

36. KFG-Novelle – Auswirkungen auf Chiptuning

Einleitung

Bei der Genehmigung von Fahrzeugen gelten strenge Vorschriften hinsichtlich der Schadstoffemissionen. Die Fahrzeuge müssen mit aufwändigen Emissionskontrollsystemen ausgerüstet werden, und die Hersteller erheblichen Entwicklungsaufwand betreiben, um die Grenzwerte einzuhalten. Gerade durch die aktuelle Emissionsstufe Euro 6d-temp, die auch die Emissionen im realen Fahrbetrieb berücksichtigt (RDE, real driving emissions), werden hohe Ansprüche an das Emissionsverhalten der Fahrzeuge gestellt. Das durch die öffentliche Dieseldiskussion in den Fokus gerückte Verbot von Abschaltvorrichtungen soll dafür sorgen, dass auch in den nicht von den Zertifizierungsprüfungen umfassten Betriebsbedingungen die Emissionsminderungssysteme arbeiten und einen überhöhten Ausstoß von Schadstoffen vermeiden. Experten gehen davon aus, dass diese Emissionsstufe einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität bringen wird, sobald die neuen Fahrzeuge die Flotte in nennenswertem Ausmaß durchdringen.

Vor diesem Hintergrund ist festzuhalten, dass einzelne Fahrzeuge, die schlecht gewartet, unsachgemäß verändert oder manipuliert sind, wesentlich zur Beeinträchtigung der Luftqualität beitragen. Untersuchungen zeigen, dass ein geringer Anteil der Fahrzeuge im einstelligen Prozentbereich für weit über die Hälfte der Emissionen verantwortlich ist. Deshalb ist es zur Einhaltung der Grenzwerte für die Luftqualität einerseits erforderlich, den Wartungszustand der Fahrzeuge auf einem hohen Niveau zu halten und andererseits von großer Bedeutung, dass Änderungen an einzelnen Fahrzeugen ausschließlich im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften durchgeführt werden.

Rechtslage vor der 36. KFG-Novelle

Änderungen an einzelnen Fahrzeugen, die die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs beeinflussen können, sind unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen. Der

Landeshauptmann hat diese Änderungen zu genehmigen, wenn sie den Bestimmungen des KFG 1967 und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen.

Eine Leistungssteigerung (und damit auch leistungssteigerndes Chip-Tuning) ist jedenfalls eine Änderung, die die Verkehrs- und Betriebssicherheit beeinflussen kann und daher anzeigepflichtig. Erhebliche Leistungssteigerungen von mehr als 30 % machen gem. Erlass GZ. BMVIT-179.401/0004-IV/ST1/2015 vom 22. 12. 2015 („Änderungsliste“) sogar eine Einzelgenehmigung erforderlich, da damit wesentliche technische Merkmale der Fahrzeugtype geändert werden (§ 33 Abs. 2 KFG 1967).

Wird also ein dementsprechendes Chip-Tuning durchgeführt, ist dies dem Landeshauptmann unverzüglich anzuzeigen. Die Landesprüfstellen haben in seinem Auftrag im Genehmigungsverfahren zu prüfen, ob das geänderte Fahrzeug den Bestimmungen des KFG 1967 und damit auch den geltenden Emissionsvorschriften entspricht. Kann dies im Verfahren durch geeignete Nachweise wie zum Beispiel technische Gutachten bewiesen werden, ist das Fahrzeug mit den angezeigten Änderungen zu genehmigen.

Wird eine Änderung des Fahrzeugs durch Chip-Tuning nicht angezeigt, so ist die weitere Verwendung des Fahrzeugs unzulässig.

Änderungen durch die 36. KFG-Novelle

Die oben angeführten Grundsätze gelten mit der 36. KFG-Novelle unverändert weiter. Da Änderungen an Fahrzeugen möglich sind, die zwar nicht die Verkehrs- und Betriebssicherheit beeinflussen können, aber die Umweltverträglichkeit, wird mit der Novelle zeitgemäß klargestellt, dass ausdrücklich auch solche Änderungen anzeigepflichtig sind. Der Landeshauptmann muss nun auch ausdrücklich die Umweltverträglichkeit bei der Genehmigung überprüfen.

