

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2007

Ausgegeben am 11. Oktober 2007

Teil II

275. Verordnung: 53. Novelle zur KDV 1967
 [CELEX-Nr.: 32005L0064, 32006L0040, 32006L0051, 32006L0072,
 32006L0119, 32006L0120, 32007L0015, 32007L0034, 32007L0035,
 32007L0038]

275. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 geändert wird (53. Novelle zur KDV 1967)

Aufgrund des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz, BGBl. I Nr. 57/2007, wird verordnet:

Die Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl. Nr. 399, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 334/2006, wird wie folgt geändert:

1. § 1a Abs. 1 lautet:

„(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), gelten solche, durch die die Gefahr schwerer Verletzungen oder der Grad von schweren Verletzungen erhöht wird. Die vorstehenden Außenkanten bei Fahrzeugen der Klasse M1 müssen den Anforderungen der Anhänge der Richtlinie 74/483/EWG, ABl. Nr. L 266 vom 2. Oktober 1974, S 4, in der Fassung der Richtlinie 2007/15/EG, ABl. Nr. L 75 vom 15. März 2007, S 21, entsprechen.“

2. § 1d Abs. 1a, Abs. 2 und Abs. 3 lautet:

„(1a) Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor oder Selbstzündungsmotor mit mindestens 4 Rädern, einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 400 kg und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h - mit Ausnahme von land- oder forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen sowie anderer Arbeitsmaschinen-, soweit sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG fallen, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens den Vorschriften dieser Richtlinie in der Fassung 2001/100/EG entsprechen. Fahrzeuge oder Motoren für Kraftfahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/55/EG, ABl. Nr. L 275 vom 20. Oktober 2005, S 1 in der Fassung der Richtlinie 2005/78/EG, ABl. Nr. L 313 vom 29. November 2005, S 1, und der Richtlinie 2006/51/EG, ABl. Nr. L 152 vom 7. Juni 2006, S 11, fallen, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens den Vorschriften dieser Richtlinien entsprechen.“

(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, 2001/1/EG, 2002/80/EG und 2003/76/EG, ABl. Nr. L 206 vom 15. August 2003, S 29, 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 2005/55/EG in der Fassung der Richtlinie 2005/78/EG und der Richtlinie 2006/51/EG verfügen. Das OBD-System ist ein an Bord des Kraftfahrzeuges installiertes Diagnosesystem zur Emissionsüberwachung, das in der Lage sein muss, mit Hilfe rechnergespeicherter Fehlercodes Fehlfunktionen der emissionsmindernden Einrichtungen 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 der emissionsmindernden Einrichtungen anzuzeigen.

(3) Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor oder Gasmotor müssen folgende Vorgaben hinsichtlich der Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen einhalten:

1. der Hersteller eines auf der Grundlage der Grenzwerte in Zeile B1, B2 oder C der Tabellen in Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie 2005/55/EG in der Fassung der Richtlinie 2005/78/EG und der Richtlinie 2006/51/EG typgenehmigten Selbstzündungsmotors oder Gasmotors muss für alle Fahrzeugtypen und Motoren nachweisen, dass der Motor diese Grenzwerte während folgender Einsatzdauer nicht überschreitet:
 - a) 100 000 km oder fünf Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt, bei Motoren zum Einbau in Fahrzeuge der Klassen N1 und M2;
 - b) 200 000 km oder sechs Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt, bei Motoren zum Einbau in Fahrzeuge der Klassen N2, N3 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 16 Tonnen und M3 Klasse I, Klasse II und Klasse A sowie Klasse B mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 7,5 Tonnen;
 - c) 500 000 km oder sieben Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt, bei Motoren zum Einbau in Fahrzeuge der Klassen N3 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von über 16 Tonnen und M3, Klasse III und Klasse B mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von über 7,5 Tonnen.
2. Weiters muss auch die Funktionstüchtigkeit der emissionsrelevanten Einrichtungen während der normalen Lebensdauer eines Fahrzeugs unter normalen Betriebsbedingungen bestätigt werden (Übereinstimmung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen, die ordnungsgemäß gewartet und eingesetzt werden).“

3. § 1d Abs. 9 Z 2 lautet:

„2. der Klassen L müssen eine Genehmigung nach Kapitel 5 der Richtlinie 97/24/EG in der Fassung der Richtlinie 2005/30/EG, ABl. Nr. L 106 vom 27. April 2005, S 17 und in der Fassung der Richtlinie 2006/120/EG, ABl. Nr. L 330 vom 28. November 2006, S 16, aufweisen.“

4. Nach § 1d Abs. 9 wird folgender Abs. 10 angefügt:

„(10) Austauschkatalysatoren für Fahrzeuge der Klassen L, für die keine Genehmigung gemäß der Richtlinie 97/24/EG in der Fassung der Richtlinie 2005/30/EG, erteilt worden ist, dürfen ab dem 1. Jänner 2009 nicht mehr feilgeboten, verkauft oder in ein Fahrzeug eingebaut werden.“

5. § 4 Abs. 4 Z 2 lautet:

„2. bei Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, jeweils mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg mindestens 2 mm,“

6. § 4 Abs. 4c und 4d lautet:

„(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 Z 4 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 Z 4 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 oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmte Reifen dürfen, wenn ihre Profiltiefe geringer ist als die für ihre Bestimmung festgelegte Mindestprofiltiefe (Abs. 4 Z 4) auch an Fahrzeugen verwendet werden, deren Bauartgeschwindigkeit höher ist als die Geschwindigkeit, die mit dem Reifen nicht überschritten werden darf. Bei Schnee-, Matsch- und Eisreifen (Spikesreifen) müssen in diesem Fall die Spikes entfernt werden. Die im Abs. 4 Z 1 und 2 angeführten allgemeinen Grenzwerte für die Mindestprofiltiefe bleiben unberührt.“

7. § 7a lautet:

„§ 7a. (1) Folien werden in Splitterschutzfolien und Tönungsfolien unterteilt. Splitterschutzfolien sind klar und weisen eine Lichttransmission von nicht weniger als 85% auf. Alle anderen Folien sind Tönungsfolien.

(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 Verklemmen 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) Wird auf der Heckscheibe des Fahrzeuges eine Tönungsfolie angebracht, muss das Fahrzeug über 2 Hauptrückspiegel der Klasse III oder II gemäß Richtlinie 2003/97/EG verfügen.

(5) Wird auf den Seitenscheiben ab der zweiten Sitzreihe eine Tönungsfolie angebracht, muss das Fahrzeug über 2 Hauptrückspiegel der Klasse III oder II gemäß Richtlinie 2003/97/EG verfügen. Weist die Folie eine Lichttransmission von weniger als 20 % auf, ist zusätzlich auf der rechten Seite ein Weitwinkelspiegel der Klasse IV gemäß der Richtlinie 2003/97/EG anzubringen und die Einhaltung des erforderlichen Sichtfeldes nach der Richtlinie 2003/97/EG für das Fahrzeug nachzuweisen. Dies kann entweder durch die Kennzeichnung am Spiegelglas selbst (Gravur, Laserschriftzug) oder in Form eines Zertifikates des Spiegelherstellers mit eindeutigem Zugehörigkeitsnachweis oder durch einen Prüfbericht eines Prüfinstitutes, das als technischer Dienst für die Prüfungen nach der Richtlinie 2003/97/EG gegenüber der Kommission und den anderen Mitgliedsstaaten genannt wurde, erfolgen.

(6) Der vom Folienhersteller geschulte und berechtigte Gewerbebetrieb hat über die ordnungsgemäße Anbringung der Folie eine Bestätigung auszustellen und diese mit einer Abschrift des Typengenehmigungsbescheides der Folie dem Kunden auszuhändigen. Bei Anbringung von Tönungsfolien mit einer Lichttransmission von weniger als 20 % ist der Nachweis über die Einhaltung der vorgeschriebenen Sichtfelder mitzuführen. Der Lenker hat diese Bestätigung und die Abschrift des Typengenehmigungsbescheides, bei der Anbringung von Tönungsfolien mit einer Lichttransmission von weniger als 20 % auch den Nachweis über die Einhaltung der erforderlichen Sichtfelder auf Fahrten mitzuführen und den Organen der Straßenaufsicht oder des öffentlichen Sicherheitsdienstes bei Kontrollen auf Verlangen auszuhändigen.“

8. § 8 Abs. 1 Z 3 lautet:

„3. für Fahrzeuge der Kategorien M und N gelten die nachstehenden Grenzwerte und Prüfbestimmungen der Richtlinie 70/157/EWG in der Fassung der Richtlinie 2007/34/EG, ABl. Nr. L 155 vom 15. Juni 2007, S 49:

Fahrzeugklasse		Wert in dB(A) (Dezibel (A))
3.1.	Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit höchstens neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz	74
3.2.	Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t	
3.2.1.	mit einer Motorleistung von weniger als 150 kW	78
3.2.2.	mit einer Motorleistung von 150 kW oder mehr	80
3.3.	Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz sowie Fahrzeuge für die Güterbeförderung	
3.3.1.	mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 t	76
3.3.2.	mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 2 t, jedoch nicht mehr als 3,5 t	77

3.4.	Fahrzeuge für die Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t	
3.4.1.	mit einer Motorleistung von weniger als 75 kW	77
3.4.2.	mit einer Motorleistung von 75 kW oder mehr, jedoch weniger als 150 kW	78
3.4.3.	mit einer Motorleistung von 150 kW oder mehr	80

jedoch werden

- für Fahrzeuge der Klassen gemäß 3.1. und 3.3., die mit einem Dieselmotor mit Direkteinspritzung ausgerüstet sind, die Grenzwerte um 1 dB(A) erhöht;

- für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2t, 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;

- bei Fahrzeugen der Klasse gemäß 3.1, 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, die Grenzwerte um 1 dB(A) heraufgesetzt, wenn die Geschwindigkeit, mit der die hintere Fahrzeugbegrenzung die Linie BB' im dritten Gang durchfährt, mehr als 61 km/h beträgt.“

9. § 10 Abs. 7 lautet:

„(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 Richtlinien

1. 76/756/EWG in der Fassung der Richtlinie 2007/35/EG, ABl. Nr. 157 vom 19. Juni 2007, S 14,
2. 78/933/EWG in der Fassung der Richtlinie 2006/26/EG, ABl. Nr. L 65 vom 7. März 2006, S 22, oder
3. 79/532/EWG in der Fassung der Richtlinie 97/54/EG

entsprechen. Nachträglich angebrachte 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.“

10. § 17i lautet:

„§ 17i. Die Heizanlagen von Fahrzeugen der Klassen M, N und O müssen den Anhängen der Richtlinie 2001/56/EG, ABl. Nr. L 292 vom 9. November 2001, S 21 in der Fassung der Richtlinie 2006/119/EG, ABl. Nr. L 330 vom 28. November 2006, S 12, entsprechen.“

11. Nach § 17i wird folgender § 17j samt Überschrift eingefügt:

„Klimaanlagen

§ 17j. (1) In Fahrzeuge der Klasse M1 und N1, Gruppe I (Bezugsmasse bis zu 1 305 kg), eingebaute Klimaanlagen müssen im Hinblick auf ihre Emissionen und ihr sicheres Funktionieren den Vorgaben der Richtlinie 2006/40/EG, ABl. Nr. L 161, vom 14. Juni 2006, S 12, entsprechen. Bei Klimaanlagen, die darauf ausgelegt sind, ein fluoriertes Treibhausgas mit einem GWP-Wert über 150 zu enthalten, darf die Leckage-Rate dieses Gases die zulässigen Höchstgrenzen gemäß Artikel 5 der Richtlinie nicht überschreiten. Vor Erteilung einer EG-Betriebserlaubnis haben die Fahrzeughersteller Informationen über den Kältemitteltyp der in den Klimaanlagen verwendet wird, bereitzustellen.

(2) Klimaanlagen, die darauf ausgelegt sind, fluoridierte Treibhausgase mit einem GWP-Wert über 150 zu enthalten, dürfen ab dem 1. Jänner 2011 nicht mehr nachträglich in Fahrzeuge eingebaut werden, die nach diesem Termin genehmigt worden sind. Ab dem 1. Jänner 2017 dürfen solche Klimaanlagen generell nicht mehr nachträglich in Fahrzeuge eingebaut werden.

