



Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Abt IV/ST1 (Kraftfahrwesen)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
[www.arbeiterkammer.at](http://www.arbeiterkammer.at)  
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel <b>501 65</b>	Fax <b>501 651</b>	Datum
BMVIT-	UV-GSt/Ma	Richard Ruziczka	DW 12423	DW 42423	21.11.2018
170.031/0005					
-IV/ST1/2018					

## Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (36. KFG-Novelle)

Der Entwurf der oa Gesetzesnovelle sieht insbesondere Änderungen zu den Regelungen über die Ausstellung von Duplikaten eines Fahrzeug-Genehmigungsdokuments vor sowie das Verbot der Durchführung von Fahrzeugänderungen, die eine Verschlechterung des Emissionsverhaltens des Fahrzeuges zur Folge haben, bzw auch des Inverkehrbringens oder der Bereitstellung von Abschaltvorrichtungen oder von Gegenständen zum Deaktivieren oder Manipulieren der emissionsmindernden Einrichtungen in Fahrzeugen. Dieses Verbot soll auch das Anbieten oder Bewerben der Durchführung solcher Änderungen umfassen, ebenso wie das Anbieten oder Bewerben von nicht genehmigungsfähigem Chip-Tuning. Weiters soll zukünftig die Erteilung von zwei Fahrschulbewilligungen für eine natürliche Person möglich sein, Bewilligungen für Außenkurse werden dagegen gestrichen.

Seitens der Bundesarbeitskammer (BAK) werden die Vorschläge zur Verhinderung einer Erschleichung von Duplikaten der Genehmigungsdokumente, die geplante Erschwerung von Fahrzeugmanipulationen, die zu einer Verschlechterung des Umweltverhaltens der Fahrzeuge führen und die Anpassungen der Fahrschulbestimmungen größtenteils befürwortet. Bedenken bestehen im vorliegenden Entwurf gegen den unbestimmten Gesetzesbegriff „Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs“, gegen die Änderung der Verordnungsermächtigung zu automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen sowie gegen die weiterhin fehlenden abschreckenden Sanktionen gegen Fahrzeughersteller, die bei Fahrzeugen Abschaltvorrichtungen einbauen bzw andere Eingriffe vornehmen, um Schadstoffemissionen zu verschleiern.

Zu einzelnen Bestimmungen des vorliegenden Novellierungsentwurfes wird wie folgt Stellung genommen:

**Zu Z 4 (§ 4 Abs 7c):**

Um die Elektromobilität zu fördern, soll das höchstzulässige Gesamtgewicht von Fahrzeugen um bis zu einer Tonne erhöht werden, wenn sie mit Hilfsaggregaten ausgerüstet sind, die rein elektrisch durch Batterien betrieben werden.

Obwohl diese Gewichtserhöhung laut Erläuterungen nur für bestimmte, schwerere Fahrzeuge (Kommunale Müllfahrzeuge, aber auch Betonmischer, Teerkocher, temperaturgeführte Fahrzeuge) vorgesehen werden soll, wird im konkreten Textvorschlag keine Einschränkung auf diese Fahrzeuge gemacht. Demnach kann bei jedem „Fahrzeug“ mit einem rein elektrisch betriebenen Hilfsaggregat das höchstzulässige Gesamtgewicht um eine Tonne erhöht werden.

Nach Auffassung der BAK sollte hier überprüft werden, ob es nicht sinnvoller ist, diesen Nutzausgleich erst für Fahrzeuge über 3,5t vorzusehen, um Konflikte mit anderen Gesetzesbestimmungen zu vermeiden, die wie zB das Bundesstraßenmautgesetz auf die Unterscheidung von Fahrzeugen bis bzw über 3,5t abstellen.

**Zu Z 12 (§ 30 Abs 5):**

Durch die Abfrage des Typenscheinausstellers bei der Genehmigungsdatenbank soll künftig geklärt werden, ob für das gegenständliche Fahrzeug ein Originaldokument existiert oder nicht. Eine Duplikat-Ausstellung soll nur möglich sein, wenn durch eine Anfrage bei der Datenbank die Unbedenklichkeit der Duplikat-Ausstellung bestätigt worden ist.

Dieses Vorgehen ist aufgrund der gestiegenen Anzahl an Betrugsfällen durch Mehrfachbelegung von Fahrzeugen durchaus sinnvoll und wird daher seitens der BAK begrüßt.