Darüber hinaus werden Änderungen, die das Emissionsverhalten verschlechtern, ausdrücklich für unzulässig erklärt. Insbesondere ist der Einbau von Abschaltvorrichtungen und die Deaktivierung oder der Ausbau von emissionsmindernden Einrichtungen unzulässig.

Chip-Tuning ist nur dann zulässig, wenn durch einen Prüfbericht eines für die relevanten Verordnungen benannten technischen Dienst nachgewiesen wird, dass alle Emissionsvorschriften eingehalten werden. Während die Einhaltung der Emissionsvorschriften schon bisher Voraussetzung für eine Genehmigung war, wird nunmehr einheitlich geregelt, dass dies durch einen Prüfbericht eines benannten technischen Dienstes

nachzuweisen ist. Diese Bestimmung könnte zwar als gewisse Einschränkung verstanden werden, ist aber im Sinne einer einheitlichen Vollziehung und eines einheitlichen technischen Standards und damit eines fairen Wettbewerbs zu verstehen.

Eine der wesentlichen Bestimmungen der Novelle ist das Verbot des Inverkehrbringens, der Bereitstellung auf dem Markt, des Anbietens und des Bewerbens aller o. a. unzulässigen Änderungen.

Die schon bisher gelebte Praxis, dass für Änderungsgenehmigungen die Vorschriften, die zum Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung in Kraft waren („Baujahrsvorschriften“), herangezogen werden, wird durch die Novelle einheitlich festgelegt.

Auswirkungen auf Chip-Tuner

Unverändert bleibt die Bestimmung, dass das Fahrzeug auch nach der leistungssteigernden Änderung sämtliche emissionsrelevanten Vorschriften einhalten muss.

Neu ist hingegen, dass dies einheitlich durch einen für die relevanten Emissionsvorschriften benannten technischen Dienst nachgewiesen werden muss. Diese Formulierung bedeutet, dass jeder von einem Mitgliedstaat der EU benannte technische Dienst einen solchen Prüfbericht erstellen kann.

Ebenfalls neu ist das Verbot des Inverkehrbringens, Anbietens und Bewerbens von nicht genehmigungsfähigem Chip-Tuning. Dadurch wird verhindert, dass illegales Chip-Tuning mit Hinweisen für den Kunden wie „Darf nicht im Anwendungsbereich des KFG und der StVO verwendet werden“ verkauft wird. Damit liegt die Verantwortung, dass nur genehmigungsfähiges Chip-Tuning angeboten und eingebaut werden darf, beim Hersteller oder Händler.

Die Vorgangsweise bei Verkauf und Einbau von „legalem“ Chip-Tuning ändert sich nicht im Vergleich zur bisherigen: Die Leistungssteigerung wird im Fahrzeug eingebaut, danach muss der Zulassungsbesitzer diese Änderung unverzüglich dem Landeshauptmann anzeigen. Dieser prüft die Einhaltung der Vorschriften und genehmigt die Änderung, wenn diese eingehalten werden.

Das Verbot des Anbietens und Bewerbens bedeutet allerdings nicht, dass ausschließlich bereits genehmigte Chip-Tuning-Systeme angeboten werden dürfen. Es muss nur gewährleistet sein, dass das angebotene Chip-Tuning den Emissionsvorschriften entspricht

und daher durch den Landeshauptmann genehmigt werden kann. Den seriösen Tuning-Anbietern darf durchaus zugetraut werden, bei der Entwicklung auf die geltenden Emissionsvorschriften Bedacht zu nehmen und diese auch einzuhalten. Wird jedoch Chip-Tuning mit dem Hinweis „Nicht im Bereich von KFG und StVO zulässig“ verkauft, ist davon auszugehen, dass dieses Chip-Tuning nicht erlaubt und damit auch das Anbieten und Bewerben verboten ist.