm Breite freilassen. Vor einer rechts vorne befindlichen Tür darf bei Omnibussen, die zumindest zur fallweisen Verwendung im Gelegenheitsverkehr bestimmt sind und die keine Stehplätze aufweisen, ein Klappsitz für eine Person angebracht sein. Dieser muss aufgeklappt selbsttätig so festgehalten sein, dass er ein- und aussteigenden Personen sicheren Halt bietet. Nach dem Aufklappen muss der Sitz einen Durchgang von mindestens 40 cm Breite freilassen.

## **Plätze in Omnibussen für beförderte Personen**

§ 43. (1) Die Abmessungen von Sitzen von Omnibussen müssen den in der Anlage 7 angeführten Maßen annähernd entsprechen.

(2) Sitze von Omnibussen müssen so befestigt sein, dass sie allen im Betrieb auftretenden Beanspruchungen gewachsen sind.

(3) Stehplätze sind nur zulässig, wenn

- a) Anhaltevorrichtungen so angebracht sind, dass die beförderten Personen während der Fahrt jederzeit sicheren Halt finden,
- b) vor Glasscheiben, die sich in unmittelbarer Nähe von Stehplätzen befinden und deren unterer Rand weniger als 140 cm über dem Fußboden liegt, Schutzstangen angebracht sind.

(4) Bei der Festsetzung der größten Anzahl der Personen, die in Omnibussen auf Stehplätzen befördert werden dürfen, sind für jede Person eine Stehfläche von 0,15 m<sup>2</sup> und ein Gewicht von 68 kg in Rechnung zu stellen.

### **Notausstiege von Omnibussen**

§ 44. (1) Omnibusse müssen in der Rückwand oder im hinteren Teil der linken Seitenwand eine Nottüre aufweisen; diese Nottüre ist jedoch nicht erforderlich

- a) bei Omnibussen mit nicht mehr als 14 Plätzen außer dem Lenkerplatz,
- b) bei Omnibussen mit im § 41 Abs. 2 lit. a oder c angeführten Türöffnungen, die in der Rückwand ein Fenster mit einer Fläche von mindestens 6 300 cm<sup>2</sup> und einer Länge der kürzeren Seite von mindestens 43 cm oder in der Rückwand oder im hinteren Teil der linken Seitenwand zwei Fenster mit einer Fläche von mindestens je 3 700 cm<sup>2</sup> und einer Länge der kürzeren Seite von mindestens 43 cm aufweisen, und
- c) bei Omnibussen mit im § 41 Abs. 2 lit. b angeführten Türöffnungen, die im hinteren Teil der Seitenwände mindestens drei Notausstiegfenster mit einer Fläche von mindestens je 3 700 cm<sup>2</sup> und einer Länge der kürzeren Seite von mindestens 43 cm aufweisen.

(2) Notausstiegfenster dürfen nicht als Kurbelfenster ausgebildet sein. Sie müssen leicht ausschwenkbar oder auswerfbar sein oder eine Verglasung aufweisen, die im Falle der Gefahr in kürzester Zeit und ohne Werkzeug beseitigt werden kann. Sie dürfen nur Abrundungen aufweisen, durch die ihre Verwendung als Notausstieg nicht beeinträchtigt wird.

(3) Notausstiege müssen durch die Aufschrift "Notausstieg" deutlich gekennzeichnet sein. Vor Notausstiegen angebrachte Gegenstände müssen leicht entfernbar sein.

### **Kraftstoffbehälter und Kraftstoffförderung von Omnibussen**

§ 45. (1) Kraftstoffbehälter von Omnibussen dürfen nur im hinteren Teil des Fahrzeuges oder unterhalb des Fußbodens untergebracht sein. Wenn sie nicht mindestens 50 cm von den Türöffnungen entfernt sind, muss der weniger als 50 cm von einer Türöffnung entfernte Teil des Behälters durch eine Blechwand abgeschirmt sein; dies gilt jedoch nicht für die Unterseite des Behälters. Behälter für Vergaserkraftstoff dürfen nicht in der Nähe des Motors liegen. Die Füllöffnung von Kraftstoffbehältern muss so angeordnet sein, dass beim Füllen überfließender Kraftstoff nach außen abgeleitet wird.

(2) Die Förderung des Kraftstoffes darf außer bei Omnibussen mit Antrieb durch Flüssiggas (§ 7 b) nicht durch Überdruck im Kraftstoffbehälter, bei Vergaserkraftstoff auch nicht durch die Schwerkraft erfolgen.

### **Innenräume von Omnibussen**

§ 46. (1) Die Höhe des Innenraumes von Omnibussen muss bei Durchgängen und Stehplätzen mindestens 180 cm, bei Plattformen mindestens 190 cm über dem Fußboden betragen; bei Omnibussen mit nicht mehr als 16 Plätzen außer dem Lenkerplatz muss die Höhe des Innenraumes jedoch mindestens 150 cm betragen.

(2) Gepäckträger im Innenraum müssen so beschaffen sein, dass ein Herunterfallen von Gepäckstücken möglichst vermieden wird.

(3) Bei Kraftfahrzeugen der Klasse M3 mit mehr als 22 Sitzplätzen für beförderte Personen, die weder für Stehplätze ausgelegt sind, noch für die Benutzung im städtischen Verkehr (Stadtbusse) bestimmt sind, müssen die für die Innenausstattung verwendeten Werkstoffe den Anhängen der Richtlinie 95/28/EG, ABl. Nr. L 281 vom 23.11.1995, über das Brennverhalten von Werkstoffen der Innenausstattung bestimmter Kraftfahrzeugklassen entsprechen.

### **Ausstattung der Omnibusse**

§ 47. (1) Omnibusse müssen ausgestattet sein mit

- a) je einer Ersatzsicherung für jede Art von eingebauten elektrischen Sicherungen,
- b) den erforderlichen Ersatzglühlampen zur Behebung von Störungen von Scheinwerfern und Leuchten,
- c) einer Lampe mit weißem oder gelbem Licht, die unabhängig von Stromquellen des Fahrzeuges leuchten kann,
- d) einem bereiften Ersatzrad samt den zum Radwechsel erforderlichen Geräten,
- e) einem Verbandkasten, der mindestens je ein staubdicht verpacktes und gegen Verschmutzung geschütztes Verbandpäckchen von mindestens 8 cm Breite für jeden bei der Genehmigung festgesetzten Platz des Fahrzeuges, je ein Dreieckstuch mit den Ausmaßen von annähernd 90 cm x 90 cm x 127 cm für je drei festgesetzte Plätze des Fahrzeuges, eine Schere sowie 20 Sicherheitsnadeln enthalten muss. Der Verbandkasten muss an einer deutlich bezeichneten Stelle des Fahrzeuges dauernd leicht zugänglich sein,
- f) einem zum Löschen von Bränden am Fahrzeug geeigneten betriebsbereiten Handfeuerlöscher, dessen Bauart und Wirksamkeit von einer zur Prüfung von Feuerlöschgeräten staatlich anerkannten Stelle als für diesen Zweck geeignet erklärt wurde. Als geeignet und betriebsbereit gelten nur plombierte Handfeuerlöscher, bei denen seit dem Zeitpunkt ihrer letzten Überprüfung nicht mehr als zwei Jahre verstrichen sind. Der Feuerlöscher muss dauernd leicht zugänglich und sein Aufbewahrungsort am Fahrzeug leicht erkennbar sein.

(2) Der Landeshauptmann hat auf Antrag eine Befreiung von Abs. 1 lit. b, c, d und e oder von § 3 q Abs. 3 letzter Satz, insbesondere für den Ortslinienverkehr, zu erteilen, wenn dagegen vom Standpunkt der Verkehrssicherheit keine Bedenken bestehen.

### **Wagenbuch für Omnibusse**

§ 48. (1) Für jeden Omnibus hat dessen Zulassungsbesitzer ein eigenes Wagenbuch oder einen gleichwertigen Evidenzbehelf zu führen. Der Zulassungsbesitzer hat das Wagenbuch mindestens zwei Jahre, gerechnet vom Tag der letzten Eintragung, aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

(2) Der Zulassungsbesitzer hat dafür zu sorgen, dass in das Wagenbuch eingetragen werden

- a) die Ergebnisse vorgeschriebener Prüfungen des Fahrzeuges unter Angabe des Zustandes der Lenkvorrichtung, der Reifen, der Bremsanlagen und der Ergebnisse der Bremsproben,
- b) Reparaturen, Austausch von Bestandteilen und Reifen,
- c) für die Verkehrs- und Betriebssicherheit wichtige Umstände sowie längere Außerbetriebsetzungen.

### **Omnibusanhänger**

§ 49. (1) Für Omnibusanhänger gelten die Bestimmungen des § 39 Abs. 3, der §§ 40 bis 44 und der §§ 46 bis 48.

(2) Omnibusanhänger müssen mit einer auf alle Räder wirkenden Druckluft- oder hydraulischen Bremsanlage versehen sein.

(3) Omnibusanhänger müssen mit einer Vorrichtung versehen sein, die dem Lenker des Zugfahrzeuges anzeigt, dass der Reifendruck beim Anhänger in einem die Verkehrssicherheit gefährdenden Ausmaß absinkt.

## **Lastkraftwagen zur Beförderung von mehr als acht Personen**

**§ 50.** (1) Für Lastkraftwagen, die gemäß § 106 Abs. 5 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 zur Beförderung von mehr als acht Personen, abgesehen vom Lenker, verwendet werden dürfen, gelten die Bestimmungen des § 39 Abs. 2 bis 4, § 47 Abs. 1 lit. a, b und d bis f und Abs. 2 und § 48 sinngemäß.

(2) Die Sitze (Sitzbänke) müssen gemäß § 43 Abs. 2 befestigt sein und, wenn sie nicht unmittelbar an Wänden angebracht sind, feste Seiten- und Rückenlehnen aufweisen. An umlegbaren Seiten- oder Rückwänden dürfen keine Sitze befestigt sein.

(3) Die Ladefläche muss mit Seitenwänden oder einer Brüstung von mindestens 90 cm Höhe versehen sein; in einer Höhe von 120 cm muss eine Stützleiste von ausreichender Festigkeit angebracht sein. Der durch das Überdecken der Ladefläche gebildete Raum muss mindestens 160 cm hoch sein. Bei im Abs. 1 angeführten Lastkraftwagen mit kippbarer Ladefläche muss die Wirkung der Kippvorrichtung aufgehoben werden können.

## **Oberleitungskraftfahrzeuge**

**§ 51.** Bei Oberleitungskraftfahrzeugen muss dauernd gewährleistet sein, dass im Falle eines Isolationsdefektes Personen, die in elektrisch leitender Verbindung mit dem Erdboden stehen, beim Berühren des Fahrzeuges nicht an eine Berührungsspannung von mehr als 65 V geraten können.

## **Zugmaschinen**

**§ 52.** (1) Bei Zugmaschinen und mit diesen verbundenen Geräten müssen gefährlich bewegliche Teile, wie Zapfwellen, Gelenkwellen, Riemen- oder Kettentriebe und dergleichen, die im Arbeits- oder Aufenthaltsbereich des Lenkers oder anderer Personen liegen, in ihrer ganzen Ausdehnung so verkleidet oder verdeckt sein, dass ein unbeabsichtigtes Berühren mit einem Körperteil oder mit Kleidungsstücken, auch von unten her nicht zu erwarten ist. Bewegliche Maschinenteile wie Gestänge von Hebeeinrichtungen dürfen in den angeführten Bereichen keine Quetsch- oder Scherstellen ergeben, die Unfälle verursachen können. Verkleidungen, Verdeckungen und andere Teile wie Anhängervorrichtungen oder Fußrasten, bei denen zu erwarten ist, dass sie als Auftritt oder Standfläche verwendet werden, müssen einer Belastung mit einer lotrechten Kraft von mindestens 1 500 N ohne wesentliche bleibende Veränderung ihrer Form oder Stellung standhalten können. Verkleidungen von Wellen dürfen sich nicht mitdrehen können.

(2) An Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h muss hinten am Fahrzeug die Aufschrift "25 km" vollständig sichtbar angebracht sein. Für diese Aufschrift gilt § 57 Abs. 6 sinngemäß.

(3) Bei Zugmaschinen mit nur einer Bremsanlage (§ 6 Abs. 2 KFG 1967) muss im Falle des Bruches eines Teiles der Bremsanlage, dessen Ausfallen nicht ausgeschlossen werden kann, noch mindestens ein Rad gebremst werden können. Bei Zugmaschinen sind Bremsanlagen zulässig, mit denen jeweils auch nur auf einer Seite des Fahrzeuges liegende Räder gebremst werden können, wenn durch eine Vorrichtung bewirkt werden kann, dass mit jeder solchen Bremsanlage auch Räder auf verschiedenen Seiten des Fahrzeuges zugleich gebremst werden können.