**Zu Z 18, 20 und 22 (§ 33 Abs 1, 4 und 6a):**

Der Entwurf sieht vor, dass Fahrzeugänderungen, die eine Verschlechterung der Umweltverträglichkeit bzw des Emissionsverhaltens des Fahrzeuges zur Folge haben, ausdrücklich für unzulässig erklärt werden.

Nach Auffassung der BAK ist der Begriff „Umweltverträglichkeit des Fahrzeuges“ zu unbestimmt und sollte präziser festgelegt werden. Es wird angeregt, in beiden Bestimmungen auf Änderungen abzustellen, die die Verkehrs- und Betriebssicherheit „und die Umweltverträglichkeit des Fahrzeuges entsprechend der in der Betriebsgenehmigung festgelegten Emissionsleistung nicht herabsetzen“.

Das ausdrückliche Verbot von Änderungen an emissionsrelevanten Bauteilen von Fahrzeugen, durch die deren Eigenschaften oder deren Wirkung im Hinblick auf das Emissionsverhalten herabgesetzt werden können, wird von der BAK im Sinne des Umweltschutzes und der Gesundheit der Menschen selbstverständlich begrüßt. Speziell bei Lastkraftwagen, kommt es nicht selten vor, dass neben der Manipulation von Tachographen auch die emissionsmindernden Einrichtungen deaktiviert werden. Eine Veränderung bzw Deaktivierung des digitalen

Kontrollgeräts – für die Aufzeichnung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten – setzt Sicherheitssysteme wie beispielsweise das Antiblockiersystem (ABS) außer Kraft und gefährdet dadurch sämtliche VerkehrsteilnehmerInnen. Mit der Außerkraftsetzung von emissionsreduzierenden Einrichtungen wird eine Verschlechterung des Emissionsverhaltens billigend in Kauf genommen und in weiterer Folge die Umwelt stark belastet. Änderungen an emissionsrelevanten Bauteilen von Kraftfahrzeugen sowie das Inverkehrbringen von Abschaltvorrichtungen als unzulässig zu erklären, wird daher seitens der BAK als sinnvoll und auch als dringend notwendig erachtet.

Hinsichtlich der Veränderung von wesentlichen technischen Merkmalen und der damit verbundenen zwingenden Einholung eines Gutachtens von einem bestellten Sachverständigen werden jedoch Bedenken bezüglich der Unklarheiten über die Kostentragung und die Höhe der Kosten geäußert. Außerdem bestehen hinsichtlich der Kosten bzw der Gebühren zwischen amtlichen und nichtamtlichen Sachverständigen im Verfahren deutliche Unterschiede. Gemäß § 52 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) ist vorgesehen, dass - falls eine Beweisaufnahme durch Sachverständige notwendig sein sollte – die der Behörde beigegebenen oder zur Verfügung stehenden amtlichen Sachverständigen beizuziehen sind. Nur wenn solche nicht zur Verfügung stehen, kann auf nichtamtliche Sachverständige zurückgegriffen werden.

Die BAK vertritt die Auffassung, dass

- es nicht in allen Fällen notwendig sein muss, zwingend ein Gutachten einzuholen, ob eine Manipulation vorliegt. Hier sollte die geltende Bestimmung, wonach der Landeshauptmann nur im Zweifelsfall ein Gutachten beauftragen kann, beibehalten werden;
- die Behörde in erster Linie auf amtliche Sachverständige zurückgreifen sollte, wie in § 52 AVG vorgesehen;
- dass die Gebühren der nichtamtlichen Sachverständigen klar analog zu § 53a AVG geregelt werden sollten und
- die Kosten und Kostentragung klar analog zu den Bestimmungen der §§ 75 ff AVG festgelegt werden sollten.

