



# ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

10/SN-90/ME

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

An das  
Präsidium des Nationalrates

Dr Karl-Renner-Ring 3  
1010 Wien

GESETZENTWURF  
48 -GE/19.84

Datum: 30. AUG. 1984

Verteilt: 1984-08-31 Stramer

H. Klausgraber

Ihre Zeichen

-

Unsere Zeichen

WpA-ZB-611

611

611

Telefon (0222) 65 37 65

Durchwahl 347

323

Datum

24.8.1984

Betreff:

1. Entwurf einer 8. KFG-Novelle  
betreffend Umweltschutzbestimmungen
  2. Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem  
das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geän-  
dert wird (9. KFG-Novelle)
  3. Entwurf einer 11. StVO-Novelle
- S t e l l u n g n a h m e n

Der Österreichische Arbeiterkammertag übersendet je 25 Exemplare seiner  
Stellungnahmen zu den im Betreff genannten Gesetzentwürfen zur gefälligen  
Information.

Der Präsident:

Der Kammeramtsdirektor:  
iv

Beilagen

## ● ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

An das  
Bundesministerium für Verkehr  
Sektion IV

Karlsplatz 1  
1015 Wien

Ihre Zeichen

Z1 70.008/3-IV/3-84

Unsere Zeichen

WpA/Mag Ru/611

Telefon (0222) 65 37 65

Durchwahl 347

Datum

13.8.1984

Betreff

Entwurf einer 8. KFG-Novelle betref-  
fend Umweltschutzbestimmungen  
(S t e l l u n g n a h m e)

Der Österreichische Arbeiterkammertag nimmt zum oa Entwurf wie folgt Stellung:

Grundsätzlich ist der Inhalt der 8. KFG-Novelle zu begrüßen. Positiv zu sehen ist insbesondere die mit dieser Novelle angestrebte Reduktion schädlicher Luftverunreinigungen durch Kfz-Abgase und die Möglichkeit, neben Bleiverbindungen und Benzol nunmehr auch Schwefel und andere zu schädlichen Abgasen führende Inhaltsstoffe des Kraftstoffes durch Verordnung beschränken zu können.

Zu dem vorgelegten Gesetzestext wird angemerkt, daß der Begriff "übermäßig schädlich" bezüglich der Luftverunreinigung nur jeweils im Einzelfall zu bestimmter Zeit, an bestimmtem Ort, beurteilbar ist; es wird also nur die Immissionssituation berücksichtigt. Die Novelle sollte jedoch mehr darauf abzielen, die vom Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz als schädlich erkannten Autoabgaskomponenten auf ein nach dem Stand der Technik (eventuell zur Zeit der Erstzulassung) erreichbares Minimum einzuschränken; es sollen die Abgasemissionen begrenzt werden. Dieses Prinzip ist ein Grundpfeiler der österreichischen "Umweltphilosophie" und wurde erstmals im Dampfkessel-Emissionsgesetz voll verwirklicht; daher sollte der neben der gewerblichen Wirtschaft gewichtigste, Luftschadstoffe emittierende Sektor nach den gleichen Prinzipien geregelt werden.

Zu den einzelnen Punkten:

Zu Z 1 (§ 4 Abs 2)

Die Formulierung "daß nicht übermäßig schädliche Luftverunreinigungen entstehen" ist auch für ein Gesetz, das erst über Durchführungsverordnungen

- 2 -

vollzogen werden soll, zu unpräzise. Die Bestimmung sollte folgendermaßen formuliert werden: "... weder Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenutzer noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen bzw mehr Lärm, Rauch, übler Geruch, schädliche Luftverunreinigungen oder Beschmutzungen anderer Straßenbenutzer oder ihrer Fahrzeuge entstehen, als nach dem Stand der Technik unvermeidbar sind."

