



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0050-I/PR3/2015  
DVR:0000175

Wien, am 19. Februar 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 21. Dezember 2015 unter der **Nr. 7545/J** an meinen Amtsvorgänger Alois Stöger eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Kontrolle der Abgasminderungseinrichtungen von Kraftfahrzeugen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Ist die derzeit gepflegte Praxis der Abgasüberprüfung von Diesel-Kfz geeignet, um die Funktionsfähigkeit der Abgasnachbehandlungssysteme von Diesel-Kfz hinreichend zu überprüfen?*
- *Wenn ja, auf welche konkreten*
  - a) *Analysen,*
  - b) *Studien,*
  - c) *Fachmeinungen innerhalb des Ressorts,*
  - d) *Fachmeinungen außerhalb des Ressorts**stützt sich Ihre Einschätzung?*
- *Wenn nein, auf welche konkreten*
  - a) *Analysen,*
  - b) *Studien,*
  - c) *Fachmeinungen innerhalb des Ressorts,*
  - d) *Fachmeinungen außerhalb des Ressorts**stützt sich Ihre Einschätzung und welche Konsequenzen*

- e) *haben Sie daraus bereits gezogen*
- f) *werden Sie daraus bis wann konkret ziehen?*

Die derzeit gepflegte Praxis der Abgasüberprüfung von Diesel-Kfz und die angewandten Methoden entsprechen den Vorgaben der Richtlinien 2009/40/EG über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, in der Fassung der Richtlinie 2010/48/EU sowie der Richtlinie 2000/30/EG über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, in der Fassung der Richtlinie 2010/47/EU.

Zu den Fragen 4 bis 7:

- *Wurden auf österreichischen Straßen bereits Fahrzeuge registriert, bei denen verbotenerweise in das Motormanagement bzw. in die Abgasnachbehandlung eingegriffen wurde (zB: Ausschalten oder Reduzieren der Harnstoff-Zugabe, leistungserhöhendes "konventionelles" Chiptuning, Entfernen bzw. Deaktivieren von Dieselpartikelfiltern, Deaktivierung der Abgasrückführung, Deaktivierung von Katalysator/Lambdasonde) mit dem Ergebnis erhöhter Luftschadstoffemissionen?*
- *Wenn ja: existieren Informationen, die eine Quantifizierung hinsichtlich der Auswirkungen auf Flottenemissionen erlauben und damit eine qualitative Einschätzung des Handlungsbedarfs?*
- *Wenn ja*
  - a) *Wie viele manipulierte Fahrzeuge waren dies je Kalenderjahr in den Jahren 2010 bis 2015.*
  - b) *Bei welchen Überprüfungen auf welcher Rechnungslage wurden diese Fahrzeuge registriert,*
  - c) *Welche Fahrzeugkategorien (insbesondere: einspurige Kfz, PKW, LNF, landwirtschaftliche Zugmaschinen) waren in welcher Zahl betroffen,*
  - d) *Welche konkreten Manipulationen (z.B. Ausschalten oder Reduzieren der Harnstoff-Zugabe, leistungserhöhendes „konventionelles“ Chiptuning, Entfernen bzw. Deaktivierung von Katalysator/Lambdasonde) und welche konkrete Erhöhung welcher Luftschadstoffemissionen wurde dabei maximal sowie wie im Durchschnitt je Kalenderjahr festgestellt?*
- *Wenn nein - warum konnten trotz der, siehe Anfragebegründung, offensichtlich verbreiteten und zu geringen Kosten zu über das Internet oder regionale "Vertriebspartner" erhältlichen Manipulations-Bauteile oder -Programme keine derart ausgerüsteten Fahrzeuge registriert werden?*

Darüber liegen mir keine Informationen vor.

Zu den Fragen 8 bis 10:

- *Welche konkreten Schritte wurden und werden gegen solche verbotenen Manipulationen gesetzt?  
Wir ersuchen neben einer generellen Antwort insbesondere um die konkrete Benennung entsprechender behördlicher Bescheide, Erlässe, Rundschreiben und dergleichen samt Geschäftszahl und Datum.*
- *Falls konkrete Schritte gesetzt wurden - welchen Erfolg hatten diese Schritte, und auf welche konkreten*
  - a) *Analysen,*
  - b) *Studien,*
  - c) *Fachmeinungen innerhalb des Ressorts,*
  - d) *Fachmeinungen außerhalb des Ressorts*  
*stützt sich Ihre Angabe dazu?*
- *Falls keine konkreten Schritte gesetzt wurden - warum nicht?*

Falls Manipulationen festgestellt werden, so handelt es sich um eine unzulässige und nicht genehmigte Änderung am Fahrzeug, die von der zuständigen Behörde als Verwaltungsübertretung gemäß § 134 Kraftfahrzeuggesetz (KFG) zu ahnden ist.

Werden im Zuge einer wiederkehrenden Begutachtung gemäß § 57a KFG eine unzulässige Veränderung des Motors oder eine offensichtliche Steigerung der Motorleistung durch unzulässiges Chip-Tuning oder ein Fehlen des vom Hersteller eingebauten Abgasnachbehandlungssystems festgestellt bzw. ist dieses offensichtlich defekt, so stellt das einen schweren Mangel dar und es kann kein positives Gutachten ausgestellt und keine Begutachtungsplakette ausgegeben oder am Fahrzeug angebracht werden.