Darüber hinaus fordert die BAK eine Ausweitung der Sanktionen im Sinne der einschlägigen EU-Verordnungen: Sowohl die EG-Verordnung 715/2007 (Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen) als auch die EU-Verordnungen 168/2013 und 2018/858 (Genehmigung und Marktüberwachung von Fahrzeugen) richten sich an alle Akteure, die bei der Typgenehmigung beteiligt sind. Bei Sanktionen gegen Chip-Tuner muss im Kraftfahrzeuggesetz auf adäquate, den EU-Vorgaben entsprechende Strafen verwiesen werden. Ebenso sollte im KFG endlich auch Abgasbetrug gemäß den EU-Verordnungen („Die verhängten Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Diese Sanktionen müssen insbesondere in einem angemessenen Verhältnis zur Schwere der Nicht-Übereinstimmung und der Zahl der auf dem Markt des betreffenden Mitgliedstaats bereitgestellten nichtkonformen Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten stehen.“) deutlich strenger bestraft werden. Die im KFG vorgesehene Höchststrafe von 5.000 Euro wird von der BAK als unwirksam, unverhältnismäßig und als keinesfalls abschreckend erachtet.

Weiters wird seitens der BAK angemerkt, dass hinsichtlich der technischen Bestimmungen zur Abgaskontrolle aus den vorliegenden Unterlagen nicht hervorgeht, wie emissionsmindernde Abschaltvorrichtungen detektiert werden. Aus der von der AK in Auftrag gegebenen Studie des Umweltbundesamtes „Abgasüberprüfung – Wie sinnvoll ist die periodische Abgasüberprüfung“ geht klar hervor, dass das derzeitige Prüfverfahren Chip-Tuner nicht detektieren kann. Hierzu müsste die Prüf- und Begutachtungsstellen-VO (BPStVO) geändert werden. Denn mit Opazimeter und OBD-Auslese kann Chip-Tuning nicht festgestellt werden. Hierzu bedarf es des sogenannten „7-Gas-Tester“, der in Deutschland und den Niederlanden schon bei der periodischen Abgasüberprüfung vorgesehen ist.

**Zu Z 28 (§ 44 Abs 3):**

Laut Erläuterungen zum Entwurf soll für gerichtliche Kfz-Sachverständige bestimmter Fachgebiete die Möglichkeit geschaffen werden, Probefahrtenkennzeichen zu erhalten. Es werden hier zB Sachverständige für Kfz-Lackierungen oder für die Restaurierung historischer Fahrzeuge für Testfahrten Probefahrtenkennzeichen bekommen können.

Aus Sicht der BAK ist es unverständlich, warum gerade Sachverständige aus anderen Fachbereichen hier nicht angeführt sind. So sind in der Gerichtssachverständigen- und Gerichtsdolmetscherliste gemäß § 3a Abs 1 des Bundesgesetzes über die allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen und Dolmetscher in der Fachgruppe 06 Naturschutz, Umweltschutz auch die Sachverständigen für die Fachbereiche 06.30 Reinhaltung der Luft, Sanierung bei Belastungen, 06.40 Maßnahmen zur Vermeidung überhöhter Lärmemfaltung und 06.70 Umweltschäden, Umweltverträglichkeit, Sanierung angeführt, die nach Auffassung der BAK auch in dieser Bestimmung aufgenommen werden sollten.

**Zu Z 32 (§ 57c Abs 10):**

Die Betreiber der Begutachtungsplakettendatenbank werden ermächtigt, für „jede interessierte Person“ eine spezielle online Abfragemöglichkeit einzurichten. Dafür ist dann ein „angemessener“ Kostenbeitrag zu verrechnen.

Die BAK lehnt sowohl die Ermächtigung an private Datenbankbetreiber zur Abfragemöglichkeit der Fahrzeuggutachten für einen völlig offenen, nicht überprüfbaren Personenkreis als auch die Unbestimmtheit des dafür vorgesehenen Kostenbeitrages ab. Es sollte einerseits näher bestimmt werden, wer als interessierte Person gilt und welche Nachweise dafür zu erbringen sind, damit er Einsicht in ein Gutachten zu einem fremden Fahrzeug erhalten kann und andererseits sollte ein Höchstbetrag für den Kostenbeitrag festgelegt werden.

**Zu Z 40 (§ 102 Abs 3b):**

In der Verordnungsermächtigung über automatisiertes oder vernetztes Fahren wird eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage für die in der Verordnung bereits vorgesehene Testbescheinigung geschaffen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie soll Testbescheinigungen ausstellen können, wenn im Vorfeld „ausreichend Tests virtuell und real“ stattgefunden haben.