(3) Klimaanlagen, die in Fahrzeuge eingebaut werden, für die nach dem 31. Dezember 2010 eine Typgenehmigung erteilt worden ist, dürfen nicht mit fluoridierten Treibhausgasen mit einem GWP-Wert von über 150 befüllt werden. Ab dem 1. Jänner 2017 dürfen Klimaanlagen in sämtlichen Fahrzeugen nicht mehr mit fluoridierten Treibhausgasen mit einem GWP-Wert von über 150 befüllt werden; das gilt

aber nicht für das Nachfüllen von diese Gase enthaltenden Klimaanlage, die vor diesem Zeitpunkt in Fahrzeuge eingebaut worden sind.“

12. § 18 Abs. 8 lautet:

„(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 und Feuerwehrrfahrzeuge, 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), bei Rückfahrwarnern mit Breitbandton im Frequenzbereich 400 Hz – 10 kHz mindestens 64 dB(A) und 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, ausgenommen solche mit Breitbandton, auf nicht weniger als 55 dB(A) \pm 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.“

13. § 18a Abs. 2 lautet:

„(2) Mehrspurige Kraftfahrzeuge müssen mit mindestens zwei geeigneten, entsprechend großen Rückblickspiegeln ausgerüstet sein. Diese müssen bei

1. Fahrzeugen der Klassen M und N dem Anhang III der Richtlinie 2003/97/EG, ABl. Nr. L 25 vom 29. Jänner 2004, S 1, in der Fassung der Richtlinie 2005/27/EG, ABl. Nr. L 81 vom 30. März 2005, S 44,
2. dreirädrigen Motorfahrrädern, vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen dem Kapitel 4 der Richtlinie 97/24/EG in der Fassung der Richtlinie 2006/27/EG, ABl. Nr. L 66 vom 8. März 2006, S 7,

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 2003/97/EG, ABl. Nr. L 25 vom 29. Jänner 2004, S 1, in der Fassung 2005/27/EG, ABl. Nr. L 81 vom 30. März 2005, S 44, ausgerüstet sein. Fahrzeuge der Klassen N2, ausgenommen Heeresfahrzeuge, mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 7 500 kg müssen mit einem großwinkligen Außenspiegel ausgerüstet sein, sofern ein Anfahrspiegel angebracht ist. Muss ein Spiegel ausgetauscht oder ersetzt werden, so dürfen nur Spiegel angebracht werden, die der Richtlinie 2007/38/EG, ABl. Nr. L 184, vom 14. Juli 2007, S 25, entsprechen.“

14. Nach § 18c wird folgender § 18d samt Überschrift eingefügt:

„Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit

§ 18d. Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 müssen hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit den Vorgaben der Anhänge der Richtlinie 2005/64/EG, ABl. Nr. L 310 vom 25. November 2005, S 10 entsprechen. Dies gilt jedoch nicht für

1. Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne von Anhang II A Nummer 5 der Richtlinie 70/156/EWG;
2. in mehreren Stufen gefertigte Fahrzeuge der Klasse N1, vorausgesetzt das Basisfahrzeug entspricht der Richtlinie;
3. in Kleinserien gefertigte Fahrzeuge.“

15. § 22a Abs. 1 Z 1 lit. b lautet:

„b) von Rädern und Reifen gegen eine andere als im Typenschein oder im Bescheid über die Einzelgenehmigung angegebene Dimension oder Art, wenn der Zulassungsbesitzer über den Nachweis verfügt, dass diese Dimension oder Art von Rädern oder Reifen bereits in einem Verfahren nach § 32 oder § 33 KFG 1967 als für die Type und Ausführung des Fahrzeuges geeignet erklärt wurde, sofern die in diesem Verfahren vorgeschriebenen Auflagen beim

Anbringen dieser Räder oder Reifen eingehalten wurden und dabei keine Änderungen am Fahrzeug beim Anbringen der Räder und Reifen erforderlich sind und die fachgerechte Anbringung und die Einhaltung allfälliger Auflagen durch einen gemäß § 57a Abs. 2 KFG 1967 Ermächtigten bestätigt wird; der Nachweis und die Bestätigung sind vom Lenker des Fahrzeuges auf Fahrten mitzuführen;“

16. § 22a Abs. 1 Z 3 lautet:

„3. das Anbringen von 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;“

17. In § 22a Abs. 1 wird nach Z 3 folgende Z 4 angefügt:

„4. die Nachrüstung mit einem Partikelfilter.“

18. Nach § 25d Abs. 3 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Kennzeichentafeln für dreirädrige Kraftfahrzeuge ohne Aufbau sind nach dem Muster VIII der Anlage 5e zu gestalten. Kennzeichentafeln für vierrädrige Kraftfahrzeuge, die insbesondere durch Lenkstange, Bedienungs- und Anzeigeelemente sowie Sitzbank Charakterzüge eines Kraffrades aufweisen sind nach dem Muster I oder III der Anlage 5e zu gestalten.“

19. § 26 Abs. 4 lit. b entfällt.