(4) Geräte, zusätzliche Aufbauten, zusätzliche Sitze und zusätzliche Vorrichtungen zur Beförderung von Gütern dürfen, wenn sich dadurch die Fahreigenschaften des Fahrzeuges verändern, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 5, mit Zugmaschinen nur dann verbunden sein, wenn die Summe der beim stehenden Fahrzeug durch die lenkbaren Räder auf eine waagrechte ebene Fahrbahn wirkenden Radlasten mindestens ein Fünftel des Eigengewichtes des Fahrzeuges beträgt. Ladeflächen von Zugmaschinen müssen so angebracht sein, dass

- a) sie abnehmbar sind und symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegen,
- b) sie nicht mehr als 150 cm über der Fahrbahn liegen,
- c) sie die größte Breite des übrigen Fahrzeuges nicht überragen,
- d) ihre Länge, wenn der Schwerpunkt der Ladefläche zwischen den Achsen liegt, nicht mehr als das 1,4fache der größten Spurweite des Fahrzeuges beträgt,
- e) sie, wenn sie sich am vorderen oder hinteren Ende der Zugmaschine befinden, die vorderste oder die hinterste Achse um nicht mehr als das Ausmaß des Achsabstandes des Fahrzeuges überragen.

(5) Mit landwirtschaftlichen Zugmaschinen dürfen Geräte, zusätzliche Aufbauten, zusätzliche Sitze, zusätzliche Räder oder Einrichtungen an Rädern zur Verminderung ihrer Flächenpressung und zusätzliche Vorrichtungen zur Beförderung von Gütern auf Fahrten innerhalb des Verwaltungsbezirkes, in dem der eigene land- und forstwirtschaftliche Betrieb liegt, sowie auf Fahrten innerhalb der an diesen Verwaltungsbezirk angrenzenden Verwaltungsbezirke nur verbunden sein, wenn außer dem Abs. 4 erster Satz noch folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- a) diese Gegenstände dürfen zusammen mit dem Fahrzeug eine Breite von 3 m und eine Länge von 12 m nicht überschreiten;
- b) Sitze dürfen nicht über die äußersten Punkte des Fahrzeuges hinausragen;
- c) die äußersten Punkte über das Fahrzeug seitlich hinausragender Gegenstände müssen mit auffälliger Farbe gekennzeichnet sein; dies gilt jedoch nicht bei Rädern. Ragen diese Gegenstände seitlich um mehr als 40 cm über die äußersten Punkte der Leuchtflächen der Begrenzungsleuchten oder der Schlussleuchten hinaus, so müssen, unbeschadet des § 14 Abs. 7 KFG 1967 während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder Nebel oder wenn es die Witterung sonst erfordert, zusätzliche Begrenzungsleuchten oder Schlussleuchten angebracht sein, deren äußerste Punkte der Leuchtflächen nicht mehr als 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges samt den angebrachten Gegenständen entfernt sind, deren oberste Punkte der Leuchtflächen nicht mehr als 190 cm und deren unterste Punkte der Leuchtflächen nicht weniger als 50 cm über der Fahrbahn liegen. Ragen diese Gegenstände um mehr als 150 cm über den hintersten Punkt des Fahrzeuges hinaus, so müssen sie gemäß § 59 Abs. 1 gekennzeichnet sein;
- d) bei Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h muss hinten am Fahrzeug oder an dem Gegenstand die Aufschrift "25 km" angebracht sein.

(5a) Die größte Breite von landwirtschaftlichen Zugmaschinen darf die im § 4 Abs. 6 Z. 2 KFG 1967 festgesetzte Höchstgrenze überschreiten, wenn

- a) diese Höchstgrenze nur durch Räder des Fahrzeuges überschritten wird,
- b) eine größte Breite von 3 m nicht überschritten wird,
- c) das Fahrzeug nur zur Verwendung innerhalb des Verwaltungsbezirkes, in dem der eigene land- und forstwirtschaftliche Betrieb liegt, oder innerhalb der an diesen angrenzenden Verwaltungsbezirke bestimmt ist und
- d) bei Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h hinten am Fahrzeug die Aufschrift "25 km" angebracht ist.

(5b) Bei den im Abs. 5 und 5a angeführten Verwendungsarten muss die im § 58 Abs. 1 Z 3 lit. e angeführte Höchstgeschwindigkeit nach dem Muster der Anlage 8a angeschrieben sein; dies gilt jedoch nicht, wenn die Bauartgeschwindigkeit des Kraftfahrzeuges die angeführte Höchstgeschwindigkeit nicht übersteigt. Diese Aufschrift muss in schwarzer Farbe auf im Lichte eines Scheinwerfers gelbrot rückstrahlendem Grund dauernd gut lesbar, unverwischbar und vollständig sichtbar angebracht sein; die Anbringung auf einer abnehmbaren beweglich befestigten Tafel ist zulässig. Die Aufschrift ist am hintersten Punkt des Fahrzeuges oder des Gegenstandes annähernd lotrecht und senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeuges anzubringen; ihr unterster Punkt darf nicht weniger als 40 cm und ihr oberster Punkt darf nicht mehr als 120 cm über der Fahrbahn liegen.

(6) Für Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gelten, wenn die Einhaltung der Vorschriften über die Anbringung von Scheinwerfern, Leuchten und Rückstrahlern nur unter wesentlicher Beeinträchtigung der Verwendbarkeit des Fahrzeuges im Rahmen seiner Zweckbestimmung möglich ist, folgende Erleichterungen

1. hinsichtlich der Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler: sie dürfen auch so am Fahrzeug angebracht sein, dass sie leicht abnehmbar sind;
2. hinsichtlich der Scheinwerfer:
  - a) der Abstand der obersten Punkte der Lichtaustrittsfläche von der Fahrbahn darf nicht mehr als 135 cm betragen;
  - b) der Abstand der vordersten Punkte der im § 14 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Scheinwerfer für Abblendlicht von den vordersten Punkten des Fahrzeuges darf 50 cm nur überschreiten, wenn die Sicht vom Lenkerplatz aus weder durch Schattenwirkung noch durch die Lichtbündel der Scheinwerfer selbst beeinträchtigt ist und wenn die Lichtaustrittsöffnungen, bezogen auf die parallel zur Längsmittlebene des

- Fahrzeuges und zur Fahrbahn verlaufende Leuchtrichtung in einem Vertikalwinkelbereich von mindestens  $\pm 15^\circ$  und in einem Horizontalwinkelbereich von mindestens  $10^\circ$  gegen die Längsmittlebene und von mindestens  $45^\circ$  nach außen von vorne sichtbar sind; die vordersten Punkte der Scheinwerfer dürfen nicht hinter der durch die Mitte des Lenkrades gehenden, zur Längsmittlebene des Fahrzeuges und zur Fahrbahn senkrechten Ebene liegen;
- c) der Abstand der äußersten Punkte der Lichtaustrittsfläche der Scheinwerfer für Abblendlicht vom äußersten Rand des Fahrzeuges darf 40 cm überschreiten;
3. hinsichtlich der Begrenzungsleuchten:
    - a) der Abstand der obersten Punkte der Leuchtflächen von der Fahrbahn darf nicht mehr als 190 cm betragen;
    - b) die Sichtbarkeit des ausgestrahlten Lichtes (§ 12 Abs. 1 lit. b) muss in einem Horizontalwinkelbereich von  $10^\circ$  zur Fahrzeugmitte gewährleistet sein;
  4. hinsichtlich der Schlussleuchten:
    - a) der Abstand der obersten Punkte der Leuchtflächen von der Fahrbahn darf nicht mehr als 190 cm betragen;
    - b) der Abstand der innersten Punkte der Leuchtflächen von der Längsmittlebene des Fahrzeuges darf nicht weniger als 25 cm betragen;
    - c) die Lichtaustrittsöffnungen müssen bezogen auf die parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeuges und zur Fahrbahn verlaufende Leuchtrichtung in einem Vertikalwinkelbereich von mindestens  $\pm 15^\circ$  und in einem Horizontalwinkelbereich von mindestens  $10^\circ$  gegen die Längsmittlebene und von mindestens  $45^\circ$  nach außen von hinten sichtbar sein;
  5. hinsichtlich der Rückstrahler:
    - a) der Abstand der obersten Punkte der Lichtaustrittsflächen von der Fahrbahn darf nicht mehr als 150 cm betragen;
    - b) der Abstand der innersten Punkte der Lichtaustrittsflächen von der Längsmittlebene des Fahrzeuges darf nicht weniger als 25 cm betragen;
  6. hinsichtlich der Bremsleuchten:
    - a) die innersten Punkte der Lichtaustrittsöffnungen der Bremsleuchten müssen mindestens 25 cm von der Längsmittlebene des Fahrzeuges entfernt sein;
    - b) die Lichtaustrittsöffnungen müssen bezogen auf die parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeuges und zur Fahrbahn verlaufende Leuchtrichtung in einem Vertikalwinkelbereich von mindestens  $\pm 15^\circ$  und in einem Horizontalwinkelbereich von mindestens  $10^\circ$  gegen die Längsmittlebene und von mindestens  $45^\circ$  nach außen von hinten sichtbar sein;
  7. hinsichtlich der Blinkleuchten:
    - a) der Abstand der obersten Punkte der Leuchtflächen der Blinkleuchten, die vorne oder hinten am Fahrzeug angebracht sind, von der Fahrbahn darf nicht mehr als 210 cm betragen;
    - b) der Abstand der obersten Punkte der Leuchtflächen der an den Längsseiten des Fahrzeuges angebrachten Blinkleuchten von der Fahrbahn darf nicht mehr als 230 cm betragen;
    - c) Blinkleuchten, mit denen nur nach vorne Licht ausgestrahlt werden kann, dürfen seitlich am Fahrzeug angebracht sein, wenn die Leuchtflächen, bezogen auf die parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeuges und zur Fahrbahn verlaufende Leuchtrichtung, in einem Vertikalwinkelbereich von mindestens  $\pm 15^\circ$  bis zu einem Horizontalwinkel von mindestens  $10^\circ$  zur Längsmittlebene und von mindestens  $80^\circ$  nach außen von vorne sichtbar sind;
    - d) das mit vorne oder hinten am Fahrzeug angebrachten Blinkleuchten ausgestrahlte Blinklicht muss in einem Horizontalwinkelbereich von wenigstens  $10^\circ$  zur Längsmittlebene und mindestens  $80^\circ$  nach außen sichtbar sein;
  8. hinsichtlich der Nebelscheinwerfer:
 

die innersten Punkte ihrer Lichtaustrittsflächen müssen mindestens 25 cm von der Längsmittlebene des Fahrzeuges entfernt sein.

Die Erleichterung gemäß Z. 5 lit. a gilt nur, wenn am Fahrzeug ein zusätzliches Paar Rückstrahler in der vorgeschriebenen Höhe angebracht ist; der Abstand der äußersten Punkte der Leuchtflächen dieser Rückstrahler vom äußersten Rand des Fahrzeuges darf jedoch das vorgeschriebene Höchstmaß überschreiten.

(7) Landwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 35 km/h müssen nicht mit Radabdeckungen (§ 7 Abs. 1 KFG 1967) versehen sein, wenn die Einhaltung der Vorschriften über die Anbringung von Radabdeckungen nur unter wesentlicher Beeinträchtigung der Verwendbarkeit des Fahrzeuges im Rahmen seiner Zweckbestimmung möglich ist.

(8) Zugmaschinen mit symmetrisch oder annähernd symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges angeordnetem Lenkersitz mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg müssen nicht mit einer selbsttätig schließenden Anhängervorrichtung (§ 13 Abs. 3 KFG 1967) ausgerüstet sein.

(9) Bei Zugmaschinen mit Zapfwellen darf das Anlassen des Antriebsmotors des Fahrzeuges nur bei ausgeschalteter Kraftübertragung zwischen Antriebsmotor und Fahrzeugrädern erfolgen können.

(10) Landwirtschaftliche Zugmaschinen müssen entsprechen hinsichtlich ihrer/ihren/ihrer

1. Lenkanlage den Bestimmungen der EWG-Richtlinie 75/321/EWG idF 98/39/EG,
2. Ladepritsche den Bestimmungen der EWG-Richtlinie 74/152, ABl. Nr. L 84 vom 28. März 1974, S 33,
3. Massen und Abmessungen den Bestimmungen der EWG-Richtlinie 89/173/EWG und 74/151 idF 98/38/EG,
4. Verbindungseinrichtungen den Bestimmungen der EWG-Richtlinie 89/173 in der Fassung 2000/1/EG, ABl. Nr. L 21 vom 26. Jänner 2000, S 16,
5. Freiraumes zur Radabdeckung den Bestimmungen der EWG-Richtlinie 89/173,
6. Zapfwellen und deren Schutzabdeckung den Bestimmungen der EWG-Richtlinie 86/297, ABl. Nr. L 186 vom 8. Juli 1986, S 19,
7. Drehzahlreglers den Bestimmungen der EWG-Richtlinie 89/173,
8. Schutzes von Antriebselementen den Bestimmungen der EWG-Richtlinie 89/173,
9. Betätigung der Anhängerbremsen den Bestimmungen der EWG-Richtlinie 89/173,
10. Bauartgeschwindigkeit den Bestimmungen des Anhanges der Richtlinie 74/152/EWG idF 98/89/EG,
11. Abschleppleinrichtungen und Rückwärtsgang den Anhängen der Richtlinie 79/533/EWG idF 1999/58/EG.