Die BAK befürwortet grundsätzlich, dass nunmehr eine gesetzliche Grundlage für die Testbescheinigungen eingeführt wird. Allerdings sollte klargestellt werden, dass diesen Testbescheinigungen zugrundeliegenden Tests nur für die in § 102 Abs 3a und 3b vorgesehenen Fälle in Betracht kommen. Was unter „ausreichend“ hinsichtlich der Tests zu verstehen ist, sollte eindeutig festgelegt werden. Weiters spricht sich die BAK dafür aus, dass unmissverständlich festgehalten wird, dass rein virtuelle Tests keine Grundlage für die Erteilung einer Testbescheinigung darstellen können.

**Zu Z 48 (§ 106 Abs 5):**

Die Kindersitzpflicht wird geändert. Bisher waren Kinder bis zu einer Größe von 150 cm mit speziellen Kinder-Rückhalteeinrichtungen zu sichern. Ab einer Größe von 150 cm dann mit den normalen Sicherheitsgurten. Laut Entwurf soll die Größe auf 135 cm verringert werden. Dh nur Kinder, die kleiner als 135 cm sind, sind mit speziellen Kinder-Rückhalteeinrichtungen zu sichern. Ab einer Größe von 135 cm reicht die Sicherung mit normalem Sicherheitsgurt.

Seitens der BAK wird dazu zu bedenken gegeben, dass durch die Herabsetzung der Körpergröße bei Verwendung des Sicherheitsgurtes eine erhöhte Verletzungsgefahr im Halsbereich bei Kindern zu befürchten ist.

**Zu Z 53 und 55 (§ 111 Abs 1 und § 113 Abs 1):**

In den Bestimmungen über die Fahrschulen wird ausdrücklich klargestellt, dass für jeden Standort eine Fahrschulbewilligung erforderlich ist und die Voraussetzungen erfüllt werden müssen. Ein Inhaber kann bis zu zwei Fahrschulstandorte selbst leiten, sofern diese nicht mehr als 50 km voneinander entfernt sind.

Andererseits sind in § 113 nähere Bestimmungen über die Leitung einer Fahrschule festgehalten. Daraus ergeben sich „Pflichten, wie insbesondere die Aufsicht über die Lehrtätigkeit und die wirtschaftliche Gebarung, die hierfür notwendige Anwesenheitsdauer in der Fahrschule“.

Die BAK erhebt keinen Einwand gegen die Neuerung, dass eine natürliche Person bis zu zwei Fahrschulen innerhalb von 50 km leiten darf. Allerdings ist es unverständlich, dass der Fahrschulinhaber bei der Leitung von zwei Fahrschulen von den in § 113 festgelegten Verpflichtungen ausgenommen werden soll. Insbesondere im Interesse der FahrschülerInnen sollte eine Mindestanwesenheitspflicht des Fahrschulinhabers in beiden Fahrschulen festgelegt werden; kann er diese nicht erfüllen, muss er trotzdem einen Fahrschulleiter bestellen.

**Zu Z 61 (§ 116 Abs 2):**

Fahrschullehrer und Fahrlehrer müssen ua glaubhaft machen, dass sie mindestens ein Jahr lang Fahrzeuge der Klassen tatsächlich gelenkt haben, für die sie Lenker ausbilden. Für die Klasse C (Lkw) gibt es laut Erläuterungen zum Entwurf das Problem, eine ausreichende Anzahl von Personen zu finden, die zwar als Fahrlehrer bzw Fahrschullehrer tätig werden wollen, aber auch die erforderliche Fahrpraxis auf einem Lkw nachweisen können. Nunmehr soll aber zur Vereinfachung auf diese zwingende Fahrpraxis verzichtet werden und alternativ dazu auch die Absolvierung eines Lehrplanseminars ausreichend sein.

Seitens der BAK wird darauf hingewiesen, dass nirgends geregelt ist, was unter dem angeführten Lehrplanseminar zu verstehen ist. Es ist daher nicht überprüfbar, ob dieses Seminar mit einer tatsächlichen Fahrpraxis vergleichbar ist bzw eine Alternative zur Fahrpraxis sein kann. Solange es diesbezüglich keine näheren gesetzlichen Vorschriften gibt, kann die BAK der Streichung der Voraussetzung einer einjährigen Fahrpraxis nicht zustimmen.

Renate Anderl  
Präsidentin  
F.d.R.d.A.

Maria Kubitschek  
iV des Direktors  
F.d.R.d.A.