

408 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVI. GP

Bericht und Antrag des Verkehrsausschusses

über den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem den Umweltschutz betreffende Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes 1967 geändert werden (8. Kraftfahrgesetz-Novelle)

Im Zuge der Beratungen über die Regierungsvorlage 349 der Beilagen (8. Kraftfahrgesetz-Novelle) hat der Verkehrsausschuß auf Grund eines Antrages der Abgeordneten Helmuth Wolf und Peter einstimmig beschlossen, dem Nationalrat den Entwurf einer 8. Kraftfahrgesetz-Novelle im Sinne des § 27 Abs. 1 Geschäftsordnungsgesetz 1975 zur Beschußfassung vorzulegen.

Dem erwähnten Antrag waren folgende Erläuterungen beigefügt:

Zu Z 1 und 2 (§ 11 Abs. 3 und § 26 a Abs. 2 lit. c):

Bisher bestand eine gesetzliche Ermächtigung für eine Schadstoffbegrenzung nur hinsichtlich von Bleiverbindungen und Benzol. Diese Kasuistik hat sich als zu eng erwiesen; so ist vordringlich auch eine gesetzliche Grundlage für die Begrenzung des Schwefelgehaltes im Dieselöl erforderlich. Die nunmehr in allgemeiner Form gehaltene Textierung erlaubt je nach dem Stand der Technologie auch das Verbot oder die Begrenzung anderer Schadstoffe in den Abgasen. Der letzte Halbsatz soll verhindern, daß Großverbraucher für den Eigenbedarf Kraftstoffe importieren, die nicht den Vorschriften entsprechen; in diesem Fall liegt kein „Feilbieten“ vor.

Zu Z 3 bis 5 (§ 136 Abs. 1 lit. l, m und Abs. 3 a):

Maßnahmen des Umweltschutzes müssen, wenn sie den gewünschten Erfolg zeitigen sollen, umfassend getroffen werden. So kann etwa die Begrenzung des Schwefelgehaltes im Dieselöl die Entstehung des sogenannten sauren Regens so lange nicht wirksam hintanhalten, als nicht auch bezüglich des Heizöls eine gleichartige Regelung getroffen wird. Um die globale Durchführbarkeit solcher Maßnah-

men zu gewährleisten, wäre die federführende Kompetenz der einschlägigen Bestimmungen des KFG — wie auch bereits für die Bundesminister für Finanzen und für Justiz (§ 136 Abs. 2 und 3) bestehend — dem Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz zu übertragen. Damit soll auch verdeutlicht werden, daß der generelle Anspruch des Menschen auf Begrenzung der gesundheits- und umweltschädlichen Emissionen in der Werteskala über den vom Bundesministerium für Verkehr wahrzunehmenden Interessen der Verkehrs- und Betriebssicherheit liegt, aber auch, daß das Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz in diesem Bereich nicht nur materiell, sondern auch formell kompetent und damit federführend sein sollte. Im einzelnen umfaßt die neue Kompetenz die Bestimmung der Schadstoffe und die Festlegung ihrer Grenzwerte durch Verordnung nach dem jeweiligen Stand der Technik und der Chemie. Bei Beurteilung dieser Voraussetzungen ist auf die (erlassenen oder in Vorbereitung befindlichen) einschlägigen Regelungen vergleichbarer Staaten Bedacht zu nehmen. Das Einvernehmen mit den Bundesministern für Handel, Gewerbe und Industrie und für Verkehr ist bei Erlassung solcher Verordnungen herzustellen.

Der Ausschuß beschloß ferner folgende Feststellung:

Der Verkehrsausschuß geht davon aus, daß der Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz bei Auslegung des Begriffes „schädliche Luftverunreinigung“ auf Regelungen anderer Länder, insbesondere der Nachbarstaaten, Bedacht nehmen wird.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß den Antrag, der Nationalrat wolle dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

✓

Wien, 1984 10 11

Helmut Wolf

Berichterstatter

Prechtl

Obmann

%

**das Bundesgesetz vom XXXXX, mit dem
Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird
(8. Kraftfahrgesetz-Novelle)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267, zuletzt geändert mit dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 631/1982, wird wie folgt geändert:

1. Im § 11 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Für den Betrieb von Kraftfahrzeugen und Anhängern oder ihrer Einrichtungen feilgebotene Kraftstoffe dürfen Bestandteile, die durch die bei der Verbrennung des Kraftstoffes entstehenden Abgase die Luft verunreinigen können, wie Bleiverbindungen, Benzol oder Schwefel, nicht oder nur in solcher Menge enthalten, daß eine schädliche Luftverunreinigung ausgeschlossen ist; dies gilt sinngemäß auch für Kraftstoffe, die — außer in Kraftstoffbehältern des Fahrzeuges (Abs. 1) — in das Bundesgebiet eingebracht werden.“

2. Im § 26 a Abs. 2 hat die lit. c zu lauten:

„c) den höchsten zulässigen Gehalt an den im § 11 Abs. 3 angeführten Kraftstoffbestandteilen nach dem jeweiligen Stand der Chemie.“.

3. Im § 136 Abs. 1 hat die lit. l zu lauten:
„l) des § 64 Abs. 2 zweiter und dritter Satz, des § 69 und des § 91 a mit dem Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz.“

4. Im § 136 Abs. 1 entfällt die lit. m.

5. Im § 136 wird nach dem Abs. 3 als neuer Abs. 3 a eingefügt:

„(3 a) Mit der Vollziehung des § 11 Abs. 3 und des § 26 a Abs. 2 lit. c ist der Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz betraut; er hat hierbei das Einvernehmen mit den Bundesministern für Handel, Gewerbe und Industrie und für Verkehr zu pflegen.“

Artikel II

Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können von dem seiner Kundmachung folgenden Tag an erlassen werden; sie treten frhestens mit den betreffenden Bestimmungen in Kraft.

Artikel III

Die Vollziehung dieses Bundesgesetzes bestimmt sich nach § 136 KFG 1967.