#### Zu Z 2 (§ 11 Abs 3)

Es gibt Komponenten im Kraftstoff, die erst durch Verbrennung schädliche Verbindungen erzeugen und solche, die schon von sich aus, also bei Verdunstung beim Betanken oder durch ihr unverbranntes Austreten durch den Auspuff, gesundheitsschädlich sind oder anderweitig in Verdacht stehen, Schadwirkungen zu verursachen (unverbrannte Kohlenwasserstoffe → Oxidantien → Vegetationsschäden). Der erste Teil von § 11 Abs 3 sollte daher lauten: "Für den Betrieb von Kraftfahrzeugen und Anhängern oder ihrer Einrichtungen feilgebotene Kraftstoffe dürfen Bestandteile, die in verbrannter oder unverbrannter Form die Luft schädlich verunreinigen können, wie ..."

Die Forderung, daß solche Komponenten im Kraftstoff "nicht oder nur in solcher Menge enthalten" sein dürfen, "daß eine schädliche Luftverunreinigung ausgeschlossen ist" erscheint derzeit noch nicht erfüllbar. Aus jedem beliebigen Kohlenwasserstoff können unter bestimmten Verbrennungsbedingungen kanzerogene Substanzen entstehen, auch Kohlenmonoxid wird bei kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen kaum auf ein solches Maß begrenzt sein. Des weiteren bezieht sich die Forderung nur auf die Immissionsituation. Wie aus den in der Einleitung geäußerten Bedenken hervorgeht, sollte daher lediglich auf der Emissionsseite das nach dem Stand der Technik mögliche getan werden.

Vorschlag für den zweiten Teil des § 11 Abs 3: "nicht oder nur in solcher Menge enthalten, wie nach dem Stand der Raffinerie- und Motortechnik unvermeidbar ist, dies gilt sinngemäß ...".

#### Zu Z 3 (§ 26 a Abs 2 lit c)

Durch Verordnung soll "der höchste zulässige Gehalt an den in § 11 Abs 3 angeführten Kraftstoffbestandteilen nach dem jeweiligen Stand der Chemie" festgesetzt werden. Nach Ansicht des Kammertages sollten die in dieser Verordnung bestimmten Grenzwerte jedoch auch den jeweiligen Stand der Raffinerie- und Motortechnik berücksichtigen, da es sich ja um einen großtechnisch produzierten und von hunderttausenden Motoren verbrauchten Handelskraftstoff handelt.

#### Zu Z 7 (§ 57 a Abs 1)

§ 57 a Abs 1 erster Satz, erster Halbsatz sollte analog Punkt 1 folgendermaßen formuliert werden: "... und ob mit dem Fahrzeug bei sachgemäßem Betrieb nicht mehr Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden, als bei ordnungsgemäßem Zustand des Fahrzeuges unvermeidbar sind, und ob die für das Fahrzeug geltenden Abgas- und Lärmgrenzwerte eingehalten werden."

#### Zu Z 8 (§ 57 a Abs 5)

Dementsprechend wird für die Einführung in § 57 a Abs 5 erster Satz vorgeschla-

- 3 -

gen: " und werden mit dem Fahrzeug bei sachgemäßem Betrieb nicht mehr Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht, als bei ordnungsgemäßem Zustand des Fahrzeuges unvermeidbar sind, sowie die für das Fahrzeug geltenden Abgas- und Lärmgrenzwerte eingehalten," .

Zu Z 9 (§ 57 a Abs 9):

Siehe Anmerkung zu Z 8.

Zu Z 10 (§ 57 b):

Im Abs 1 werden durch die Anführung des § 55 Abs 1 lit a bis i und des § 57 a Abs 1 lit a bis g jene Kraftfahrzeuge bestimmt, auf die die wiederkehrende Kontrolle des Motors angewendet werden soll. § 57 a Abs 1 lit d betrifft jedoch Anhänger, sodaß nach Meinung des Österreichischen Arbeiterkammertages nur lit a bis c und e bis g des § 57 a Abs 1 zitiert werden sollen.

Für die letzten zwei Nebensätze wird vorgeschlagen: "ob mit dessen Auspuffgasen nicht mehr schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar ist, und ob die für das Fahrzeug geltenden Abgasgrenzwerte eingehalten werden."

Begründung für das Weglassen des "können": Auspuffgase verursachen in jedem Fall schädliche Luftverunreinigungen. Jedenfalls können bei bestimmtem unsachgemäßem Betrieb mehr davon verursacht werden als bei sachgemäßem Betrieb.

