



Bundesinnung der Karosseriebauer einschließlich
Karosseriespengler und Karosserielackierer sowie der Wagner

Kraftfahrrechtliche Änderungen (Stand 03/2008)
zusammengestellt von der Bundesinnung der Karosseriebauer einschließlich
Karosseriespengler und Karosserielackierer sowie der Wagner
durch Mag. (FH) Dieter Jank

Sehr geehrte Damen und Herren!

Aufgrund der sich laufend ändernden Gesetzeslagen finden Sie nachfolgend die wichtigsten Änderungen betreffend der gesetzlichen Bestimmungen über Probefahrten und Überstellungsfahrten mit Kraftfahrzeugen:

- Kapitel VI.: Probefahrten mit Fahrzeugen, deren Abmessungen oder Gesamtgewichte oder Achslasten die gesetzlichen Höchstgrenzen überschreiten
- Kapitel IX.: Zustand der Fahrzeuge
- Kapitel XVI.: Maut
- Kapitel XVII.: Fahrzeuge mit digitalem Kontrollgerät
- Anlage 4: Anwendung der österreichischen Probefahrtenkennzeichen im Ausland

VI. PROBEFAHRTEN MIT FAHRZEUGEN, DEREN ABMESSUNGEN ODER GESAMTGEWICHTE ODER ACHSLASTEN DIE GESETZLICHEN HÖCHSTGRENZEN ÜBERSCHREITEN

§ 45 Abs. 5 KFG 1967:

Probefahrten mit nicht zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen, deren Abmessungen oder Gesamtgewichte oder Achslasten die im § 4 Abs. 6 bis 9 festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten, sind nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes zulässig, in dessen örtlichem Wirkungsbereich die Probefahrten durchgeführt werden sollen. Die Bewilligung darf nur für bestimmte Straßenzüge erteilt werden. Vor der Erteilung der Bewilligung sind die Straßenverwaltungen zu hören, denen die Erhaltung der in Betracht kommenden Straßenzüge obliegt. Die Bestimmungen des § 40 Abs. 4 KFG 1967 sind sinngemäß anzuwenden.

Bei Anträgen auf Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten mit Fahrzeugen, deren Abmessungen oder Gesamtgewichte oder Achslasten die durch das Kraftfahrgesetz allgemein festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten, sind die Bestimmungen über die eingeschränkte Zulassung (§§ 39 und 40 KFG 1967) sinngemäß anzuwenden.

Die Abmessungen von Kraftfahrzeugen und Anhängern dürfen gemäß § 4 Abs. 6 KFG 1967 nicht überschreiten:

- eine größte Höhe von 4 m,
- eine größte Breite von
 - bei klimatisierten Fahrzeugen 2,6 m,

- bei allen anderen Kraftfahrzeugen und Anhängern 2,55 m,
- eine größte Länge von
 - bei Kraftfahrzeugen und Anhängern, ausgenommen Sattelanhänger, Omnibusse und Gelenkkraftfahrzeuge 12 m,
 - bei Gelenkkraftfahrzeugen 18 m,
 - bei Gelenkbussen 18,75 m,
 - bei zweiachsigen Omnibussen 13,50 m,
 - bei Omnibussen mit mehr als 2 Achsen 15,00 m.

Das Gesamtgewicht eines Kraftwagens oder Anhängers darf gemäß § 4 Abs. 7 KFG 1967 nicht überschreiten:

- bei Fahrzeugen mit zwei Achsen, ausgenommen Sattelanhänger 18 000 kg,
- bei Kraftfahrzeugen mit mehr als zwei Achsen, ausgenommen Z 3 und Z 4 25 000 kg,
- bei Kraftfahrzeugen mit mehr als zwei Achsen, ausgenommen Z 4, wenn
 - die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet ist, oder
 - wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9 500 kg je Achse nicht überschritten wird 26 000 kg,
- bei Kraftfahrzeugen mit mehr als drei Achsen:
 - mit zwei Lenkachsen, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet ist, oder
 - wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9 500 kg je Achse nicht überschritten wird 32 000 kg,
- bei Gelenkkraftfahrzeugen 38 000 kg,
- bei Einachsanhängern 10 000 kg,
- bei Anhängern mit mehr als zwei Achsen, ausgenommen Sattelanhänger und landwirtschaftliche Anhänger 24 000 kg,
- bei landwirtschaftlichen Anhängern mit mehr als drei Achsen, mit denen eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten wird, 32 000 kg.