Zu Frage 11:

- *Wer außer Ihnen könnte bzw. müsste derartige konkrete Schritte setzen?*

Konkrete Schritte zur Verhinderung bzw. Erschwerung von Manipulationen bzw. zur leichteren Kontrollierbarkeit müssten im Rahmen der europäischen Union vorgenommen werden.

Zu den Fragen 12 und 13:

- *Gibt es konkret anwendbare Sanktionen auf Basis österreichischer Gesetze a) für Anbieter von Manipulationen (z.B: Ausschalten oder Reduzieren der Harnstoff-Zugabe, leistungserhöhendes "konventionelles" Chiptuning, Entfernen bzw. Deaktivieren von Dieselpartikelfiltern, Deaktivierung der Abgasrückführung, Deaktivierung von Katalysator/Lambdasonde), b) für Besitzer entsprechend manipulierter, im öffentlichen Straßenverkehr zugelassener und verwendeter Kfz?*
- *Wenn ja, welche?*

Gemäß § 103 Abs. 1 KFG hat der Zulassungsbesitzer dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug den Vorschriften des KFG 1967 und den auf Grund des KFG 1967 erlassenen Verordnungen entspricht. Bei Zuwiderhandeln ist die Strafbestimmung des § 134 Abs. 1 KFG 1967 anzuwenden. Für das Anbieten von „Manipulationen“ gibt es keine ausdrücklichen Bestimmungen im KFG. Es darf aber in diesem Zusammenhang auf die Bestimmungen des § 7 VStG betreffend Anstiftung und Beihilfe hingewiesen werden.

Gemäß § 33 Abs. 6 KFG sind Änderungen an Teilen und Ausrüstungsgegenständen von genehmigten Fahrzeugen, durch die deren Eigenschaften oder deren Wirkung im Sinne der Verkehrs- oder Betriebssicherheit herabgesetzt werden können, unzulässig.

Zu Frage 14, 15 und 18:

- *Welche konkreten Maßnahmen haben Sie wann gesetzt bzw. veranlasst, um die Konsequenzen daraus zu ziehen, dass durch Manipulationen wie Ausschalten oder Reduzieren der Harnstoff-Zugabe, leistungserhöhendes "konventionelles" Chiptuning, Entfernen bzw. Deaktivieren von Dieselpartikelfiltern, Deaktivierung der Abgasrückführung, Deaktivierung von Katalysator/Lambdasonde die Konformität der entsprechend manipulierten Fahrzeuge mit ihrer Typisierung nicht mehr gegeben ist?*
- *Falls Sie keine konkreten Maßnahmen gesetzt bzw. veranlasst haben: Warum im Einzelnen nicht?*

Konkrete Maßnahmen wären aufgrund der kraftfahrrechtlichen Zuständigkeitsbestimmungen von den lokalen Behörden zu setzen. Grundsätzliche Verbesserungen wären im Rahmen der europäischen Union zu schaffen. Entsprechende Initiativen müssten daher von der Europäischen Kommission ausgehen.


Zu den Fragen 16 und 17:

- Welche Maßnahmen haben Sie wann gesetzt bzw. veranlasst, um emissionsrelevante Manipulationen an der Motorsteuerung von Land- und/oder Baumaschinen a) zu kontrollieren, b) zu sanktionieren?
- Falls keine konkreten Maßnahmen gesetzt wurden - warum nicht?

Zu diesen Fahrzeugen ist zu bemerken, dass sich eine Zuständigkeit des bmvit nur bei Fahrzeugen ergibt, die dem KFG 1967 unterliegen, also (auch) auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden und somit eine kraftfahrrechtliche Zulassung haben. Für diese gilt dasselbe wie für die anderen Fahrzeuge. Diesbezüglich darf daher auf die Antworten zu den vorigen Fragen verwiesen werden.

Andere „Land- oder Baumaschinen“ (auch solche, die aufgrund des § 1 KFG 1967 von dessen Anwendung ausgenommen sind – „10 km/h-Fahrzeuge“) fallen hinsichtlich der Emissionen nicht in die Zuständigkeit des bmvit.

Mag. Gerald Klug

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2016-02-19T11:08:09+01:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	OcmYQLIOMjgGHfOoajHkTkuyLkYoxsAznBuiVkk/GuFU49nmh03zotorjUqaK7aVxlfByeURbAH4F1EfujeZmXF6Ew1/H4PIRBNp8qGluEryEfw5q8ix0tu2tzDELz9HRgHmPUV6YyQ3V8vZwAQgb3mC3cCDxlQ4nlvT3J6Nrk/zi0CSeKiWPuPUtrVIGDakFFihB5lMa09QZK3ZZYDypvby4nUdKBjsPeo3+qN8CP8/EB8Dipfer3ukE8OULcvgtGJXBFUgamq7Y9gvNXfswO+roP/iyPqyf/S1sNY4Vsl4WPaclpjrZJVzcX1G1tYgkGUYJfTzdlMUJHrRPybOA==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>	