Auf den Bezug auf die Abgasgrenzwerte wird das neue KFG nicht verzichten können, da dies ja der Kern der umweltpolitischen Forderungen ist.

Zu Z 12 (§ 102 Abs 4):

In der Bestimmung über die Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers ist die vorgesehene Erweiterung gegenüber dem bisherigen Text bezüglich der schädigenden Luftverunreinigung problematisch. Es ist relativ einfach, ungebührlichen Lärm, übermäßigen Rauch oder üblen Geruch festzustellen. Schädliche Luftverunreinigungen, die nur mit komplizierten Meßgeräten festgestellt werden, können die Lenker bei Inbetriebnahme des Fahrzeuges nicht feststellen. Die vorgesehene Textierung verbietet aber, ein solches Fahrzeug in Betrieb zu nehmen und es könnte daher zu unangenehmen Situationen für den Lenker kommen.

Die Regelung sollte dahingehend geändert werden, daß eine Inbetriebnahme des Fahrzeuges verboten ist, wenn der Lenker annehmen mußte, daß das Kraftfahrzeug schädliche Luftverunreinigungen verursacht, insbesondere wenn dies aufgrund der Kontrolle nach § 57 b oder behördlich festgestellt wurde. Vor allem für die Berufskraftfahrer wäre es notwendig, im § 103 Abs 3 eine Verpflichtung des Zulassungsbesitzers aufzunehmen, wonach dieser das Gutachten über die wiederkehrende Kontrolle des Motors dem Lenker entweder im Original oder in einer Abschrift auszufolgen hat.

Zu Z 13 (§ 136 Abs 1 lit 1):

Hier werden mehrere Paragraphen zitiert, bei deren Vollziehung der Bundesminister für Verkehr das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Gesundheit

- 4 -

und Umweltschutz herzustellen hat. Neu aufgenommen wurde § 96 Abs 2, der Bestimmungen über Bauart, Ausrüstung und Ausstattung sowie die höchste zulässige Stärke des Betriebsgeräusches eines Fahrzeuges mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h enthält. Sollte sich die Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz nur auf die Festsetzung von Grenzwerten hinsichtlich der Stärke des Betriebsgeräusches beziehen, müßte diese Kompetenz des Bundesministers für Gesundheit und Umweltschutz auch für andere Kraftfahrzeuge (bei denen der Nahfeldpegel teilweise sogar schon im Zulassungsschein festgehalten werden muß) vorgesehen werden.

Zu Z 15 (§ 136 Abs 3 a):

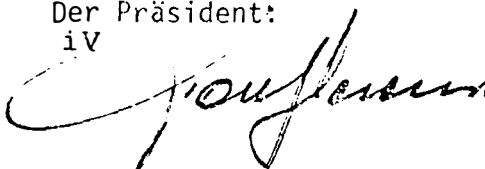
Die Entscheidung, welche Luftverunreinigungen schädlich sind, kann nur der Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz treffen. Erst bei der Feststellung des Standes der Technik und damit der Bestimmung des unvermeidbaren Ausmaßes schädlicher Emissionen können wirtschaftliche und technische Argumente Berücksichtigung finden. Hier kann daher eine Mitsprache des Bundesministers für Handel, Gewerbe und Industrie sowie des Bundesministers für Verkehr gerechtfertigt sein.

Entsprechend dem Formulierungsvorschlag zu Punkt 1 sollte der zweite Halbsatz des Abs 3a folgendermaßen lauten: "Hiebei und bei der Beurteilung des Standes der Technik im allgemeinen sowie des Standes der Raffinerie- und Motortechnik im besonderen hat er das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie und dem Bundesminister für Verkehr zu pflegen."

Zu Art III:

Die erstmalige Motorkontrolle für Kraftfahrzeuge, die 1983 oder 1984 erstmals zugelassen worden sind, ist im Jahre 1985 vorzunehmen. Der Deutlichkeit halber sollte besser zum Ausdruck kommen, daß hier bei der Festlegung des Kontrolltermins im Jahre 1985 auch auf den Monat der erstmaligen Zulassung abgestellt wird.

Der Präsident:  
iV



Der Kammeramtsdirektor:  
iV