### **Transportkarren und Motorkarren**

§ 53. (1) An Transportkarren mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h muss hinten am Fahrzeug die Aufschrift "30 km" vollständig sichtbar angebracht sein. Für diese Aufschrift gilt § 57 Abs. 6 sinngemäß.

(2) Für andere als die im Abs. 1 angeführten Transportkarren gelten die für Lastkraftwagen festgesetzten Bestimmungen.

(3) Für Motorkarren gilt § 52 Abs. 2, Abs. 4 erster Satz, Abs. 5, 5b und 6 sinngemäß.

### **Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter**

§ 53a. *entfällt.*

### **Selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Anhänger-Arbeitsmaschinen**

§ 54. (1) An selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit mehr als einer Achse und einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h muss hinten am Fahrzeug die Aufschrift "30 km" vollständig sichtbar angebracht sein. Für diese Aufschrift gilt § 57 Abs. 6 sinngemäß.

(2) Auf die im Abs. 1 angeführten Fahrzeuge sowie auf im § 93 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Anhänger-Arbeitsmaschinen sind die Bestimmungen des § 52 Abs. 1, 3, 4 erster Satz, 5 und 6 sinngemäß anzuwenden; bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen darf jedoch, wenn die sinngemäße Anwendung dieser Bestimmungen mit einer wesentlichen Verminderung der Wirksamkeit der im § 14 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Scheinwerfer verbunden wäre,

1. der Abstand der obersten Punkte der Lichtaustrittsflächen der Scheinwerfer von der Fahrbahn bis zu 220 cm betragen; wenn dieser Abstand jedoch 135 cm übersteigt, müssen die Scheinwerfer so gegen die Fahrbahn geneigt sein, dass die Hell-Dunkel-Grenze des mit ihnen ausgestrahlten Abblendlichtes 30 m vor dem Scheinwerfer auf der Fahrbahn auftrifft;
2. der Abstand der vordersten Punkte der Scheinwerfer von den vordersten Punkten des Fahrzeuges 50 cm überschreiten, wenn die im § 52 Abs. 6 Z. 1 lit. b angeführten Winkelangaben eingehalten sind.

(3) Für selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit nur einer Achse gelten die Vorschriften des § 56 über Einachszugmaschinen.

(4) Wird von einem Mähdrescher das abgebaute Schneidwerk (Mähwerk) auf einer mit dem Fahrzeug genehmigten Fahrzeugkonstruktion nachgezogen, so gilt dies nicht als das Ziehen eines nicht zum Verkehr zugelassenen Anhängers.

### **Krafträder**

**§ 54a.** (1) Bei einspurigen Motorfahrrädern muss der Austausch von Teilen der Antriebsübersetzung des Motors gegen solche, die eine Änderung der Übersetzung bewirken durch die Bauart des Motors ausgeschlossen sein. Auf dem Ritzel und dem Antriebskettenrad müssen die Anzahl der Zähne, bei anderen die Übersetzung bestimmenden Teilen eine Herstellerkennzeichnung dauernd gut lesbar und unverwischbar angeschrieben sein. Das Antriebskettenrad an einem angetriebenen Rad muss mit der Nabe dieses Rades so verbunden sein, dass eine Trennung dieser Verbindung nur unter deutlich erkennbarer Verletzung einer Kontrolleinrichtung erfolgen kann.

(2) Bei Motorrädern mit Motoren gleicher Type oder von einer Type abgeleiteten Ausführungen und verschiedener Nennleistung darf die Nennleistung von der Ausführung mit der höchsten Nennleistung nicht um mehr als 50 v.H. abweichen, auch wenn die Ausführung mit der höchsten Nennleistung im Ausland genehmigt worden ist. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Ausführungen im Rahmen einer EU-Betriebserlaubnis nach der Richtlinie 92/61/EWG genehmigt worden sind. Bei Krafträdern dürfen in den Ansaugkanälen keine entfernbaren Drosseleinrichtungen wie Blenden oder Büchsen liegen. Der engste Vergaserquerschnitt darf nicht durch eingepresste oder leicht entfernbare Büchsen gegeben sein.

(3) Bei Kleinkrafträdern sowie Krafträdern mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm<sup>3</sup> und einer höchsten Motorleistung von nicht mehr als 11 kW muss durch technische Maßnahmen gewährleistet sein, dass unzulässige Veränderungen soweit wie möglich verhindert werden. Diese Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe und unzulässige Veränderungen müssen dem Anhang des Kapitels 7 der Richtlinie 97/24/EG entsprechen.

(4) Bei Motorfahrrädern (Kleinkrafträdern), Kleinmotorrädern und Krafträdern mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm<sup>3</sup> und einer höchsten Motorleistung von nicht mehr als 11 kW müssen folgende Fahrzeugteile und Baugruppen durch Buchstaben, Ziffern oder Symbole identifizierbar sein:

1. Ansaugeräuschkämpfer (Luftfilter),
2. Vergaser oder entsprechende Vorrichtung,
3. Ansaugstutzen (sofern nicht mit Vergaser oder Zylinder oder Kurbelgehäuse in einem Stück),
4. Zylinder,
5. Zylinderkopf,
6. Kurbelgehäuse,
7. Auspuffrohr (sofern nicht mit dem Schalldämpfer in einem Stück),
8. Schalldämpfer,
9. Getriebeabtrieb (Antriebsritzel oder Riemenscheibe vorne),
10. Radantrieb (Antriebskettenrad oder Riemenscheibe hinten),
11. elektrische/elektronische Einrichtungen zur Motorsteuerung (Zündung, Einspritzung usw.) und im Fall einer Einrichtung, die geöffnet werden kann, alle verschiedenen elektronischen Datenträger,
12. Querschnittverengung (Buchse oder sonstige).

Wenn diese Nummern nicht durch den Hersteller vergeben werden, sind sie von der Genehmigungsbehörde zuzuweisen. Sie müssen an den zu kennzeichnenden Teilen zuverlässig und dauerhaft angebracht sein. Die Buchstaben, Ziffern und Symbole müssen eine Höhe von mindestens 2,5 mm aufweisen und leicht lesbar sein.

(5) An jedem Motorfahrrad (Kleinkraftrad), Kleinmotorrad und Kraftrad mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm<sup>3</sup> und einer höchsten Motorleistung von nicht mehr als 11 kW muss an einer leicht zugänglichen Stelle ein dauerhaftes

Schild von mindestens 60 mm x 40 mm angebracht sein. Es kann sich hierbei um ein Klebeschild handeln, das sich jedoch nicht ohne Beschädigung entfernen lässt. Auf diesem Schild muss der Hersteller angeben:

1. Name oder Fabrikname des Herstellers,
2. Kennbuchstabe für die Fahrzeugklasse,
3. für Getriebeabtrieb und Radantrieb die Zahl der Zähne (im Fall eines Kettenrads) bzw. den Durchmesser der Riemenscheibe (in mm),
4. Kennzahl(en) oder Symbol(e) der gemäß Abs. 4 gekennzeichneten Teile oder Baugruppen.

Die Buchstaben, Ziffern und Symbole müssen mindestens 2,5 mm hoch und leicht lesbar sein.“

(5a) Die Identifikationsnummern gemäß Abs. 4 Z 2 und Z 8 müssen auch mehrspurige Motorfahräder, Motorräder sowie Motorräder mit Beiwagen aufweisen.

(5b) Am Fahrzeug müssen vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar angeschrieben oder zuverlässig angebracht sein:

1. die im § 27 Abs. 1 erster Satz KFG 1967 angeführten Angaben und
2. die in Abs. 4 und Abs. 5 angeführten Teilbezeichnungen und Nummern.

(6) Ständer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen müssen den Anforderungen des Anhangs der Richtlinie 93/31/EWG in der Fassung 2000/72/EG entsprechen.

(7) Die Ermittlung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen der Klassen L hat nach Anhang I der Richtlinie 95/1/EG, ABl. Nr. L 52 vom 8.3.1995, zu erfolgen.

(8) Kraftfahrzeuge der Klassen L, die für die Beförderung von Beifahrern ausgelegt sind, müssen mit einem geeigneten Haltesystem für die Beifahrer versehen sein. Das Haltesystem für zweirädrige Kraftfahrzeuge muss aus einem Haltegurt oder einem oder mehreren Haltegriffen bestehen und dem Anhang der Richtlinie idF 1999/24/EG, entsprechen.

(9) Zweirädrige und dreirädrige Kraftfahrzeuge (Richtlinie 92/61/EG) müssen an einer leicht zugänglichen Stelle mit einem fest angebrachten Fabrikschild versehen sein. Das Schild muss gut lesbar sein und dauerhaft mit folgenden Angaben im Sinne der Richtlinie 93/34/EG idF 1999/25/EG versehen sein:

1. Name des Herstellers
2. Betriebserlaubniszeichen
3. Fahrzeug-Identifizierungsnummer
4. Standgeräusch.

(10) Zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge (Richtlinie 92/61/EG) müssen mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet sein. Dieser Geschwindigkeitsmesser muss dem Anhang der Richtlinie 2000/7/EG über den Geschwindigkeitsmesser von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen, ABl. Nr. L 106 vom 3. Mai 2000, S 1, entsprechen.

### **Invalidenkraftfahrzeuge**

§ 55. Bei Invalidenkraftfahrzeugen muss mit der im § 6 Abs. 2 des Kraftfahrgesetzes 1967 angeführten Bremsanlage eine mittlere Bremsverzögerung von mindestens 2,5 m/s<sup>2</sup> erreicht werden können.

### **Einachszugmaschinen**

§ 56. (1) Für Einachszugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h, die nur von einem Fußgänger gelenkt werden können, gilt § 57 Abs. 3. Übersteigt das höchste zulässige Gesamtgewicht dieser Einachszugmaschine 250 kg, so müssen sie, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3, eine Betriebsbremsanlage und eine durch rein mechanische Teile feststellbare Bremsanlage, durch die das Abrollen des Fahrzeuges auch bei Abwesenheit des Lenkers verhindert werden kann, aufweisen. Diese Bremsanlagen dürfen gemeinsame Teile haben. Die Bremsflächen müssen mit mindestens einem Rad starr oder unter Zwischenschaltung von Teilen, deren Versagen nicht zu erwarten ist, verbunden sein. Mit der Betriebsbremsanlage muss bei höchstem zulässigem Gesamtgewicht der Einachszugmaschine eine Verzögerung von mindestens 2 m/s<sup>2</sup> erreicht werden können.

(2) Für Einachszugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug oder Gerät so verbunden sind, dass sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden und die nur von einem Fußgänger gelenkt werden können, gilt, wenn sie eine

Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h aufweisen, § 57 Abs. 3.

(3) Für Einachszugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug oder Gerät so verbunden sind, dass sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden und eine Bauartgeschwindigkeit von mehr als 10 km/h und nicht mehr als 25 km/h aufweisen, gelten die für Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h festgesetzten Vorschriften sinngemäß. Solche Einachszugmaschinen müssen nicht mit Rückblickspiegeln ausgerüstet sein. Sie müssen eine Betriebsbremsanlage und eine durch rein mechanische Teile feststellbare Bremsanlage, durch die das Abrollen des Fahrzeuges auch bei Abwesenheit des Lenkers verhindert werden kann, aufweisen. Diese Bremsanlagen dürfen miteinander gemeinsame Teile haben. Die Bremsflächen müssen mit mindestens einem Rad starr oder unter Zwischenschaltung von Teilen, deren Versagen nicht zu erwarten ist, verbunden sein. Mit der Betriebsbremsanlage muss bei höchstem zulässigen Gesamtgewicht der Einachszugmaschine eine Verzögerung von mindestens  $2 \text{ m/s}^2$  erreicht werden können. Die Bremsanlagen müssen vom Lenkersitz aus betätigt werden können; sie dürfen an der Einachszugmaschine oder an dem mit ihr verbundenen anderen Fahrzeug oder Gerät angebracht sein.

(4) Im Abs. 3 angeführte Fahrzeuge, deren größte Breite 130 cm nicht überschreitet und die vorne nur ein Rad aufweisen oder nur zwei Räder, die miteinander starr und drehfest verbunden sind, müssen mit den im § 15 Abs. 1 lit. a des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Scheinwerfern, Leuchten und Rückstrahlern ausgerüstet sein.

(5) Bei im Abs. 3 angeführten Fahrzeugen, die nicht unter Abs. 4 fallen, dürfen die an Kraftfahrzeugen vorne anzubringenden Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler auch an den mit der Einachszugmaschine verbundenen anderen Fahrzeugen oder Geräten angebracht sein, wenn ihre Sichtbarkeit von vorne bei üblicher Haltung des Lenkers gewährleistet ist. Anstelle von Begrenzungsleuchten dürfen im Abs. 3 angeführte Fahrzeuge auch nur mit im § 16 Abs. 2 1. Satz des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Rückstrahlern versehen sein. Die am Fahrzeug hinten angebrachten Rückstrahler dürfen nicht die Form eines Dreiecks haben.

(6) Im Abs. 3 angeführte Fahrzeuge, bei denen das Anzeigen der bevorstehenden Änderung der Fahrtrichtung oder des bevorstehenden Wechsels des Fahrstreifens durch deutlich erkennbare Armzeichen möglich ist, müssen nicht mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet sein.