Als Achse im Sinne der Z 1, 2, 3, 4, 5 und 7 gelten auch zwei Achsen mit einem Radstand bis zu 1 m. Werden mehrere Achsen angetrieben, so sind bei einem dreiachsigen Fahrzeug die vordere Lenkachse, bei einem vierachsigen Fahrzeug die beiden vorderen Lenkachsen von der Vorschrift der Doppelbereifung ausgenommen.

Bei Kraftwagen mit Anhängern darf gemäß § 4 Abs. 7a KFG 1967 die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 40 000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr mit kranbaren Sattelanhängern 41 000 kg und mit Containern und Wechselaufbauten 44 000 kg und beim Transport von Rundholz aus dem Wald bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder Verarbeitungsbetrieb, höchstens jedoch 100 km Luftlinie, wenn die hintere Achse des Anhängers mit Doppelbereifung ausgerüstet ist oder beide Fahrzeuge jeweils mehr als zwei Achsen haben, 44 000 kg nicht überschreiten. Die größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern darf 18,75 m, von Sattelkraftfahrzeugen jedoch 16,5 m nicht überschreiten.

Die Achslast (§ 2 Z 34 KFG 1967) darf gemäß § 4 Abs. 8 KFG 1967 10 000 kg, die der Antriebsachse jedoch 11 500 kg nicht überschreiten, wobei bei einem Fahrzeug mit

mehreren Antriebsachsen eine gelenkte Achse nicht als Antriebsachse gilt. Die Summe der Achslasten zweier Achsen (Doppelachse) darf bei nachstehenden Radständen (Achsabständen) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:

- bei Kraftfahrzeugen:
 - weniger als 1 m 11 500 kg
 - 1 m bis weniger als 1,3 m 16 000 kg
 - 1,3 m bis weniger als 1,8 m 18 000 kg
 - 1,3 m bis weniger als 1,8 m, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet ist, oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird 19 000 kg,

- bei Anhängern und Sattelanhängern:
 - weniger als 1 m 11 000 kg
 - 1 m bis weniger als 1,3 m 16 000 kg
 - 1,3 m bis weniger als 1,8 m 18 000 kg,
 - 1,8 m und darüber 20 000 kg.

Die Summe der Achslasten einer Dreifachachse von Anhängern und Sattelanhängern darf bei nachstehenden Radständen jeweils folgende Werte nicht übersteigen:

- 1,3 m oder weniger 21 000kg
- über 1,3 m und bis zu 1,4 m 24 000 kg.

Das Gesamtgewicht ist das Gewicht des stillstehenden, fahrbereiten Fahrzeuges samt der Ladung, dem Lenker und allen gleichzeitig beförderten Personen.

Achslast ist die Summe aller bei stehendem Fahrzeug auf eine waagrechte, ebene Fahrbahn wirkenden Radlasten einer Achse oder zweier Achsen mit einem Radstand bis zu 1 m. Unter "Räder einer Achse" sind die Räder eines Fahrzeuges zu verstehen, die symmetrisch oder im wesentlichen symmetrisch zur Längsmittellebene des Fahrzeuges liegen; Achsen von Rädern, die ausschließlich der Stützung des Fahrzeuges dienen, gelten nicht als Achsen im Sinne des KFG 1967.

Probefahrten mit zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen, deren Abmessungen oder Gesamtgewichte oder Achslasten die gesetzlichen Höchstgrenzen überschreiten, unterliegen ebenso der Bewilligungspflicht des Landeshauptmannes.

