

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG
Abteilung 1 – Landesamtsdirektion
Verfassungsdienst

LAND  KÄRNTEN

Betreff:
Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraft-
fahrzeuggesetz 1967 geändert wird (36. KFG-Novelle);
Begutachtung; **Stellungnahme**

Datum	21. November 2018
Zahl	01-VD-BG-10135/3-2018

Bei Eingaben Geschäftszahl anführen!

Auskünfte	Mag. Christian Burgstaller
Telefon	050 536 10809
Fax	050 536 10800
E-Mail	Abt1.Verfassung@ktn.gv.at

Seite	1 von 4
-------	---------

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Sektion IV, Abteilung ST1

Per E-Mail: st1@bmvit.gv.at

Zu dem mit do. Note vom 29. Oktober 2018, Zl. BMVIT-170.031/0005-IV/ST1/2018, übermittelten Gesetzesentwurf wird unter Zugrundelegung der Anmerkungen der Vollzugspraxis wie folgt Stellung genommen:

Eingangs werden die Bestimmungen, die die Umweltverträglichkeit bzw. das Emissionsverhalten von Fahrzeugen betreffen (§ 33 Abs. 1, 6, 6a und 7 sowie § 44 Abs. 1 lit. a) grundsätzlich befürwortet. Unter einem wird begrüßt, dass künftig Fahrzeugänderungen, die eine Verschlechterung der Umweltverträglichkeit bzw. des Emissionsverhaltens des Fahrzeuges zur Folge haben, durch die vorgeschlagene Novelle nun ausdrücklich für unzulässig erklärt werden.

Dabei erscheint es auch wichtig und konsequent, nicht erst bei den Konsumenten anzusetzen, sondern bereits das Inverkehrbringen oder die Bereitstellung auf dem Markt von Abschaltvorrichtungen oder von Gegenständen zum Deaktivieren oder Manipulieren der emissionsmindernden Einrichtungen für unzulässig zu erklären.

Ebenso wird begrüßt, dass nun auch leistungsverändernde Eingriffe in die Motorsteuerung (sog. „Chip-Tuning“) mit Blick auf den Gesundheitsschutz betrachtet werden sollen. Demnach soll „Chip-Tuning“ nur noch dann zulässig sein, wenn nachgewiesen werden kann, dass alle für das Fahrzeug relevanten Emissionsvorschriften weiterhin eingehalten werden. Auch für diesen Bereich erscheint es wichtig, bereits das Anbieten oder Bewerben der Durchführung solcher Änderungen zu verbieten.

Zu Z 4 (§ 4 Abs. 7c):

Grundsätzlich wird die Möglichkeit der Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichts bei Verwendung von alternativen Antrieben begrüßt.

Die vorgeschlagene Formulierung erscheint aus ho. Sicht jedoch insofern unklar, als diese eine Auslegung dahingehend ermöglicht, dass zB für LKWs, welche lediglich mit elektrischen Hubladebühnen ausgestattet sind, künftig ein höheres Gesamtgewicht zulässig wäre. Um einer solchen Auslegung vorzubeugen, wird eine Klarstellung dahingehend angeregt, dass das erhöhte Gesamtgewicht ausschließlich dann zulässig ist, wenn ein – normalerweise mit Verbrennungsmotor betriebener – Hilfsan-

trieb durch einen Elektromotor ersetzt wird (dieser Rückschluss lässt sich zwar aus den Erläuterungen ziehen, geht aus dem Textentwurf jedoch nicht eindeutig hervor).

Hiezu wird ferner angemerkt, dass es mit § 4 Abs. 7 Z 1b, 3a und 5a KFG 1967 idgF bereits Regelungen gibt, die ein erhöhtes Gewicht (bis 1.000 kg) bei Verwendung von alternativen Antriebssystemen zulassen. Allerdings lässt sich das Verhältnis dieser Ausnahmen zu der nun vorgeschlagenen Regelung des Abs. 7c aus ho. Sicht nicht klar bestimmen. So stellt sich zB die Frage, ob bei einem elektrisch betriebenen LKW die Möglichkeit der Gewichtserhöhung bei Verwendung eines zusätzlichen elektrischen Hilfsantriebes auch kumulativ gegeben ist (positivenfalls wäre in einem solchen Fall eine Gewichtserhöhung bis zu 2.000 kg möglich) oder ob ein zusätzliches Gewicht von 1.000 kg als absolute Höchstgrenze (unabhängig vom Gewicht des alternativen Zusatzantriebes) zu interpretieren ist.