20. § 47 Abs. 1 lit. b lautet:

„b) den erforderlichen Ersatzleuchtmitteln zur Behebung von Störungen von Scheinwerfern und Leuchten mit Ausnahme von Leuchtdioden,“

21. In § 58 Abs. 1 Z 1 lit. a und lit. b und Z 2 lit. e entfällt nach dem Wort „Autobahnen“ jeweils der Klammerausdruck „(§ 43 Abs. 3 lit. a der StVO 1960)“ und es wird nach dem Wort „Autobahnen“ jeweils eingefügt „und Autostraßen“.

22. § 58 Abs. 1 Z 2 lit. b lautet:

„b) beim Ziehen von Anhängern, mit denen Wirtschaftsfuhren mit über die äußersten Punkte des Fahrzeuges hinausragender Ladung (§ 59 Abs. 3) durchgeführt werden, 25 km/h,“

23. § 61 Abs. 4 lautet:

„(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 vom Lenker des Zugfahrzeuges ohne Gefährdung der Verkehrs- und Betriebssicherheit betätigt werden kann und der zweite Anhänger zumindest durch eine Auflaufbremsanlage gebremst werden kann.“

24. § 61 Abs. 7 lautet:

„(7) 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.“

25. § 63 Abs. 1 lautet:

„(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 höchstens acht Personen befördert werden. Dabei darf eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden.“

26. § 63 Abs. 2 entfällt.

27. § 63 Abs. 4 lautet:

„(4) Schülertransporte (§ 106 Abs. 10 zweiter Satz KFG 1967) mit geschlossenen Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen, bei denen bei der Genehmigung als größte zulässige

Anzahl der beförderten Personen außer dem Lenker acht Personen festgesetzt wurde, sind nur zulässig, wenn

1. die Schüler auf mit dem Fahrzeug fest verbundenen Sitzen befördert werden und jeder Sitzplatz mit einem Sicherheitsgurt ausgerüstet ist,
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 2003/97/EG 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 2003/97/EG) mit einer Mindestgröße von 200 cm² ausgerüstet sein, die ein einwandfreies Einsehen der hinteren Einstiegsbereiche einschließlich des sich darunter befindlichen Fahrbahnteiles ermöglichen.“

28. In § 67 wird der Wert „25.- Euro“ ersetzt durch den Wert „30 Euro“.

29. § 69 Abs. 21 lautet:

„(21) § 18a in der Fassung der Verordnung BGBI. II Nr. 412/2005 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem In-Kraft-Treten dieser Bestimmung bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen. Solche Fahrzeuge dürfen aber nach dem 31. Oktober 2007, im Fall von Fahrzeugen der Klasse M1 und N1 nach dem 25. Jänner 2010 nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden.“

30. In § 69 wird nach Abs. 25 folgender Abs. 26 angefügt:

„(26) Im Hinblick auf die Änderungen durch die Verordnung BGBI. II Nr. 275/2007 gelten folgende Übergangsregelungen:

1. § 1a Abs. 1 in der Fassung BGBI. II Nr. 275/2007 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 5. April 2008 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;
2. § 1d Abs. 1a, 2 und 3 und Anlage I, Tabelle III in der Fassung BGBI. II Nr. 275/2007 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor In-Kraft-Treten dieser Bestimmungen bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;
3. § 8 Abs. 1 Z 3 in der Fassung BGBI. II Nr. 275/2007 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 6. Juli 2008 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;
4. § 10 Abs. 7 in der Fassung BGBI. II Nr. 275/2007 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 10. Juli 2008 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen; solche Fahrzeuge dürfen nach dem 10. Juli 2011 aber nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden;
5. § 17i in der Fassung BGBI. II Nr. 275/2007 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. November 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;
6. § 17j in der Fassung BGBI. II Nr. 275/2007 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 4. Jänner 2008 bereits genehmigt worden sind. Nach dem 1. Juli 2008 darf eine EG-Typgenehmigung oder eine Betriebserlaubnis mit einzelstaatlicher Geltung für Fahrzeuge, deren Klimaanlage darauf ausgelegt ist, fluorierte Treibhausgase mit einem GWP-Wert über 150 zu enthalten, nur erteilt werden, wenn die Leckage-Rate dieses Systems nicht mehr als 40 Gramm fluoriertes Treibhausgas pro Jahr bei Systemen mit einem Verdampfer bzw. 60 Gramm fluoriertes Treibhausgas pro Jahr bei Systemen mit zwei Verdampfern beträgt. Nach dem 1. Juli 2009 dürfen Fahrzeuge, deren Klimaanlage darauf ausgelegt ist, fluorierte Treibhausgase mit einem GWP-Wert über 150 zu enthalten, nur mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden, wenn die Leckage-Rate dieses Systems nicht mehr als 40 Gramm fluoriertes Treibhausgas pro Jahr bei Systemen mit einem Verdampfer bzw. 60 Gramm fluoriertes Treibhausgas pro Jahr bei Systemen mit zwei Verdampfern beträgt. Ab dem 1. Jänner 2011 darf keine EG-Typgenehmigung und keine Betriebserlaubnis mit einzelstaatlicher Geltung mehr für einen Fahrzeugtyp, dessen Klimaanlage darauf ausgelegt ist, fluorierte Treibhausgase mit einem GWP-Wert über 150 zu enthalten, erteilt werden. Ab dem 1. Jänner 2017 dürfen Fahrzeuge, deren Klimaanlage darauf ausgelegt ist, fluorierte Treibhausgase mit einem GWP-Wert über 150 zu enthalten, nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden;

7. § 18d in der Fassung BGBI. II Nr. 275/2007 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 15. Dezember 2008 bereits genehmigt worden sind. Solche Fahrzeuge dürfen nach dem 14. Juli 2010 aber nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden;
8. § 22a Abs. 1 Z 1 lit. b in der Fassung BGBI. II Nr. 275/2007 gilt nicht für Änderungen, die vor dem 1. November 2007 vorgenommen worden sind;
9. bereits ausgegebene Kennzeichentafeln für Fahrzeuge der Bundespolizei mit der Bezeichnung des sachlichen Bereiches „BG“ dürfen weiterhin geführt werden.“

31. In § 70 wird nach Abs. 9 folgender Abs. 10 angefügt:

„(10) Die Änderungen durch die Verordnung BGBI. II Nr. 275/2007 treten wie folgt in Kraft:

1. § 17i, § 22a Abs. 1 Z 1 lit. b und § 25d Abs. 4 jeweils in der Fassung BGBI. II Nr. 275/2007 mit 1. November 2007,
2. § 17j in der Fassung BGBI. II Nr. 275/2007 mit 4. Jänner 2008,
3. § 63 Abs. 4 in der Fassung BGBI. II Nr. 275/2007 mit 1. März 2008,
4. § 1a Abs. 1 in der Fassung BGBI. II Nr. 275/2007 mit 5. April 2008,
5. § 8 Abs. 1 Z 3 in der Fassung BGBI. II Nr. 275/2007 mit 6. Juli 2008,
6. § 10 Abs. 7 in der Fassung BGBI. II Nr. 275/2007 mit 10. Juli 2008,
7. § 18d in der Fassung BGBI. II Nr. 275/2007 mit 15. Dezember 2008.“

32. In der Anlage 1 Tabelle I wird in der Z 2 in der Spalte „gemessen nach“ der Ausdruck „2003/77/EG“ ersetzt durch den Ausdruck „2006/72/EG“ und es wird folgende Z 2.1.5. eingefügt:

„2.1.5. (2006 — UN/ECE GTR Nr. 2)	$v_{\max} < 130 \text{ km/h}$	2,62	0,75	0,17
	$v_{\max} \geq 130 \text{ km/h}$	2,62	0,33	0,22“

33. In der Anlage 1 Tabelle III wird in der Z 5 in der Spalte „gemessen nach“ der Verweis „2005/55/EG idF 2005/78/EG“ ersetzt durch den Verweis „2005/55/EG idF 2005/78/EG und 2006/51/EG“.

Faymann