IX. ZUSTAND DER FAHRZEUGE

Der Kraftfahrzeuglenker darf ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich, soweit dies zumutbar ist, davon überzeugt hat, dass das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug und ein mit diesem zu ziehender Anhänger sowie deren Beladung den hierfür in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen (§ 102 Abs. 1 KFG 1967). Das bedeutet, dass diese Fahrzeuge mit Probefahrerkennzeichen auch den gesetzlichen Vorschriften entsprechen müssen. Folgende Ausnahme bei Probefahrten und bei Überstellungsfahrten wurde im Hinblick auf die geltende Winterreifenpflicht geschaffen.

Ausnahme von der Winterreifenpflicht

Mit der 27. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 57/2006 wurde im § 102 Abs. 8a KFG 1967 jeweils für den Zeitraum 15. November bis 15. März eine Winterreifenpflicht für bestimmte Schwerfahrzeuge (Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3) vorgeschrieben. Gemäß § 102 Abs. 8a KFG 1967, 27. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 57/2006 sind Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3, mit denen Probe- oder Überstellungsfahrten durchgeführt werden, von der Winterreifenpflicht ausgenommen. Jedoch besteht für Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3 mit denen Probe- oder Überstellungsfahrten durchgeführt werden die mit der 27. KFG-Novelle in § 102 Abs. 9 KFG 1967 geschaffene Schneeketten-Mitführverpflichtung.

Die ebenfalls mit der 27. KFG-Novelle in § 102 Abs. 9 KFG 1967 geschaffene Schneeketten-Mitführverpflichtung für bestimmte Schwerfahrzeuge (Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3) während des Zeitraumes 15. November bis 15. März gilt aber auch für Fahrzeuge, mit denen Probe- oder Überstellungsfahrten durchgeführt werden.

Mängel, die den Betrieb ausschließen

Die Beurteilung von Mängeln an Fahrzeugen erfolgt nach § 10 und Anlage 6 der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung. Diese Vorgaben für die Beurteilung und Zuordnung von Fahrzeugmängeln gelten nicht nur für die Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung, sondern gemäß § 10 Abs. 5 PBStV auch bei Fahrzeugprüfungen an Ort und Stelle gemäß § 58 KFG 1967. Mängel mit Gefahr im Verzug (GV) schließen in der Regel die weitere Verwendung des Fahrzeuges aus, da diese zu einer direkten und unmittelbaren Gefährdung der Verkehrssicherheit führen, oder mit dem Fahrzeug unzumutbare Belästigungen (z.B. Lärm) verursacht werden.

Beispiele für solche Mängel:

- Bremswirkung entspricht nicht den Mindestanforderungen für die Hilfsbremse
- Bremspedallagerung gebrochen
- Bremse nicht betätigbar
- Fahrzeug nicht sicher lenkbar
- Achskörper gebrochen
- Fahrwerk so verzogen, dass Spurhalten nicht mehr gewährleistet ist
- alle Scheinwerfer fehlen oder in der Wirkung erheblich beeinträchtigt (nur bei Dunkelheit oder schlechter Sicht auf Freilandstraßen)
- offensichtliche Mängel von Reifen; diese liegen vor, wenn
 - Reifen deutlich unter die im § 4 Abs. 4 KDV 1967 vorgeschriebene Mindestprofiltiefe abgefahrenen sind, sodass z.B. sogar die Karkasse sichtbar ist
 - Verletzungen an der Lauffläche oder den Seitenwänden (wie Risse, Schnitte) durch die Gummischicht bis zur Gewebeschicht reichend
 - der Reifen außen bereits sichtbare Beulenbildungen aufweist (Lagentrennungen und Hohlstellen im Reifen).

Mängel, die den Betrieb erlauben

Beispiele für Mängel, die durch besonderes Verhalten, insbesondere durch erhöhte Aufmerksamkeit des Lenkers, kompensiert werden können:

- Rückblickspiegel fehlt oder nicht ausreichend wirksam

- Betriebsbremsanlage ausgefallen, nur Wirkung der Hilfsbremsanlage; solche Fahrzeuge dürfen nur bis zur nächsten in Betracht kommenden Reparaturwerkstätte verwendet werden. Wird dies vom Fahrzeuglenker nicht befolgt, so ist mit Abnahme des Zulassungsscheines und der Kennzeichentafeln vorzugehen.
- Deformation der Karosserie ohne offensichtliche Beeinträchtigung des Fahrverhaltens (Spurhalten und dergleichen)
- an einem Reifen liegt ein Defekt eines Ventils vor, sodass der vorgeschriebene Reifendruck für die sonst übliche Dauer nicht gewährleistet ist
- die verwendeten Reifen weisen nicht die für das betreffende Fahrzeug vorgeschriebene Dimension, Tragfähigkeit oder Bauartgeschwindigkeit auf
- Profiltiefe nicht ausreichend
- bei Doppelbereifung (Zwillingsreifen), wenn nur einer der beiden Reifen einen der oben unter Punkt 1 bis 4 aufgezählten Mängel aufweist.

Es handelt sich somit um solche Mängel, bei denen der Lenker, würden sie während der Fahrt auftreten, gemäß § 58 Abs. 2 StVO die Fahrt bis zum nächsten Ort, wo der vorschriftswidrige Zustand behoben werden kann, fortsetzen kann.

In den oben aufgezählten Fällen von Reifenmängeln sind die Kennzeichentafeln und der Zulassungsschein von der Exekutive nicht abzunehmen, sondern lediglich Anzeige zu erstatten. Hierbei wird es erforderlich sein, im Sinne des § 97 Abs. 3 StVO anzuordnen, dass das Fahrzeug nur auf nicht nasser Fahrbahn, nur unter Einhaltung einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h und nur, wenn der Mangel der Bereifung unverzüglich behoben wird, weiterverwendet werden darf.

Die oft im Rahmen einer Reparatur praktizierte Überstellung von Fahrzeugen von einer Werkstätte in eine andere, bei denen z.B. Beleuchtungseinrichtungen oder Karosserieteile fehlen, ist daher ebenfalls verboten und strafbar.

XVI. MAUT

Für die Benützung der Bundesstraßen (das sind die Schnellstraßen und Autobahnen) ist in Österreich Maut zu entrichten. Neben der schon länger geltenden zeitabhängigen Maut für Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg (Vignette), und der Sondermaut für besonders erhaltungsintensive Tunnelstrecken (Tauertunnel, Brenner, Gleinalmtunnel, Bosruck, Karawanken, Arlberggtunnel) gilt seit 1. Jänner 2004 die fahrleistungsabhängige Maut (Go-Box) für mehrspurige Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg.

Zeitabhängige Maut (Kraftfahrzeuge bis 3,5 t hzG):

Alle Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 t unterliegen einer zeitabhängigen Maut (Vignette).

Kraftfahrzeuge mit drei Rädern gelten immer als mehrspurige Kraftfahrzeuge. Für Anhänger, die von mehrspurigen Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 t gezogen werden, sowie für Beiwagen einspuriger Kraftfahrzeuge ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten.

Für Fahrzeuge mit Probefahrerkennzeichen gelten folgende Sonderregelungen:

- Mehrspurige Kraftfahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und

Probefahrtenkennzeichen führen, unterliegen der zeitabhängigen Maut, sofern ihr Eigengewicht nicht mehr als 3,5 t beträgt. Bei Fahrten mit Probefahrtenkennzeichen ist eine Kopie des Typenscheines bzw. eine Bestätigung des Erzeugers oder dessen Bevollmächtigten (gemäß § 29 Abs. 2 KFG) über das Eigengewicht des Kraftfahrzeuges mitzuführen, die über Verlangen den Mautaufsichtsorganen vorzuweisen ist. Wird aufgrund dieses Verlangens den Mautaufsichtsorganen kein ordnungsgemäßer Nachweis erbracht, gilt das kontrollierte mehrspurige Kraftfahrzeug als ein Kraftfahrzeug mit einem Eigengewicht von mehr als 3,5 t.

Mitführen der Vignette:

- Bei Kraftfahrzeugen, die ein Probefahrtenkennzeichen führen, ist anstelle des direkten Anklebens auch das getrennte Mitführen einer ordnungsgemäß entwerteten Zweimonatsvignette gestattet. Bei Abstellen und Verlassen des Kraftfahrzeuges (so im Bereich von am mautpflichtigen Straßennetz befindlichen Raststätten) ist generell die Vignette von außen leicht sicht- und kontrollierbar im Kraftfahrzeug zu hinterlegen. Bei Nichtbeachtung wird der Tatbestand der Mautprellerei verwirklicht.