### **Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h**

§ 57. (1) Die Abmessungen von Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h dürfen nicht überschreiten:

1. eine größte Höhe von ..... 3,8 m,
2. eine größte Breite von ..... 2,2 m,
3. eine größte Länge von ..... 10,0 m.

(2) Die im Abs. 1 angeführten Fahrzeuge müssen mindestens eine Bremsanlage aufweisen, mit der es dem Lenker möglich ist, auch bei höchster zulässiger Belastung des Fahrzeuges, auf allen in Betracht kommenden Steigungen und Gefällen und auch beim Ziehen von Anhängern bei jeder Fahrgeschwindigkeit diese, der jeweiligen Verkehrslage entsprechend, sicher, schnell und auf eine möglichst geringe Entfernung bis zum Stillstand des Fahrzeuges zu verringern und das unbeabsichtigte Abrollen des Fahrzeuges auszuschließen.

(3) Die im Abs. 1 angeführten Fahrzeuge und ihre Breite müssen während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder Nebel oder dann, wenn es die Witterung sonst erfordert, unbeschadet der Bestimmungen des § 60 Abs. 3 letzter Satz der StVO. 1960, durch zwei Leuchten anderen Straßenbenutzern deutlich erkennbar gemacht sein, mit denen nach vorne weißes und nach hinten rotes Licht ausgestrahlt wird. Wenn diese Leuchten mit dem Fahrzeug dauernd fest verbunden sind, müssen sie symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges und so angebracht sein, dass die äußersten Punkte ihrer Leuchtflächen nicht mehr als 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges entfernt sind und die obersten Punkte ihrer Leuchtflächen nicht mehr als 120 cm über der Fahrbahn liegen.

(4) Die im Abs. 1 angeführten Fahrzeuge müssen hinten mit mindestens zwei roten Rückstrahlern ausgerüstet sein, mit denen anderen Straßenbenutzern das Fahrzeug erkennbar gemacht und das richtige Abschätzen seiner Breite ermöglicht werden kann. Die Rückstrahler dürfen nicht die Form eines Dreiecks haben und müssen symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges und so angebracht sein, dass die innersten Punkte ihrer Lichteintrittsflächen mindestens 30 cm von der

Längsmittlebene des Fahrzeuges und die äußersten Punkte ihrer Lichteintrittsflächen höchstens 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges entfernt sind und dass die obersten Punkte ihrer Lichteintrittsflächen nicht mehr als 90 cm über der Fahrbahn liegen. Für diese Rückstrahler gelten die Bestimmungen des § 16 Abs. 1 und 2.

(5) Einspurige Fahrzeuge müssen nur mit je einer im Abs. 3 angeführten Beleuchtungseinrichtung und einem im Abs. 4 angeführten Rückstrahler ausgerüstet sein.

(6) Die im § 96 Abs. 1 KFG 1967 angeführte Tafel muss nach dem Muster der Anlage 8 ausgeführt sein. Die Aufschrift nach dem Muster der Anlage 8 kann auch in anderer Weise als auf einer Tafel am Fahrzeug geführt werden, wenn die Aufschrift sonst dem § 96 Abs. 1 KFG 1967 entspricht.

(7) Der mit A-bewertete Schallpegel des Betriebsgeräusches eines Kraftfahrzeuges mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h darf 75 dB(A), gemessen nach Anlage 1c, nicht überschreiten.

### Höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit

§ 58. (1) Beim Verwenden von Kraftfahrzeugen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr dürfen folgende Geschwindigkeiten nicht überschritten werden:

#### 1. Im Hinblick auf das Fahrzeug

- a) mit Kraftwagen, einschließlich Gelenkbussen, und Sattelkraftfahrzeugen jeweils mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg, ausgenommen
  - Omnibusse,..... 70 km/h,
  - auf Autobahnen (§ 43 Abs. 3 lit. a der StVO. 1960)..... 80 km/h,
- b) mit Omnibussen, ausgenommen Gelenkbusse, ..... 80 km/h,  
auf Autobahnen (§ 43 Abs. 3 lit. a der StVO. 1960)..... 100 km/h,
- c) mit Kraftfahrzeugen und Anhängern,  
die mit Spikesreifen (§ 4 Abs. 5)  
versehen sind ..... 80 km/h,  
auf Autobahnen (§ 43 Abs. 3 lit. a  
StVO. 1960) ..... 100 km/h;

#### 2. im Hinblick auf das Ziehen von Anhängern und das Abschleppen von Kraftfahrzeugen

- a) beim Ziehen von nicht zum Verkehr zugelassenen Anhängern.....10 km/h,  
beim Ziehen von nicht zum Verkehr zugelassenen Anhängern im Rahmen eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes gemäß § 62 Abs. 4.....25 km/h,
- b) beim Ziehen von Anhängern, mit denen Wirtschaftsfuhren mit über die äußersten Punkte des Fahrzeuges hinausragender Ladung (§ 59 Abs. 3) durchgeführt werden, von Anhängern, auf denen ein Bremser mitgeführt wird, oder von Anhängewagen, auf denen Personen befördert werden.....25 km/h,
- c) beim Abschleppen von Kraftfahrzeugen,  
außer in den in der lit. d angeführten  
Fällen ..... 40 km/h,
- d) beim Abschleppen von Kraftfahrzeugen  
durch Spezialkraftwagen für den Pannendienst  
oder durch Kraftfahrzeuge für den  
Abschleppdienst mit einer in das Zugfahrzeug  
dauerhaft integrierten Abschleppereinrichtung  
(Hubbrille), wobei das abgeschleppte  
Kraftfahrzeug teilweise hochgehoben ist  
und die nicht hochgehobenen Räder auf der  
Fahrbahn laufen ..... 60 km/h,  
auf Autobahnen und Autostraßen ..... 70 km/h,
- e) bei anderen als in der lit. a, b oder f angeführten Kraftwagenzügen ..... 60 km/h,

- |    |  |             |
|----|--|-------------|
|    | auf Autostraßen .....  | 70 km/h und |
|    | auf Autobahnen (§ 43 Abs. 3 lit. a der StVO. 1960) .....   | 80 km/h,    |
| f) | beim Ziehen eines anderen als leichten<br>Anhängers, dessen höchstes zulässiges<br>Gesamtgewicht das Eigengewicht des<br>Zugfahrzeuges nicht übersteigt,<br>wenn die Summe der höchsten zulässigen<br>Gesamtgewichte beider Fahrzeuge 3 500 kg<br>nicht übersteigt ..... | 80 km/h,    |
|    | auf Autobahnen (§ 43 Abs. 3 lit. a<br>StVO. 1960) .....  | 100 km/h,   |
| g) | beim Ziehen eines leichten Anhängers .....   | 100 km/h,   |
| h) | beim Ziehen von Anhängern mit Zugmaschinen<br>mit einer Bauartgeschwindigkeit von<br>mehr als 30 km/h, für die eine<br>Ausnahmegenehmigung § 22b Abs. 1 Z 4 lit. a sublit. aa vorliegt .....   | 25 km/h;    |

3. im Hinblick auf die Beförderung von bestimmten Arten von  
Gütern oder von Schülern

- |    |   |          |
|----|---|----------|
| a) | bei Wirtschaftsfahren mit über die äußersten Punkte des Fahrzeuges hinausragender Ladung (§ 59 Abs. 3)<br>..... | 25 km/h, |
| b) | bei Langgutfahren .....   | 50 km/h, |
|    | auf Autobahnen und Autostraßen .....  | 65 km/h, |
| c) | bei Großviehtransporten .....   | 70 km/h, |
|    | auf Autobahnen und Autostraßen .....  | 80 km/h  |
| d) | <i>entfällt</i>   |          |
| e) | bei den im § 52 Abs. 5 und Abs. 5a<br>angeführten Fahrten .....   | 25 km/h. |

(2) Mit Kraftfahrzeugen, für die besondere Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nur gelten, wenn nach ihrer Bauart und Ausrüstung dauernd gewährleistet ist, dass mit ihnen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine bestimmte Geschwindigkeit nicht überschritten werden kann, dürfen diese Geschwindigkeiten nicht überschritten werden.

### **Verwendung von Ersatzvorrichtungen für Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler**

**§ 58a.** Die im § 99 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Ersatzvorrichtungen für vorgeschriebene Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler müssen hinsichtlich der Wirksamkeit und der Anbringung den Bestimmungen für die durch sie ersetzten Ausrüstungsgegenstände entsprechen.

### **Kennzeichnung als Fahrzeug eines Arztes**

**§ 58b.** Ein Fahrzeug gilt als während der Einsatzfahrt anderen Straßenbenützern als Fahrzeug eines Arztes erkennbar (§ 99 Abs. 8 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967), wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. das Fahrzeug muss aufweisen:
  - a) ein von innen beleuchtetes, mindestens 18 cm langes und mindestens 10 cm hohes Schild mit der aus durchscheinendem Material bestehenden Aufschrift "Arzt" auf einander gegenüberliegenden Seiten oder

- b) vorne und hinten je ein Schild nach lit. a mit der Aufschrift "Arzt" nur auf einer Seite,
2. das in der Z. 1 lit. a angeführte Schild muss auf der vorderen Hälfte des Daches angebracht sein,
3. die in der Z. 1 angeführten Schilder müssen gut sichtbar, senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeuges und annähernd lotrecht und so angebracht sein, dass bei der Annäherung an das Fahrzeug von vorne oder von hinten die Aufschrift "Arzt" jeweils deutlich wahrnehmbar ist,
4. das aus dem Schild (Z. 1 lit. a) oder aus den beiden Schildern (Z. 1 lit. b) austretende Licht muss gelbrot (§ 9 lit. c) sein und darf nicht blenden.

### **Beladung**

**§ 59.** (1) Der äußerste Punkt eines über den vordersten oder den hintersten Punkt des Fahrzeuges hinausragenden Teiles der Ladung (§ 101 Abs. 4 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) muss durch eine 25 cm x 40 cm große, weiße Tafel mit einem roten, 5 cm breiten Rand erkennbar gemacht sein. Die hinten an der Beladung angebrachte Tafel muss annähernd lotrecht und senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeuges eingestellt sein und darf nicht mehr als 90 cm über der Fahrbahn liegen. Ihr roter Rand muss rückstrahlend sein. Während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder Nebel oder dann, wenn es die Witterung sonst erfordert, müssen die äußersten Punkte der Ladung mit je einer Leuchte und einem Rückstrahler versehen sein; mit der vorne angebrachten Leuchte muss nach vorne weißes, mit der hinten angebrachten nach hinten rotes Licht ausgestrahlt werden; mit dem vorne angebrachten Rückstrahler muss im Licht eines Scheinwerfers nach vorne weißes oder gelbes, mit dem hinten angebrachten nach hinten rotes Licht rückgestrahlt werden können.

(2) Im Antrag auf Erteilung der im § 101 Abs. 5 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Bewilligung ist anzugeben, in welcher Weise der beabsichtigte Transport die höchsten zulässigen Abmessungen, Gesamtgewichte oder Achslasten überschreitet und auf welchen Straßenzügen und aus welchem Grund er durchgeführt werden soll.

(3) Bei Wirtschaftsführen (§ 30 der Straßenverkehrsordnung 1960) darf die Ladung über die äußersten Punkte des Fahrzeuges hinausragen, wenn die Breite des Fahrzeuges samt der Ladung 3,5 m und die Länge des Fahrzeuges samt der Ladung 12 m nicht überschreitet. Über den seitlichen Rand des Fahrzeuges darf nur eine nicht starre Ladung, wie Heu, Stroh, Schilf im ungepressten Zustand und dergleichen, hinausragen.

(4) Bei Großviehtransporten dürfen bei Querverladung der Tiere deren Köpfe über den äußersten Rand des Fahrzeuges hinausragen, wenn eine Beschmutzung anderer Straßenbenützer und eine Verletzung der beförderten Tiere vermieden wird.

(5) Wenn bei den im § 101 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Transporten die Ladung die größte Breite des Fahrzeuges überragt, muss während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder Nebel oder dann, wenn es die Witterung sonst erfordert, der äußerste Rand des Teiles der Ladung, der den äußersten Punkt der Leuchtfläche einer Begrenzungsleuchte oder einer Schlussleuchte seitlich um mehr als 40 cm überragt, für jede dieser Leuchten mit einer weiteren Begrenzungsleuchte oder Schlussleuchte sowie mit einem Rückstrahler versehen sein; mit diesem Rückstrahler muss, wenn er nach vorne gerichtet ist, im Licht eines Scheinwerfers weißes, wenn er nach hinten gerichtet ist, rotes Licht rückgestrahlt werden können. Bei Boot- und Flugzeugtransporten (§ 101 Abs. 2 KFG 1967) darf die Ladung über die größte Breite des Fahrzeuges hinausragen, wenn die größte Breite des Fahrzeuges samt der Ladung 2,55 m nicht überschreitet und die Entfernung des äußersten Punktes der Lichtaustritts- oder Leuchtfläche der Beleuchtungseinrichtungen von dem äußersten Rand der Ladung nicht mehr als 40 cm beträgt (§ 14 Abs. 9 lit. b oder c KFG 1967). Bei anderen Transporten darf die Ladung über die größte Breite des Fahrzeuges seitlich jeweils um nicht mehr als 20 cm hinausragen, wenn die größte Breite des Fahrzeuges samt der Ladung 2,55 m nicht überschreitet und die über das Fahrzeug hinausragenden Ladungsteile deutlich gekennzeichnet sind.