Abschließend wird angeregt, die Novellierung des § 4 zum Anlass zu nehmen, neben Sonderregelungen für den kombinierten Verkehr auch eine Ausnahmeregelung bis maximal 44 t für jene Fälle zu schaffen, in denen der Verkehr zwar nicht alle Voraussetzungen des kombinierten Verkehrs im Sinne des KFG 1967 erfüllt, aber dennoch auf Grund seiner Abwicklung und voraussichtlichen Auswirkung auf die Umwelt als dem kombinierten Verkehr ähnlich angesehen werden kann.

Zu Z 7 (§ 20 Abs. 1 Z 8):

Es wird angeregt, einen Verweis auf die ECE-Regelung Nr. 48 Pkt. 6.21 („Auffällige Markierungen“) aufzunehmen.

Zu Z 9 (§ 20 Abs. 5 lit. i):

Aus ho. Sicht kommt nicht klar zum Ausdruck, welche sachliche Notwendigkeit für die Erteilung einer Bewilligung an Fachärzte/Fachärztinnen für Frauenheilkunde und Geburtshilfe besteht. Zudem erscheint die Formulierung „*die auch tatsächlich Hausgeburten durchführen*“ als Abgrenzungskriterium nicht praxistauglich.

Zu Z 12, 13, 16 und 25 (§ 30 Abs. 5, § 30a Abs. 4b, § 31 Abs. 8 und § 37 Abs. 2c):

Im vorgeschlagenen Gesetzestext wird für die Ausstellung eines Duplikates wiederkehrend auf eine Datenbank Bezug genommen, die zu einer Prüfung der Unbedenklichkeit der Ausstellung herangezogen werden soll.

Im Lichte der Erläuterungen soll dies augenscheinlich eine Datenbank sein, die Auskunft darüber gibt, ob für das betreffende Fahrzeug das Originaldokument allenfalls zur Sicherstellung hinterlegt ist. Aus dem vorgeschlagenen Gesetzestext geht eine solche Ausnahme jedoch nicht klar hervor, weswegen hier eine entsprechende Klarstellung angeregt wird.

Zu Z 20 (§ 33 Abs. 4):

Bei einer Anknüpfung an den Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung möge beachtet werden, dass damit Verschlechterungen in Bezug auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit – trotz der Vorgabe im Abs. 1 – rechtlich möglich gemacht werden. Dies zeigt sich am Beispiel einer „Tieferlegung“ eines Kraftfahrzeugs: Bis zum Jahr 2000 gab es einen kaum Vorschriften (lediglich Erlässe gaben die Vorgehensweise und den einzuhaltenden Rahmen vor, zB auch über die Bodenfreiheit; vgl. VDTÜV 751). Erst nach und nach kamen entsprechende rechtliche Verschärfungen hinzu. Die nun vorgeschlagene Bestimmung hätte im Ergebnis zur Folge, dass etwa ein Fahrzeug, das in den 1990er Jahren erstmals zugelassen wurde, „tiefer gelegt“ werden kann, ohne ein bestimmtes Bodenfreiheitsmindestmaß einhalten zu müssen, während für ein Fahrzeug, das im Jahr 2000 erstmals zugelassen wurde, eine Bodenfreiheit von mindestens 110 mm eingehalten werden müsste. Daher erscheint es zweckmäßig, klarzustellen, dass Mindestvorgaben, die zB in einer Verordnung konkretisiert werden könnten, dennoch einzuhalten sind (als „Orientierungshilfe“ könnte der Änderungserlass BMVIT-179.401/0004-IV/ST1/2015 dienen).

Zu Z 22 (§ 33 Abs. 6a):

Die vorgeschlagene Regelung wird grundsätzlich begrüßt. Es wird jedoch angeregt, zur Durchsetzung auch entsprechende Sanktionen bei Inverkehrbringen, Anbieten oder Bewerben vorzusehen und ferner festzulegen, wie dies in der Praxis überwacht und sanktioniert werden soll.