Fahrleistungsabhängige Maut (Kraftfahrzeuge über 3,5 t hzG):

Der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegen mehrspurige Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg. Diese Maut ist durch Einsatz zugelassener Geräte (sog. GO-Boxen) zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von zuvor eingezahltem (Pre Pay Verfahren) Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein (Post Pay Verfahren - mittels hinterlegtem Zahlungsmittel) zu entrichten. Diese Geräte sind bei zugelassenen Vertriebsstellen erhältlich.

- Dies gilt auch für mehrspurige Kraftfahrzeuge mit drei oder mehr Achsen, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und Probefahrtenkennzeichen führen.
- Mehrspurige Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und Probefahrtenkennzeichen führen, unterliegen der fahrleistungsabhängigen Maut, sofern ihr höchstzulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt. Bei Fahrten mit Probefahrtenkennzeichen ist eine Kopie des Typenscheines bzw. eine Bestätigung des Erzeugers oder dessen Bevollmächtigten (gemäß § 29 Abs. 2 KFG) über das Eigengewicht des Kraftfahrzeuges mitzuführen, die über Verlangen den Mautaufsichtsorganen vorzuweisen ist. Für Anhänger, die von mehrspurigen Kraftfahrzeugen gezogen werden, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, ist keine Maut zu entrichten.
- Bereits zugelassene mehrspurige Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, die Probefahrtenkennzeichen führen, unterliegen der fahrleistungsabhängigen Maut, unabhängig von der Achsenzahl.
- Bei Probefahrtenkennzeichen muss die GO-Box kennzeichengebunden im Fahrzeug angebracht werden, sofern die Maut vom Probefahrtenkennzeicheninhaber beglichen wird. Eine bereits vorhandene GO-Box muss während der Probefahrt durch eine Abschirmverpackung außer Funktion gesetzt werden. Diese kann über GO-Box Vertriebsstellen bezogen werden.
- Fahrzeuge welche von der allgemeinen Maut befreit sind (z.B. Bundeswehrfahrzeuge, Fahrzeuge, an denen Blaulicht sichtbar angebracht ist wie z.B. an Einsatzfahrzeugen) unterliegen auf Probefahrten der Mautpflicht.

Besondere Ausnahmebestimmungen:

- Kraftfahrzeuge, die abgeschleppt werden, sind von der Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut für die Dauer des Abschleppvorgangs befreit. Die Befreiung setzt voraus, dass eine im Kraftfahrzeug befindliche GO-Box (sowohl im Pre-Pay-, als auch im Post-Pay-Verfahren) außer Funktion gesetzt wird. Dies geschieht etwa durch ordnungsgemäßen Verschluss der Go-Box mit einer an den Vertriebsstellen der Go-Box erhältlichen Abschirmverpackung. Sollte die GO-Box nicht außer Funktion gesetzt werden und es systembedingt zu einer Mauttransaktion bzw. -abbuchung kommen, so ist in diesem Fall eine Rückerstattung der Maut ausgeschlossen.
Kraftfahrzeuge, die abgeschleppt werden, sind darüber hinaus unverzüglich über die nächste Abfahrtsstraße (Anschlussstelle) von der Autobahn bzw. Schnellstraße zu entfernen (§ 46 Abs. 3 StVO 1960).

Regelungen bei Beanstandungen:

Die Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes mit mautpflichtigen Kraftfahrzeugen ohne ordnungsgemäße Entrichtung der Maut ist verboten. Kraftfahrzeuglenker, die gegen dieses Verbot verstoßen, begehen gemäß § 20 Abs. 1 BStMG eine Verwaltungsübertretung und werden von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von EUR 400.- bis EUR 4.000.- bestraft.

Eine Bestrafung unterbleibt, wenn den Kontrollorganen eine Ersatzmaut bezahlt wird.