### **Aufschrift "Dienstkraftwagen"**

**§ 60.** (1) Die im § 103 Abs. 6 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Personenkraftwagen müssen die Aufschrift "Dienstkraftwagen" nach dem in der Anlage 9 festgesetzten Muster führen.

(2) *entfällt.*

### **Ziehen von zum Verkehr zugelassenen Anhängern**

§ 61. (1) Beim Ziehen von Anhängern mit Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h muss bei der Betätigung der Betriebsbremsanlage eine mittlere Verzögerung von mindestens  $3,5 \text{ m/s}^2$  erreicht werden können. Beim Ziehen von Anhängern mit einem Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h muss mit der Feststellbremsanlage des Zugfahrzeuges allein das Abrollen des Kraftwagenzuges oder Sattelkraftfahrzeuges auf einer Steigung oder einem Gefälle von mindestens 12 vH dauernd verhindert werden können. Anhänger, die gemäß § 6 Abs. 10 KFG 1967 eine Bremsanlage haben müssen, dürfen nur gezogen werden, wenn deren Wirksamkeit dem Gesamtgewicht des Anhängers entsprechend eingestellt worden ist, sofern dies nicht selbsttätig erfolgt. Das Ziehen von Anhängern, die als einzige Bremsanlage eine Auflaufbremsanlage haben, ist nur zulässig, wenn das Gesamtgewicht des Anhängers weder das höchste zulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges- bei geländegängigen Fahrzeugen der Klasse M1 ist das 1,5 fache dieses Wertes maßgebend- noch den bei der Genehmigung festgesetzten Wert, bei Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen den im Zulassungsschein oder dem Zulassungsschein gleichwertigen ausländischem Fahrzeugdokument eingetragenen Wert, übersteigt.

(2) Zwei Anhänger dürfen, unbeschadet der Abs. 3 und 4, nur gezogen werden, wenn die Betriebsbremsanlage des Zugfahrzeuges und die im § 6 Abs. 10 KFG 1967 angeführte Anhängerbremsanlage eine Druckluftbremsanlage oder eine dieser gleichwertigen Bremsanlage ist und wenn der erste Anhänger nicht mehr als zwei Achsen aufweist.

(3) Zwei Anhänger dürfen nur gezogen werden mit

- a) Kraftwagen, ausgenommen Omnibusse, mit einem Eigengewicht von mehr als 4 500 kg,
- b) Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h, wenn die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte der Anhänger 7 000 kg nicht überschreitet, oder
- c) Zugmaschinen im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes.

(4) Mit Zugmaschinen dürfen im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes zwei Anhänger auch gezogen werden, ohne dass die Betriebsbremsanlage des Zugfahrzeuges und die im § 6 Abs. 10 KFG 1967 angeführten Bremsanlagen der Anhänger Druckluftbremsanlagen oder diesen gleichwertige Bremsanlagen sind, wenn die Bremsanlage des ersten Anhängers keine Auflaufbremsanlage ist und wenn

- a) auf jedem Anhänger ein Bremser mitgeführt wird,
- b) die Bremsanlage des ersten Anhängers vom Lenker des Zugfahrzeuges ohne Gefährdung der Verkehrs- und Betriebssicherheit betätigt werden kann und auf dem zweiten Anhänger ein Bremser mitgeführt wird oder
- c) beide Anhänger unbeladen sind und auf dem zweiten Anhänger ein Bremser mitgeführt wird.

§ 52 Abs. 5b gilt hinsichtlich der im § 58 Abs. 1 Z. 2 lit. b angeführten Höchstgeschwindigkeit sinngemäß. Für die Aufschrift "25 km" gilt § 57 Abs. 6 sinngemäß.

(5) Unabhängig vom Zugfahrzeug zu lenkende Anhänger dürfen nur von Personen gelenkt werden, die mit der Lenkung und der Handhabung der sonstigen Betätigungsvorrichtungen des Anhängers vertraut sind.

(6) Mit Zugmaschinen, an denen hinten zusätzliche Sitze angebracht sind, dürfen Anhänger nur gezogen werden, wenn zwischen den hintersten Punkten der Sitze, auf denen Personen befördert werden, oder den zu diesen Sitzen gehörigen Anhaltevorrichtungen oder Fußstützen und dem vordersten Punkt des Anhängers, die Anhängerdeichsel nicht mitgerechnet, oder der über den Anhänger hinausragenden Ladung, parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeuges gemessen, ein Abstand von mindestens 170 cm besteht. Mit Zugmaschinen dürfen Einachsanhänger nur gezogen werden, wenn dabei die Summe der Radlasten der lenkbaren Räder der Zugmaschine ein Fünftel ihres Eigengewichtes nicht unterschreitet.

(7) Das Gesamtgewicht von Omnibusanhängern darf nicht mehr als 11.000 kg betragen. Omnibusanhänger dürfen nur mit Zugfahrzeugen gezogen werden, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht um mindestens ein Viertel höher ist als das des Anhängers oder deren Bauartgeschwindigkeit nicht mehr als 25 km/h beträgt.

(8) Beim Ziehen von Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 30 km/h überschritten werden darf, mit Omnibussen, Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeugen und Spezialkraftwagen muss der Motor des Zugfahrzeuges für je 1 000 kg der Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte des Zugfahrzeuges und der Anhänger eine Motorleistung von mindestens 4 kW erreichen. Beim Ziehen von Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 30 km/h überschritten werden darf, außer solchen unbeladenen Anhängern, die zur Verwendung im Bereich des Bundesheeres oder der

Heeresverwaltung bestimmt sind, mit Lastkraftwagen mit einer beschränkten Ladefläche, die ausschließlich oder vorwiegend zum Ziehen von Anhängern auf für den Fahrzeugverkehr bestimmten Landflächen bestimmt sind, muss der Motor des Zugfahrzeuges für je 1 000 kg der Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte des Zugfahrzeuges und der Anhänger eine Leistung von mindestens 2 kW erreichen.

(9) Das Ziehen von Anhängern mit Kraftwagen, die mit Spikesreifen (§ 4 Abs. 5) versehen sind, ist nur zulässig, wenn auch die Anhänger mit Spikesreifen versehen sind.

(10) *entfällt*

(11) Der parallel zur Längsachse eines Kraftwagenzuges gemessene größte Abstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten äußeren Punkt des Anhängers, abzüglich des Abstandes zwischen der hinteren Begrenzung des Kraftfahrzeuges und der vorderen Begrenzung des Anhängers darf 15,65 m nicht übersteigen.

(12) Der parallel zur Längsachse eines Kraftwagenzuges gemessene größte Abstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten äußeren Punkt des Anhängers darf 16,40 m nicht übersteigen.

### **Ziehen von nicht zum Verkehr zugelassenen Anhängern**

**§ 62.** (1) Nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger dürfen mit einem Kraftfahrzeug ohne Bewilligung des Landeshauptmannes (§ 104 Abs. 7 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) nur gezogen werden, wenn ihre Abmessungen, Gesamtgewichte und Achslasten die im § 4 Abs. 6 bis 8 und im § 104 Abs. 9 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Werte nicht überschreiten und wenn

1. hinten am Anhänger die Aufschrift "10 km" vollständig sichtbar angebracht ist; für diese Aufschrift gilt § 57 Abs. 6 sinngemäß,
2. der Anhänger hinten mit zwei nicht mehr als 90 cm über der Fahrbahn liegenden Rückstrahlern gemäß § 16 Abs. 1 KFG 1967 und, bei Anhängern, die breiter sind als das Zugfahrzeug, vorne mit zwei weißen Rückstrahlern ausgerüstet ist; diese Rückstrahler müssen so am äußersten Rand des Fahrzeuges angebracht sein, dass dadurch dessen größte Breite anderen Straßenbenützern erkennbar gemacht ist,
3. ihr Gesamtgewicht nicht übersteigt
  - a) bei Anhängern ohne Bremsanlage bei Zugfahrzeugen mit auf alle Räder wirkender Betriebsbremsanlage das Dreifache, bei anderen Zugfahrzeugen das Doppelte des Eigengewichtes des Zugfahrzeuges, höchstens jedoch 6 000 kg,
  - b) bei Anhängern mit einer Bremsanlage, unbeschadet der lit. c, das Vierfache des Eigengewichtes des Zugfahrzeuges,
  - c) bei Anhängern mit einer Auflaufbremsanlage und einem Gesamtgewicht von mehr als 3 000 kg das Doppelte des Eigengewichtes des Zugfahrzeuges,
4. bei Anhängern, deren Länge einschließlich einer Deichsel 6 m übersteigt, und bei Nachläufern an beiden Längsseiten je ein nicht mehr als 90 cm über der Fahrbahn liegender gelbroter Rückstrahler angebracht ist,
5. beim Ziehen von zwei Anhängern beide gebremst sind
6. beim Ziehen eines zugelassenen oder eines nicht zugelassenen Anhängers gemäß Abs. 4 und eines nicht zugelassenen Anhängers gemäß Abs. 1 das Gesamtgewicht des letzten Anhängers das Gesamtgewicht des vorderen Anhängers nicht übersteigt.

(2) Für die im Abs. 1 angeführten Anhänger gilt § 57 Abs. 3 sinngemäß.

(3) Beim Ziehen von im Abs. 1 angeführten Anhängern gilt § 61 Abs. 6 zweiter Satz sinngemäß.

(4) Unbeschadet des Abs. 1 dürfen nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger mit einem Gesamtgewicht von nicht mehr als 10.000 kg mit einer Zugmaschine im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes ohne Bewilligung des

Landeshauptmannes (§ 104 Abs. 7 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) mit einer Geschwindigkeit bis zu 25 km/h gezogen werden, wenn ihre Abmessungen und Achslasten die im § 4 Abs. 6 bis 8 und im § 104 Abs. 9 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Werte nicht überschreiten und wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind.

1. Der Anhänger muss eine Bremsanlage haben, die auf alle Räder wirkt, wenn die Betriebsbremsanlage des Zugfahrzeuges betätigt wird; diese muss auch bei Stillstand des Motors des Zugfahrzeuges wirksam sein. Die Wirksamkeit dieser Bremsanlage muss mindestens den Anforderungen des § 3i Abs. 4 entsprechen und dem Gesamtgewicht des Anhängers entsprechend eingestellt sein, sofern dies nicht selbsttätig erfolgt. Bei Anhängern bis zu einem Höchstgewicht von 3.500 kg kann diese Bremsanlage auch eine Auflaufbremse sein.
2. Weiters muss die Bremsanlage des Anhängers so feststellbar sein, dass das Abrollen des Anhängers mit ihr, auch wenn er nicht mit dem Zugfahrzeug verbunden ist, durch eine ausschließlich mechanische Vorrichtung dauernd verhindert werden kann.
3. Der Anhänger muss über ein Herstellerschild verfügen, aus dem wenigstens
  - die Fahrgestellnummer
  - das Baujahr
  - das Höchstgewicht des Anhängers und
  - die Angabe des Anhängerherstellers über die Wirksamkeit der Bremsanlage (§ 3i Abs. 4 und § 3k) ersichtlich sind.
4. Der Anhänger muss hinten mit einer geraden Anzahl von Schlussleuchten und Rückstrahlern gemäß § 16 Abs. 1 KFG 1967 und Fahrtrichtungsanzeigern gemäß § 19 Abs. 1 KFG 1967 ausgerüstet sein. Bei Anhängern, deren Abmessungen so gering sind, dass die Blinkleuchten des Zugfahrzeuges für Lenker nachfolgender Fahrzeuge sichtbar bleiben, sind Fahrtrichtungsanzeiger jedoch nicht erforderlich. Bei Anhängern, deren Länge einschließlich einer Deichsel 6 m übersteigt, und bei Nachläufern muss an beiden Längsseiten je ein nicht mehr als 90 cm über der Fahrbahn liegender gelbroter Rückstrahler angebracht sein.
5. Am Anhänger muss hinten vollständig sichtbar die Aufschrift "25 km" angebracht sein; für diese Aufschrift gilt § 57 Abs. 6 sinngemäß.

### **Personenbeförderung**

**§ 63.** (1) Mit Anhängewagen, die mit Zugmaschinen oder Motorkarren gezogen werden, und mit Einachszugmaschinen, die mit einem Anhänger so verbunden sind, dass sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden, dürfen im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes von und zu der Arbeitsstätte bis zu einer Entfernung von 10 km vom Betrieb höchstens acht Personen befördert werden. An zugelassenen Anhängewagen muss hinten die Aufschrift "25 km" vollständig sichtbar angebracht sein. Für diese Aufschrift gilt § 57 Abs. 6 sinngemäß. Werden zwei Anhänger gezogen, so muss auf jedem Anhänger ein Bremser mitgeführt werden.

(2) Der Landeshauptmann kann in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen nach Anhörung der zuständigen Landwirtschaftskammer die im Abs. 1 angeführte Personenbeförderung für größere Entfernungen bewilligen.