Zu Z 33 (§ 58 Abs. 4):

Dieser Ansatz wird grundsätzlich befürwortet, da die bisherigen Vorgaben, nach denen nur bei Verwendung entsprechender Einrichtungen gemäß Anlage 2a der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV) ein Kostenersatz vorgesehen ist, speziell bei „mobilen“ Kontrollen immer wieder zu Problemen führten.

Bisher war es jedoch unerheblich, ob der festgestellte Mangel in der Verantwortung des Lenkers lag oder für den Lenker erkennbar war (Anm.: nach § 10 Abs. 10 PBStV gibt es Mängel, die für den Lenker erkennbar sind, und solche, die in die Verantwortung des Zulassungsbesitzers fallen; entsprechend ist auch bei den Kontrollen gemäß §§ 58 und 58a KFG 1967 eine Beurteilung vorzunehmen). Sobald die genannten Einrichtungen verwendet wurden, fiel eine entsprechende Gebühr an. Mit der nun vorgeschlagenen Formulierung entfällt die Entrichtung eines Kostenersatzes bei Vorliegen von Mängeln, die in den Verantwortungsbereich des Zulassungsbesitzers fallen. Es wird deshalb angeregt, den vorgeschlagenen ersten Satz des § 58 Abs. 4 um den Tatbestand, dass ein Mangel in den Verantwortungsbereich des Zulassungsbesitzers fällt, zu ergänzen (so wird für den ersten Satz des § 58 Abs. 4 nachstehende kursiv formatierte Wortfolge vorgeschlagen: „...dem Lenker zurechenbar sind oder solche, welche in den Verantwortungsbereich des Zulassungsbesitzers fallen, so ist vom Zulassungsbesitzer..“).

Zu Z 47 (§ 106 Z 6):

Hier wird eine deutliche Klarstellung angeregt, was unter „kurzzeitigem Verlassen“ des Sitzplatzes im Einsehen zu verstehen ist. Die vorgeschlagene Formulierung birgt die Gefahr, dass die Gurtregelung für Omnibusse im Gelegenheitsverkehr und im Kraftfahrlinienverkehr über 100 km nicht mehr kontrollierbar ist.

Sonstiges:

Abschließend wird vor dem Hintergrund der jährlichen „GTI-Problematik“ in Teilen Kärntens eine Änderung des Kraftfahrgesetzes dahingehend angeregt, dass Kraftfahrzeuge, mit denen bewusst und gewollt unerlaubte Fehlzündungen ausgelöst werden, für einen gewissen Zeitraum zur technischen Überprüfung aus dem Verkehr gezogen werden können. Auf Grund des damit zwingend verbundenen Eingriffs in Grundrechte sind Regulative erforderlich, um dies als rechtskonformen Eingriff zu gestalten. Als derartiges Regulativ könnte die Zeit der Abstellung des PKW fungieren oder der Umstand, dass es sich um Fahrzeuge handelt, die im Rahmen geplanter und koordinierter Treffen im Pulk fahren und bewusst Fehlzündungen (sog. „Schießen“) durchführen, herangezogen werden. Das Abstellen dieser Fahrzeuge soll der näheren Kontrolle durch die Exekutive bzw. durch Techniker dienen.

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird unter einem dem Präsidium des Nationalrates elektronisch übermittelt.

Für die Kärntner Landesregierung:
Dr. Primosch

Nachrichtlich an:

1. das Bundesministerium für Verfassung, Reformen, Deregulierung und Justiz
– Verfassungsdienst
2. das Präsidium des Nationalrates
3. alle Ämter der Landesregierungen

4. die Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der NÖ Landesregierung
5. den Parlamentsklub der Österreichischen Volkspartei
6. die Sozialdemokratische Parlamentsfraktion - Klub der sozialdemokratischen Abgeordneten zum Nationalrat, Bundesrat und Europäischen Parlament
7. den Freiheitlicher Parlamentsklub
8. den NEOS Parlamentsklub
9. den Klub der Liste Pilz
10. alle Mitglieder der Kärntner Landesregierung
11. die Abteilung 7

LAND  KÄRNTEN

Dieses Dokument wurde amtssigniert. Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <https://www.ktn.gv.at/amtssignatur>. Die Echtheit des Ausdrucks dieses Dokuments kann durch schriftliche, persönliche oder telefonische Rückfrage bei der erledigenden Stelle während ihrer Amtsstunden geprüft werden.