- **Ersatzmaut:** die Höhe der Ersatzmaut (inkl. 20% Ust) für mautpflichtige Fahrzeuge beträgt je nach Übertretungsgrund für

Einspurige Fahrzeuge	Zeitabhängige Maut	65.- Euro	
	Mehrspurige Fahrzeuge	120.- Euro	
Fahrzeuge	Zeitabhängige Maut (bis 3,5 t)	120.- Euro	
	fahrleistungsabhängigen Maut (ab 3,5 t)	bei gänzlicher Nichtentrichtung	220.- Euro
bei nur teilweiser Entrichtung		110.- Euro	

- Bei unerlaubten Manipulationen der Vignette (wie Ablösen oder Umkleben) wird eine Ersatzmaut in doppelter Höhe des normalen Satzes (PKW 240.- Euro statt 120.- Euro) fällig.
- Hat der Fahrzeuglenker eine Beanstandung erfahren, und es wurde ihm ein Erlagschein am Fahrzeug hinterlegt, so ist dieser bei weiteren Fahrtunterbrechungen auf mautpflichtigen Strassen von außen gut sichtbar im Fahrzeug zu hinterlegen.

Allgemeine Informationen zum Thema „Maut“:

Nähere Informationen zur Maut finden Sie im Internet unter den Adressen www.asfinag.at oder www.go-maut.at oder telefonisch unter der GO-Box Hotline 0800 400 11 400.

XVII. FAHRZEUGE MIT DIGITALEM KONTROLLGERÄT

Neu zugelassene Fahrzeuge ab einem höchst zulässigen Gesamtgewicht (hzG) von 3,5t sowie Busse mit mehr als 9 Sitzplätzen inkl. Fahrer dürfen nur mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden, wenn diese mit einem digitalen Tachographen ausgerüstet sind.

Es ist zu berücksichtigen, dass auch Fahrzeuge mit einem hzG unter 3,5t mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet werden müssen, sobald diese Fahrzeuge in Kombination mit einem Anhänger bzw. Auflieger das hzG von 3,5t übersteigen und gewerblich genutzt werden.

Hinsichtlich der Durchführung von Probefahrten mit Fahrzeugen welche mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet sind hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mit dem Erlass ZI. BMVIT-179.738/0016-II/ST4/2005 vom 27. Juli 2005 Folgendes festgelegt:

Durchführung von Probefahrten bzw. Überstellungsfahrten

- Bei Fahrzeugen, mit denen für Zwecke der technischen Entwicklung oder bei Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten auf der Straße gemacht werden, und neuen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind, besteht keine Verpflichtung zur Führung eines Kontrollgerätes.
- Bei digitalen Kontrollgeräten werden automatisch auch während einer Probefahrt Aufzeichnungen im Massenspeicher des Kontrollgerätes gespeichert.
Ist bei der Probefahrt keine Karte gesteckt, sind diese Daten nicht zuordenbar. Bei Kontrollen durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht können diese Daten nicht korrekt zugeordnet werden. Aus diesem Grund ist das Stecken einer Fahrerkarte erforderlich.
- Falls keine Fahrerkarte verfügbar ist, ist vor Übergabe des Fahrzeuges an den Fahrer oder Unternehmer ein Ausdruck der Daten der von der Werkstatt durchgeführten Fahrten anzufertigen und firmenmäßig zu zeichnen. Der Ausdruck ist an den Fahrer oder Unternehmer oder dessen Bevollmächtigten zu übergeben.
- Es wird demnach keine Fahrerkarte für Mechaniker, die Probefahrten außerhalb des Betriebsgeländes mit einem Fahrzeug durchführen, das mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet ist, benötigt. Die Dokumentation dieser Probefahrten erfolgt mittels eines Ausdrucks mit firmenmäßiger Zeichnung.
- Die Voraussetzung „Falls keine Fahrerkarte verfügbar ist“ ist eher streng auszulegen, und zwar in dem Sinne, dass dies nur für Betriebe gilt, die tatsächlich ausschließlich Mechanikertätigkeiten ausüben. In einem Unternehmen, das sowohl eine Werkstätte betreibt als auch Beförderungen durchführt, ist daher im Regelfall davon auszugehen, dass eine Fahrerkarte zur Verfügung steht. Ähnliches gilt auch für die mögliche Vorgangsweise ohne Werkstattkarte (siehe weiter unten). Auch diese sollte (und wird wahrscheinlich de facto) nur in Ausnahmefällen angewandt werden, zumal es mit Werkstattkarte schlicht einfacher ist.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die bestehende Regelung für das analoge Kontrollgerät betreffend Durchführung von Probefahrten von geeignetem Personal in ermächtigten Werkstätten außerhalb des Betriebsgeländes auf das digitale System ausgeweitet werden soll.