(3) Die Beförderung von Personen mit zum Verkehr zugelassenen Anhängern, die zur Verwendung für Möbeltransporte bestimmt sind, ist nur zulässig, wenn

- a) der Anhänger ein Anhängewagen oder ein Sattelanhänger ist,
- b) die Personen auf Sitzen befördert werden, die mit dem Fahrzeug fest verbunden sind und die dem § 26 Abs.2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 entsprechen,
- c) der Anhänger eine Bremsanlage aufweist, die vom Lenker des Zugfahrzeuges ohne Gefährdung der Verkehrs- oder Betriebssicherheit unmittelbar betätigt werden kann,
- d) zwischen den beförderten Personen und dem Lenker des Zugfahrzeuges eine Verständigungsmöglichkeit gegeben ist und
- e) bei geschlossenen Anhängern, der für die Beförderung von Personen bestimmte Raum gut lüftbar und gegen das Eindringen von Staub, Rauch und Dämpfen geschützt ist.

(4) Schülertransporte mit geschlossenen Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen, bei denen bei der Genehmigung als größte zulässige Anzahl der beförderten Personen außer dem Lenker acht Personen festgesetzt wurde (§ 106 Abs. 6 KFG 1967) sind nur zulässig, wenn

1. die Schüler auf mit dem Fahrzeug fest verbundenen Sitzen befördert werden,
2. der Lenker von seinem Platz aus anhand einer Leuchte erkennen kann, dass alle Türen ordnungsgemäß

- geschlossen sind,
3. das Fahrzeug mit zwei Hauptaußenspiegeln gemäß Anhang III der Richtlinie 71/127/EWG über Rückspiegel an Kraftfahrzeugen ausgerüstet ist, die dem Lenker ein einwandfreies Einsehen des Sichtfeldes nach hinten und der hinteren Einstiegsbereiche einschließlich des sich darunter befindlichen Fahrbahnteiles ermöglichen; ist dies mit den herkömmlichen zwei Hauptaußenspiegeln nicht möglich, so muss das Fahrzeug mit zusätzlichen Rückblickspiegeln (Anfahrspiegeln im Sinne des Anhangs III der Richtlinie 71/127/EWG) mit einer Mindestgröße von 200 cm<sup>2</sup> ausgerüstet sein, die ein einwandfreies Einsehen der hinteren Einstiegsbereiche einschließlich des sich darunter befindlichen Fahrbahnteiles ermöglichen.

### **Beschaffenheit der Schul- und Prüfungsfahrzeuge**

**§ 63a.** (1) Kraftwagen, die zur Verwendung als Schulfahrzeuge im Sinne des § 112 Abs. 3 KFG 1967 bestimmt sind, müssen mit Vorrichtungen ausgerüstet sein, mit denen der neben dem Lenker Sitzende während der Fahrt die Kupplung, die Betriebsbremsanlage und die Hilfsbremsanlage betätigen kann; die Lenkvorrichtung muss sich in seiner Reichweite befinden. Bei Omnibussen ist es ausreichend, wenn die Betriebsbremsanlage von dem neben dem Lenker Sitzenden betätigt werden kann. Sie müssen, unbeschadet der Bestimmung des Abs. 4 letzter Satz, mit mindestens einem Rückfahrscheinwerfer und mit Rückblickspiegeln ausgerüstet sein, die es dem neben dem Lenker Sitzenden ermöglichen, von seinem Platz aus den Straßenbereich neben und hinter dem Fahrzeug, auch wenn dieses voll besetzt oder beladen ist, ausreichend zu überblicken. Vorrichtungen zum Abgeben von akustischen und optischen Warnzeichen und zum Ablenden der Scheinwerfer müssen dem neben dem Lenker Sitzenden während der Fahrt leicht zugänglich sein. Bei anderen als im Abs. 4 angeführten Kraftwagen müssen der Lenkersitz und der Sitz neben dem Lenkersitz unabhängig voneinander verstellbar sein.

(2) Schulfahrzeuge, die zum Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkberechtigung für Kraftfahrzeuge der Gruppe C bestimmt sind, müssen mindestens aufweisen:

1. ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von 10 000 kg,
2. eine Länge von 7 m,
3. eine Breite von 2,4 m,
4. einen Radstand von 3,5 m,
5. ein mehrstufiges Gruppengetriebe und
6. zwei Plätze für zu befördernde Personen.

Zum Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkberechtigung für die Gruppe C dürfen nur Lastkraftwagen verwendet werden. Zum Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkberechtigung der Gruppen C und E dürfen nur verwendet werden:

1. Lastkraftwagen mit Anhängern mit einer Gesamtlänge von mindestens 12 m, wenn die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte mindestens 18 000 kg beträgt oder
2. Sattelkraftfahrzeuge mit einer Gesamtlänge von mindestens 12 m, wenn die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Sattellasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind einer dieser Sattellasten mindestens 18 000 kg beträgt.

(2a) Als Schulfahrzeuge, die zum Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkberechtigung für Kraftfahrzeuge der Klasse D bestimmt sind, dürfen nur Omnibusse mit einer Länge von mindestens 9 m verwendet werden.

(3) Bei Motorrädern mit Beiwagen muss der Beiwagen mit Vorrichtungen ausgerüstet sein, mit denen der im Beiwagen Sitzende die Kupplung und die auf das Hinterrad wirkende Bremse betätigen kann. Abs. 1 dritter Satz gilt sinngemäß.

(4) Zum Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkberechtigung für die Gruppe F dürfen nur Zugmaschinen oder Motorkarren sowie zugelassene Anhängewagen verwendet werden, deren Eigengewicht mindestens 1 000 kg beträgt und die eine Bremsanlage gemäß § 6 Abs. 10 erster Satz KFG 1967 aufweisen. Die Zugmaschinen müssen nicht mit Rückfahrscheinwerfern ausgerüstet sein.

(5) Zum Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkberechtigung für Fahrzeuge der Gruppe E dürfen nur andere als leichte Anhänger verwendet werden, die eine Druckluftbremsanlage oder eine gleichwertige Bremsanlage aufweisen. Die Länge des Anhängers muss mindestens 60 v.H. der Länge des Zugfahrzeuges, die Breite des Anhängers mindestens 90 v.H. der Breite des Zugfahrzeuges betragen.

### **Schulfahrten zum Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkberechtigung**

## **für die Gruppe A**

**§ 63b.** (1) Schulfahrten zum Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkberechtigung für die Gruppe A sind auf Motorrädern durchzuführen; dies gilt jedoch nicht, wenn der Bewerber eine im Sinne des § 18 Abs. 2 FSG auf das Lenken von mehrspurigen Krafträdern eingeschränkte Lenkberechtigung anstrebt.

(2) Motorräder, die dazu bestimmt sind, dass auf ihnen ein Lehrender einen Fahrschüler im Sinne des § 114 Abs. 4 Z 5 lit. b KFG 1967 begleitet, sind von § 63 a Abs. 2a ausgenommen; § 114 Abs. 3 KFG 1967 gilt sinngemäß mit der Maßgabe, dass an Stelle des Buchstaben "L" die Aufschrift "Fahrlehrer" angebracht sein muss.

(3) Bei Schulfahrten im Sinne des Abs. 2 darf der Lehrende gleichzeitig nur einen Fahrschüler begleiten.

### **Tarifaushang**

**§ 63c.** (1) Der vollständige Fahrshultarif gemäß § 112 Abs. 2 KFG 1967 ist mit einem Tarifblatt, welches dem Muster der Anlage 9a entsprechen muss, anzubringen.

(2) Die im Paketpreis enthaltenen Leistungen müssen von der Fahrschule so angeboten werden, dass sie ein Fahrschüler innerhalb eines Zeitraumes von mindestens drei Monaten konsumieren kann, sofern er die von der Fahrschule vorgeschlagenen Termine akzeptiert.

(3) Die Preisauszeichnungspflicht erstreckt sich nur auf die Klassen und Klassenkombinationen, auf die sich auch die Fahrschulbewilligung erstreckt.

### **Tafeln für Schulfahrzeuge**

**§ 64.** Tafeln für Schulfahrzeuge (§ 114 Abs. 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) sowie für Fahrzeuge, die für Schulfahrten (§ 20 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) oder für Übungsfahrten (§ 122 Abs. 5 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) verwendet werden, müssen nach dem Muster der Anlage 10 ausgeführt sein.

### **Ausstattung einer Fahrschule**

**§ 64a.** (1) Der theoretische Fahrschulunterricht darf, sofern er nicht in Demonstrationen am Fahrzeug besteht, nur in geschlossenen Räumen erteilt werden. Hiefür müssen im Sinne des § 110 Abs. 1 lit. a KFG 1967 mindestens ein Vortragssaal und ein kleinerer Unterrichtsraum für die Abhaltung von Unterricht für kleine Gruppen vorhanden sein. Vortragssaal und Unterrichtsräume müssen nach Größe, Beschaffenheit und Einrichtung einen sachgerechten Unterrichtsbetrieb zulassen.

(2) Für die Durchführung von Fahrübungen, wie Rückwärtsfahren, Umkehren, Einfahren in Parklücken, muss ein geeigneter Übungsplatz im Ausmaß von mindestens 1 000 m<sup>2</sup> verfügbar sein.

(3) Für den theoretischen Unterricht müssen mindestens folgende Lehrmittel ständig zur Verfügung stehen:

1. für den Unterricht im Sinne des § 11 Abs. 2 Z 1 und Z 2 FSG: Anschauungsmaterial über Verkehrsvorschriften, wie Verkehrszeichen, Fahrregeln, über Unfallkunde, sowie zur statischen und dynamischen Darstellung von Verkehrsvorgängen und Verkehrsabläufen, einschließlich der für die Präsentation erforderlichen Geräte.
2. für den Unterricht im Sinne des § 11 Abs. 2 Z 3 FSG:
  - 2.1 Lehrmodelle und Anschauungsmaterial der wichtigsten Fahrzeugbauteile, je nach der Gruppe der Lenkberechtigung:
    - 2.1.1 Gruppe A: dem Stand der Technik entsprechendes Anschauungsmaterial über den Aufbau eines Kraftrades und über die Funktion von Zwei- und Viertaktmotoren, ferner ein Reifenschnittmodell, ein Muster der geeigneten Bekleidung sowie ein Sturzhelm;
    - 2.1.2 Gruppe B: dem Stand der Technik entsprechendes Anschauungsmaterial zur Demonstration der Beschaffenheit und Funktion einer hydraulischen Zweikreisbremsanlage (Scheiben- und Trommelbremse), der Fahrzeugbeleuchtung einschließlich der elektrischen Anlage, der Lenkung, der Stoßdämpfer, der Kraftübertragung, der Wirkungsweise eines Benzin- und eines Dieselmotors sowie eines Katalysators und ein Reifenschnittmodell;

- 2.1.3. Gruppe C, D und E: dem Stand der Technik entsprechendes Anschauungsmaterial über den Aufbau eines Lastkraftwagens, eines Sattelzugfahrzeuges, eines Anhängers und eines Sattelanhängers bzw. eines Omnibusses, mit dem die Beschaffenheit und Funktion aller für die Verkehrs- und Betriebssicherheit wesentlichen Teile demonstriert werden können, insbesondere eines Dieselmotors, einer Einspritzpumpe, eines Turboladers und einer Ladeluftkühlung. Ferner muss ein Modell einer Anhängervorrichtung, einer Sattelkupplung und einer Zweileitungs-Zweikreis-Druckluftbremsanlage, sowie ein Reifenschnittmodell und Anschauungsmaterial über Ladehilfen vorhanden sein; das Modell einer Anhängervorrichtung oder einer Sattelkupplung kann entfallen, wenn die Fahrschule über ein Schulfahrzeug verfügt, mit dem die Wirkungsweise dieser Kupplung demonstriert werden kann;
- 2.1.4 Gruppe F: dem Stand der Technik entsprechendes Anschauungsmaterial über den Aufbau eines Traktors unter sinngemäßer Anwendung der Anforderungen gemäß Punkt 2.1.3;
- 2.2 Kraftfahrzeugzubehör, wie Schneeketten, Wagenheber und
- 2.3 Anschauungsmaterial für den Unterricht über das richtige Verhalten bei den im Straßenverkehr zu erwartenden besonderen Umständen und Gefahren, insbesondere über den Anhalteweg, das Fahren auf Sicht, halbe Sicht und Gefahrensicht, den Überholweg, die Partnerkunde (Blicktraining), die Tages-, Straßen- und Wetterkunde, die Gefahren und Auswirkungen einer Beeinträchtigung durch Alkohol und Suchtgifte, die Fahrphysik und physikalische Gesetzmäßigkeiten und das richtige Bremsen.
- 3. Als Anschauungsmaterial können wahlweise Wandtafeln, Folien zur Tageslichtprojektion, Diapositive oder Filme, insbesondere Videofilme, benützt werden.

(4) Bei Fahrschulkursen außerhalb des Standortes der Fahrschule müssen grundsätzlich auch die Voraussetzungen gemäß Abs. 1 bis 3 erfüllt sein. Folgende Ausnahmen sind jedoch zulässig:

- 1. Es muss nur ein geeigneter Unterrichtsraum gemäß Abs. 1 zur Verfügung stehen.
- 2. Fahrübungen gemäß Abs. 2 können auch auf dem für den Standort der Fahrschule genehmigten Übungsplatz durchgeführt werden.
- 3. Ist kein Modell einer Zweileitungs-Zweikreis-Druckluftbremsanlage (Abs. 3 Z 2.1.3) vorhanden, dann müssen jene Unterrichtseinheiten, bei denen dieses Modell zu verwenden ist, am Standort der Fahrschule abgehalten werden.

### **Lehrplan für die theoretische und die praktische Ausbildung durch eine Fahrschule**

**§ 64b.** (1) Dem Fahrschüler sind durch die theoretische und die praktische Ausbildung in der Fahrschule jene Kenntnisse und Fertigkeiten zu vermitteln, die es ihm ermöglichen, sich mit einem Kraftfahrzeug im Straßenverkehr vorschriftsgemäß, sicher und umweltbewusst zu verhalten und die ihn in die Lage versetzen, die angestrebte Lenkberechtigung zu erwerben.

(2) Die theoretische Ausbildung für alle Gruppen von Lenkberechtigungen hat nach dem in der Anlage 10a enthaltenen Lehrplan im Ausmaß der dort jeweils angegebenen Mindestunterrichtszeiten zu erfolgen. Lehrvorträge sind durch Vorführungen und Übungen, insbesondere auch anhand geeigneten Anschauungsmaterials und geeigneter Modelle (§ 64 a Abs. 3) zu ergänzen.

(3) Eine Unterrichtseinheit für den theoretischen Unterricht beträgt 50 Minuten. Zwischen den Unterrichtseinheiten ist eine Pause von zehn Minuten zu halten. Unterrichtseinheiten können aus pädagogischen Gründen ohne Auswirkung auf die Gesamtdauer auch geteilt oder verkürzt werden. Höchstens zwei Unterrichtseinheiten können zu einer Einheit zusammengefasst werden, wobei zwischen solchen Unterrichtseinheiten dann eine Pause von 20 Minuten einzuhalten ist. Der Lehrstoff gemäß Abs. 2 ist auf mindestens 40 Unterrichtseinheiten aufzuteilen. Pro Tag dürfen nicht mehr als vier Unterrichtseinheiten vermittelt werden; diese sind möglichst gleichmäßig auf mindestens 14 Kalendertage zu verteilen.

(4) Die praktische Ausbildung hat zu erfolgen:

- 1. für die Gruppe A auf einem Motorrad nach dem in der Anlage 10b enthaltenen Lehrplan;
- 2. für die Gruppe B nach dem in der Anlage 10c enthaltenen Lehrplan und
- 3. für die Gruppen C sowie C und E nach dem in der Anlage 10g enthaltenen Lehrplan.

Die praktische Ausbildung hat durch Lenken eines Kraftfahrzeuges unter Aufsicht eines Besitzers eines Fahrlehrerausweises zu erfolgen. Sie hat jedenfalls Fahrten bei Dämmerung oder Dunkelheit, Fahrten im Ortsgebiet mit starkem Verkehr (städtisches Gebiet) und Fahrten im Schnellverkehr (wie Autobahn, Autostraße) zu umfassen.

(5) Eine Unterrichtseinheit für die praktische Ausbildung beträgt 50 Minuten. Zwischen den Unterrichtseinheiten ist eine Pause von zehn Minuten zu halten. Unterrichtseinheiten können aus pädagogischen Gründen ohne Auswirkung auf die Gesamtdauer auch geteilt oder verkürzt werden. Höchstens zwei Unterrichtseinheiten können zu einer Einheit zusammengefasst werden, wobei zwischen solchen Unterrichtseinheiten dann eine Pause von 20 Minuten einzuhalten ist. Der Lehrstoff gemäß Abs. 4 Z 1 ist auf mindestens 12 Unterrichtseinheiten, der Lehrstoff gemäß Abs. 4 Z 2 ist auf mindestens 20 Unterrichtseinheiten aufzuteilen. Pro Tag dürfen Schülern beim Lenken eines Kraftfahrzeuges nicht mehr als zwei Unterrichtseinheiten vermittelt werden. Mit der praktischen Ausbildung für die Gruppe C darf erst nach Abschluss der Hauptschulung gemäß dem Lehrplan für die Mindestschulung für die Gruppe B (Anlage 10f) begonnen werden.

(5a) Die Mindestdauer der praktischen Ausbildung beträgt:

1. für die Klasse A auf einem Motorrad 12 Unterrichtseinheiten
2. für die Klasse B:  
20 Unterrichtseinheiten
3. für die Klassen C oder D:  
20 Unterrichtseinheiten (einschließlich der Ausbildung für die Klasse B im Ausmaß von 8 Unterrichtseinheiten)
4. für die Unterklasse C1:  
20 Unterrichtseinheiten (einschließlich der Ausbildung für die Klasse B im Ausmaß von 8 Unterrichtseinheiten)
5. für die Klassen C und E oder D und E:  
22 Unterrichtseinheiten (einschließlich der Ausbildung für die Klasse B im Ausmaß von 8 Unterrichtseinheiten)
6. für die Unterklasse C1 und E:  
20 Unterrichtseinheiten (einschließlich der Ausbildung für die Klasse B im Ausmaß von 8 Unterrichtseinheiten).

Mit der praktischen Ausbildung für die Klassen C, D oder die Unterklasse C1 darf erst nach Abschluss der Hauptschulung im Ausmaß von 6 Unterrichtseinheiten gemäß dem Lehrplan für die Mindestschulung für die Klasse B (Anlage 10f) begonnen werden. Die Abschlussausbildung für die Klasse B im Ausmaß von 2 Unterrichtseinheiten hat nach Beendigung der praktischen Ausbildung für die Klassen C, D oder die Unterklasse C1 zu erfolgen.

(5b) Bei der Ausdehnung einer Lenkberechtigung der Klassen B oder C auf bestimmte andere Klassen beträgt die Mindestdauer der praktischen Ausbildung:

1. Ausdehnung von der Klasse B auf die Klasse C:  
8 Unterrichtseinheiten
2. Ausdehnung von der Klasse B auf die Klassen C und E:  
10 Unterrichtseinheiten (davon 4 für die Klasse E)
3. Ausdehnung von der Klasse C auf die Klasse E:  
4 Unterrichtseinheiten
4. Ausdehnung von der Klasse B auf die Unterklasse C1:  
6 Unterrichtseinheiten
5. Ausdehnung von der Klasse B auf die Unterklasse C1 und E:  
8 Unterrichtseinheiten (davon 3 für die Klasse E)
6. Ausdehnung von der Klasse B auf die Klasse E:  
2 Unterrichtseinheiten
7. Ausdehnung von der Unterklasse C1 auf die Klasse C:  
4 Unterrichtseinheiten
8. Ausdehnung von der Unterklasse C1 auf die Klasse E:  
3 Unterrichtseinheiten
9. Ausdehnung von der Unterklasse C1 und E auf die Klassen C und E:  
6 Unterrichtseinheiten (davon 3 für die Klasse E)
10. Ausdehnung der Klasse B auf die Klasse D:  
8 Unterrichtseinheiten
11. Ausdehnung von der Klasse C oder der Unterklasse C1 auf die Klasse D:  
4 Unterrichtseinheiten.

(5c) Bei der Ausdehnung einer vorhandenen Lenkberechtigung auf die Klasse A sind die dafür relevanten klassenspezifischen theoretischen Lehrinhalte auf 8 Unterrichtseinheiten aufzuteilen.

(6) Der Ausbildungsgang ist für jeden Fahrschüler in besonderen Aufzeichnungen festzuhalten; diese Aufzeichnungen sind drei Jahre lang nach Abschluss der Ausbildung aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen zur Einsichtnahme vorzulegen.

(7) Bei einer Übertretung der Abs. 1 bis 7 ist auch ein Verfahren zur Prüfung der Vertrauenswürdigkeit gemäß § 109 Abs. 1 lit. b KFG 1967 einzuleiten.

### **Ausbildung von Fahrschullehrern**

**§ 64c.** (1) Zweck der Ausbildung ist es, dem Fahrschullehrer jene Kenntnisse zu vermitteln, die für ihn zum Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkberechtigung notwendig sind.

(2) Die Ausbildung von Fahrschullehrern darf nur in Ausbildungsstätten erfolgen, die hiezu vom Landeshauptmann ermächtigt worden sind. Vor der Entscheidung sind die zuständigen gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu hören.

(3) Die Ermächtigung gemäß Abs. 2 ist auf Antrag zu erteilen, wenn der Bewerber über

1. geeignetes Fachpersonal,
2. geeignete Räumlichkeiten im Sinne des § 64 a Abs. 1,
3. Lehrmittel im Sinne des § 64 a Abs. 3 und
4. Schulfahrzeuge im Sinne des § 63 a und des § 63 b Abs. 2

verfügt.

(4) Die Ausbildung hat unter der Aufsicht und Verantwortung eines Ausbildungsleiters zu erfolgen. Der Ausbildungsleiter hat die organisatorische und fachlich qualifizierte Abwicklung der Ausbildung sicherzustellen.

(5) Für Fachvorträge müssen folgende Lehrkräfte zur Verfügung stehen:

1. je ein Vertreter der kollektivvertragsfähigen Berufsvereinigungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer,
2. eine rechtskundige Person,
3. eine Person, welche das Diplom der Fakultät für Maschinenbau oder für Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Universität besitzt oder die Reifeprüfung an einer österreichischen Höheren Technischen Lehranstalt maschinen- oder elektrotechnischer Richtung erfolgreich bestanden hat,
4. eine Person, die über besondere pädagogische Kenntnisse in der Erwachsenenbildung verfügt,
5. ein Absolvent der Fachrichtung Psychologie einer Universität mit verkehrspsychologischen Kenntnissen und Erfahrungen, und
6. ein Besitzer einer Fahrschullehrerberechtigung, der während der Einbringung des Antrages gemäß Abs. 3 unmittelbar vorangehenden fünf Jahre hauptberuflich in einer Fahrschule unterrichtet hat.

Die in Z 1 bis 6 genannten Personen müssen im Besitz einer Lenkberechtigung für die Gruppe B sein. Wenn eine Lehrkraft mehrere der in Z 1 bis 6 angeführten Anforderungen erfüllt, kann sie für die betreffenden Fachvorträge allein zur Verfügung stehen.

(6) Die Ermächtigung ist jeweils auf die Dauer von längstens fünf Jahren zu erteilen. Sie ist zu verlängern, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung noch vorliegen. Sie ist zu widerrufen, wenn mindestens eine der Voraussetzungen für die Erteilung vor dem Ablauf der Frist weggefallen ist.

(7) Die Ausbildung darf nur durch das Fachpersonal erfolgen. Sie hat aus einem theoretischen und einem praktischen Teil zu bestehen und nach Maßgabe der Lehrinhalte und Anzahl der Unterrichtseinheiten mindestens 330 Unterrichtseinheiten sowie mindestens 60 Unterrichtseinheiten praktische Ausbildung II zu dauern. Eine Unterrichtseinheit umfasst 50 Minuten Unterricht. Zwischen den Unterrichtseinheiten ist eine Pause von zehn Minuten zu halten. Unterrichtseinheiten können aus pädagogischen Gründen ohne Auswirkung auf die Gesamtdauer auch geteilt oder verkürzt werden. Höchstens zwei Unterrichtseinheiten können zu einer Einheit zusammengefasst werden, wobei zwischen solchen Unterrichtseinheiten dann eine Pause von 20 Minuten einzuhalten ist. Das Erreichen der einzelnen Lehrziele ist durch ausbildungsbegleitende Lernkontrollen festzustellen.

(8) Wenn eine zentrale Ausbildungsstätte zur Vereinheitlichung der theoretischen und praktischen Ausbildung eingerichtet ist, hat der Abschluss der Ausbildung im Ausmaß von mindestens 40 Unterrichtseinheiten an dieser

Ausbildungsstätte zu erfolgen.

(9) Die theoretische Ausbildung hat entsprechend der angestrebten Gruppe nach dem Lehrplan gemäß Anlage 10d im Ausmaß der dort angeführten Stundenanzahl zu erfolgen. Lehrvorträge sind durch Vorführungen und Übungen, insbesondere auch an Hand geeigneten Anschauungsmaterials und geeigneter Modelle, zu ergänzen.

(10) Die praktische Ausbildung hat entsprechend der angestrebten Gruppe nach dem Lehrplan gemäß Anlage 10d im Ausmaß der dort angeführten Stundenanzahl zu erfolgen. Sie hat durch Lenken eines Kraftfahrzeuges unter Aufsicht eines Besitzers einer Fahrlehrerberechtigung, durch Mitfahren bei Schulfahrten und durch probeweises Erteilen von praktischem Unterricht unter Aufsicht eines Besitzers einer Fahrlehrerberechtigung zu erfolgen

(11) Über die regelmäßige Teilnahme an der Ausbildung zum Fahrschullehrer und über den positiven Abschluss in den Unterrichtsgegenständen Berufsrecht sowie Pädagogik I und II (Abschnitte 9, 12 und 13 des Lehrplanes gemäß Anlage 10d) ist eine Bestätigung auszustellen. Die Lehrbefähigungsprüfung (§ 118 KFG 1967) darf nur abgenommen werden, wenn diese Bestätigung vorgelegt wird.