Führt ein Mechaniker Probefahrten mit einem Fahrzeug, in das ein analoges Kontrollgerät eingebaut ist, außerhalb des Betriebsgeländes durch, muss er keine Beschriftung der Tachoscheibe vornehmen. Folglich wird für einen Mechaniker, der Probefahrten außerhalb des Betriebsgeländes mit einem Fahrzeug, das mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet ist, durchführt, keine Fahrerkarte benötigt:

Die Werkstattkarte kann zur Durchführung von Probefahrten eingesetzt werden. Werkstätten, die keine Werkstattkarten besitzen bzw. diese nicht stecken wollen, können wie folgt vorgehen:

In der Anlage 3 (Piktogramme) der EU-Verordnung 1360/2002 besteht die Möglichkeit einer Piktogrammkombination:

„O U T → Kontrollgerät nicht erforderlich --- Beginn“
„→ O U T Kontrollgerät nicht erforderlich --- Ende“.

Diese Möglichkeit der Umstellung OUT →Beginn und →OUT Ende kann bei Probefahrten und nicht vorhandener bzw. nicht gesteckter Werkstattkarte gewählt werden.

Auf diese Weise können auch Fahrten in Werkstätten durchgeführt werden, die keine Ermächtigung gemäß § 24 KFG besitzen.

Sofern diese Möglichkeit berücksichtigt wird, wären vor Übergabe des Fahrzeuges an den Fahrer, Unternehmer oder dessen Bevollmächtigten von der Werkstatt Ausdrucke der Daten über die unter der Einstellung OUT Beginn OUT Ende durchgeführten Fahrten vorzunehmen und firmenmäßig zu zeichnen.

Durchführung von Überstellungsfahrten

Die Frage, ob die Durchführung von Überstellungsfahrten ein "Einsetzen" eines Fahrzeuges im Sinne des § 103b KFG darstellt, ist grundsätzlich zu verneinen, da nach Ansicht des BMVIT dieses Fahrzeug ja noch nicht von einem Verkehrsunternehmen für seinen eigentlichen Zweck eingesetzt wird. Unternimmt jemand eine reine Überstellungsfahrt (mit Überstellungskennzeichen), dann muss er die Unternehmensdaten nicht herunterladen.

Anlage 4

Anerkennung von österreichischen Probefahrtenkennzeichen im Ausland

Stand März 2008

Staaten	Anerkennung	Ablehnung
Belgien		
Bosnien-Herzegowina		
Bulgarien	✓	
Dänemark		✓
Deutschland	✓*	
Finnland		✓
Frankreich	✓	
Griechenland		
Großbritannien		✓
Irland		✓
Italien	✓	
Liechtenstein	✓**	
Luxemburg	✓	
Niederlande		✓
Norwegen		✓
Polen	✓	
Portugal	✓	
Republik Kroatien		✓
Rumänien		✓
Schweden		✓
Schweiz	✓	
Slowakei		✓
Slowenien	✓	
Spanien	✓	
Tschechische Republik		✓
Ungarn	✓ *	

* Bei Fahrten nach Deutschland und Ungarn ist ein Zusatzblatt zum Probefahrtschein (Kopie des Probefahrtscheines) mit den Mindestdaten nach Art. 35 Abs. 1 lit. a des Wiener Übereinkommens vom 8. November 1968 mitzuführen. In Deutschland dürfen Probefahrtenkennzeichen aber nicht für die Überführung eines Fahrzeuges aus dem Gebiet der BRD in das Ausland verwendet werden.

** Abstimmung mit der Versicherungsverordnung, LGBl. 1978 Nr. 21 des Fürstentum Liechtenstein