### **Ausbildung von Fahrlehrern**

§ 64d. § 64 c über die Ausbildung von Fahrschullehrern ist auf die Ausbildung von Fahrlehrern sinngemäß anzuwenden, ausgenommen die Abschnitte 13 und 14 (Pädagogik II und Unterrichtsübungen) gemäß Anlage 10d.

### **Lehrbefähigungsprüfung für Fahrschullehrer und Fahrlehrer**

§ 65. (1) Die im § 118 Abs. 2 des Kraftfahrgesetzes 1967 angeführte schriftliche theoretische Prüfung hat sich über wenigstens ein Thema aus dem im Abs. 2 angeführten Prüfungsstoff zu erstrecken. Während der Ablegung der schriftlichen Prüfung müssen die Prüfer nicht anwesend sein, wenn dafür gesorgt ist, dass der Prüfungswerber die Prüfung ohne fremde Hilfe ablegt.

(2) Bei der mündlichen Prüfung müssen beide Prüfer anwesend sein. Der jeweils in Betracht kommende Prüfer hat sich durch eingehende Fragen zunächst davon zu überzeugen, ob der Prüfungswerber entsprechende Kenntnisse über die für das Lenken von Kraftfahrzeugen der in Betracht kommenden Gruppe maßgebenden Vorschriften und über das richtige Verhalten bei besonderen, mit der Eigenart und Bauart der Kraftfahrzeuge, mit der Beschaffenheit der Fahrbahn und mit den Sichtverhältnissen zusammenhängenden Umständen und Gefahren und über die Vermeidung der Beeinträchtigung anderer Straßenbenutzer besitzt. Er hat ferner festzustellen, ob der Prüfungswerber die erforderlichen Kenntnisse über die Beschaffenheit der Kraftfahrzeuge besitzt und in der Lage ist, entsprechende Fragen hinsichtlich der Behandlung der Fahrzeuge während des Betriebes und ihrer Wartung und Instandhaltung zur Gewährleistung ihrer Betriebssicherheit zu beantworten. Der Prüfungswerber muss seine Fähigkeit durch klare Beantwortung und Erklärung der ihm gestellten Fragen in einer auch für den Laien leicht fassbaren Art erweisen.

(3) Bei der praktischen Prüfung sind dem Prüfungswerber besondere Aufgaben zu stellen, die eine richtige Beurteilung seiner Fähigkeiten erlauben, dem Lernenden mit der nötigen Eindringlichkeit auch während des Verkehrs die erforderlichen Anweisungen zu geben. Hierbei ist auch seine Vertrautheit mit den örtlichen Verhältnissen festzustellen. Bei der praktischen Prüfung haben beide Prüfer auf dem Prüfungsfahrzeug oder auf einem Begleitfahrzeug Platz zu nehmen.

(4) Bei der Lehrbefähigungsprüfung hat auf Verlangen der Behörde der Besitzer oder eine Lehrperson der Fahrschule, an der der Prüfungswerber ausgebildet worden ist, anwesend zu sein. Sind die Prüfer hinsichtlich der Wiederholungsfrist für eine nicht bestandene Prüfung verschiedener Ansicht, so ist die eine längere Frist vertretende Ansicht maßgebend. Bei einem Ergänzungsgutachten im Verfahren über die Ausdehnung einer Fahrlehrer- oder Fahrschullehrerberechtigung ist eine neuerliche eingehende Prüfung über die Kenntnis der für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften insbesondere dann vorzunehmen, wenn die bisherige Berechtigung vor dem Inkrafttreten der jeweils geltenden Verkehrsvorschriften erteilt worden war.

(5) Der Prüfungsstoff hat die im Lehrplan gemäß Anlage 10d angeführten Unterrichtsgegenstände, ausgenommen die Abschnitte 9, 12 und 13, zu umfassen.

## Lenkerausbildung in Lehranstalten und bei öffentlichen Dienststellen

§ 65a. Für die Lenkerausbildung gemäß §§ 119 und 120 KFG 1967 gilt § 64 b sinngemäß.

### Mindestschulung

§ 65b. Der Nachweis gemäß § 10 Abs. 2 Z 2 FSG ist durch eine Schulung im Ausmaß von mindestens 16 Unterrichtseinheiten gemäß dem in der Anlage 10f enthaltenen Lehrplan zu erbringen. § 64b Abs. 3 und 5 gelten sinngemäß.

### Lehrfahrten

§ 65c. (1) Die im § 122 a Abs. 2 KFG 1967 angeführte Bewilligung darf nur Personen erteilt werden, die

- a) das 24. Lebensjahr, die Bewilligung um die Gruppe D das 27. Lebensjahr vollendet haben,
- b) nachweisen, dass sie über die Lehrinhalte der Abschnitte 3, 6 und 8 der Anlage 10d und dass sie in den Verhaltensweisen gegenüber dem Lehrling im Sinne des § 29 a Abs. 2 lit. d und e Berufsausbildungsgesetz in der Fassung BGBl. Nr. 232/1978 unterwiesen wurden,
- c) seit mindestens drei Jahren eine Lenkberechtigung für die Gruppen C und E oder D besitzen,
- d) glaubhaft machen, dass sie während der Einbringung des Antrages um diese Bewilligung unmittelbar vorangehenden drei Jahre Kraftfahrzeuge der Gruppen C und E oder D als Berufskraftfahrer gelenkt haben und
- e) in der in lit. d angeführten Zeit nicht wegen schwerer Verstöße gegen kraftfahrrechtliche oder straßenpolizeiliche Vorschriften bestraft worden sind.

(2) Die für Lehrfahrten im Rahmen der praktischen Grundausbildung gemäß § 122a Abs. 4 KFG 1967 verwendeten Kraftwagen und Kraftwagen mit Anhängern müssen die Anforderungen des § 63a Abs. 2 für Schulfahrzeuge erfüllen.

(3) Für Lehrfahrten während der weiteren praktischen Ausbildung sind überwiegend zu verwenden

1. Kraftwagen mit
  - a) einem mehrstufigen Gruppengetriebe
  - b) ausgenommen Sattelzugfahrzeuge einer Länge von mindestens 8 m
  - c) einer Breite von mindestens 2,3 m und
  - d) ausgenommen Sattelzugfahrzeuge einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 16.000 kg,
2. Kraftwagen mit Anhängern
  - a) mit einer Länge von mindestens 14 m bei Sattelkraftfahrzeugen und von mindestens 16 m bei Kraftwagenzügen
  - b) wenn die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte, bei Sattelkraftfahrzeugen abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Sattellasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Sattellasten mindestens 32.000 kg beträgt.

### Vergütungen für Gutachten

§ 66. (1) Für die Gutachtertätigkeit zur Erstattung der von der Behörde eingeholten Gutachten gebühren den gemäß den §§ 124 bis 127 des Kraftfahrgesetzes 1967 bestellten Sachverständigen folgende Vergütungen im Sinne des § 129 Abs. 1 des Kraftfahrgesetzes 1967:

1. für ein gemäß § 29 Abs. 3 oder § 96 Abs. 3 KFG 1967 erstattetes Gutachten über eine Type von
  - a) Omnibussen ..... Euro 43
  - b) nicht unter lit. a fallenden Kraftwagen ..... Euro 21
  - c) Krafträdern oder Anhängern..... Euro 11
2. bei Gutachten nach Z 1, die sich auf mehrere Ausführungsformen einer Type beziehen, für jede weitere Ausführungsform eines
  - a) Omnibusses ..... Euro 21

- b) nicht unter lit. a fallenden Kraftwagen ..... Euro 4
- c) Kraftrades oder Anhängers ..... Euro 2
- 3. für ein gemäß § 31 Abs. 2 und 5, § 32 Abs. 3, § 33 Abs. 4 oder § 96 Abs. 3 KFG 1967 erstattetes Gutachten über
  - a) einen Omnibus ..... Euro 17
  - b) einen nicht unter lit. a fallenden Kraftwagen ..... Euro 7
  - c) ein Kraftrad oder einen Anhänger ..... Euro 6
- 4. für ein gemäß § 35 KFG 1967 erstattetes Gutachten über eine Type von Teilen, Ausrüstungsgegenständen, Sturzhelmen und Warneinrichtungen, bei Scheinwerfern, Leuchten und Rückstrahlern für jede Lichtart,
  - a) wenn das Gutachten auf der Grundlage einer Regelung zum Übereinkommen über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung, BGBl. Nr. 177/1971, erstellt wurde ..... Euro 43
  - b) wenn das Gutachten für die Entscheidung über Anträge auf Anerkennung ausländischer Genehmigungen bestimmt ist oder wenn das Gutachten auf anderer als in lit. a angeführter Grundlage erstellt wurde ..... Euro 8
- 5. für ein gemäß § 116 Abs. 3 KFG 1967 erstattetes Gutachten darüber, ob eine Person die Lehrbefähigung für die in Betracht kommende Klasse oder Unterklasse von Fahrzeugen besitzt
  - a) als Fahrlehrer je Klasse..... Euro 100
  - b) als Fahrlehrer je Klasse..... Euro 79
- 6. für ein gemäß § 116 Abs. 4 KFG 1967 erstattetes Ergänzungsgutachten über die Lehrbefähigung einer Person hinsichtlich einer weiteren Klasse oder Unterklasse von Fahrzeugen ..... Euro 50.

Wird das Gutachten von mehreren Sachverständigen gemeinsam erstattet, so ist die Vergütung auf diese aufzuteilen.

(2) Sachverständigen, die dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehören und sich nicht bereits im Ruhestand befinden, gebühren im Sinne des § 129 Abs. 1 zweiter Satz des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 nur 75 v.H. der im Abs. 1 angeführten Beträge.

(3) *entfällt.*

#### **Tarif der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge für nicht dem Bund erbrachte Leistungen**

§ 67. Für Leistungen der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge, die nicht für den Bund erbracht werden, gebühren diesem im Sinne des § 131 Abs. 5 KFG 1967 eine Vergütung für den Sachaufwand und eine Vergütung in der Höhe eines Bauschbetrages. Der Sachaufwand ist auf Grund einer betriebswirtschaftlichen Kalkulation für die bei der Prüfung verwendeten Einrichtungen zu ermitteln. Der Bauschbetrag beträgt für je ein zur Durchführung der Prüfung notwendiges fachlich geschultes Organ für jede angefangene halbe Stunde S 350,-- ab 1. Jänner 2002 jedoch 25,- €.

#### **Ausnahmebewilligung**

**§ 67a.** Der Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen ordentlichen Wohnsitz, seine Hauptniederlassung oder seinen Sitz hat, wird bei Anträgen auf Bewilligungen gemäß § 132 Abs. 4 KFG 1967 mit der Durchführung des Verfahrens betraut und ermächtigt, im Namen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu entscheiden, wenn lediglich

- a) bei Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12.000 kg die Betriebsbremsanlage nicht eine Zweikreisbremsanlage ist (§ 6 Abs. 7 KFG 1967),
- b) bei einem Fahrzeug Bremslicht und Blinklicht mit derselben Leuchte ausgestrahlt werden kann und beim gleichzeitigen Betätigen der Betriebsbremsanlage und des Fahrtrichtungsanzeigers nur die Leuchte auf der Seite des Fahrzeuges Bremslicht ausstrahlt, auf der nicht geblinkt wird,<sup>1</sup>
- d) ein dem § 4 Abs. 5 KFG 1967 unterliegender Kraftwagen nicht mit Sicherheitsgurten ausgerüstet ist,
- e) eine Zugmaschine keine Schutzvorrichtung gemäß § 19 Abs. 1 oder 3 aufweist und sie zu der im § 22 b Z 6 lit. a lit. dd angeführten Verwendung bestimmt ist.

### **Führerscheinaustausch**

**§ 68.** Anträge auf Führerscheinaustausch (§ 133 Abs. 2 und 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) sind mit einem Formblatt nach dem Muster der Anlage 11 einzubringen.

### **Übergangsbestimmungen**

**§ 69.** *entfällt.*

### **Inkrafttreten**

**§ 70.** (1) Diese Verordnung tritt mit Ausnahme der im Abs. 2 angeführten Bestimmungen mit 1. Jänner 1968 in Kraft.

(2) Die Bestimmungen des § 8 Abs. 1 lit. c hinsichtlich der Kraftfahrzeuge, bei denen nach ihrer Bauart und Ausrüstung dauernd gewährleistet ist, dass mit ihnen auf gerader, waagrechtter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten werden kann, treten mit 1. Jänner 1969 in Kraft.

(3) § 69 tritt mit 31. Dezember 1969 außer Kraft.

(4) Das Entgelt für Kennzeichentafeln (Anlage 5e) in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. xx/1998 tritt mit 1. Juni 1998 in Kraft. § 63 Abs. 4 in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. xx/1998 tritt mit 1. September 1998 in Kraft.

---

<sup>1</sup> Lit. c entfällt idF der 9. KDV-Novelle, BGBl. Nr. 1978/297, ohne Anpassung der übrigen lit.