

**BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT,  
JUGEND UND FAMILIE**

*Präsidium*

*4/SN-27/ME*  
A-1015 Wien, Himmelpfortgasse 8  
Postfach 10  
Telefon 51 433 1427  
Durchwahl

Sachbearbeiter: Mag. Wallner

Zl. 53 0201/19-Pr.1/87

An das  
Präsidium des Nationalrates

Parlament  
1017 W i e n

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	<i>27-GE'87</i>
Datum:	15. MAI 1987
Verteilt	20. Mai 1987 <i>Kreuz</i>

*H. Klausgraben*

Im Sinne der EntschlieBung des Nationalrates betreffend die Begutachtung der an die vorberatenden Körperschaften und Zentralstellen versendeten Gesetzentwürfe beehrt sich das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie in der Anlage seine Stellungnahme zu dem vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erstellten und mit Note vom 25. März 1987, Zl. 430.012/3-IV/3/87, versendeten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrgesetz geändert wird, in 25-facher Ausfertigung zu übermitteln.

Anlage

12. Mai 1987

Für den Bundesminister:

Dr. R u f

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

*[Handwritten signature]*

**BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT,  
JUGEND UND FAMILIE**

A-1015 Wien, Himmelpfortgasse 8  
Postfach 10  
Telefon 51 433  
Durchwahl 1427

**Präsidium**

Zl. 530201/19-Pr. 1/87

Sachbearbeiter: Mag. Wallner

Begutachtung; Stellungnahme des  
Bundesministeriums für Umwelt,  
Jugend und Familie zu einem Ent-  
wurf einer 11. KFG-Novelle

An das  
Bundesministerium für öffentliche  
Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2  
1030 W i e n

Zur do. Note vom 25. März 1987, Zl. 430.012/3-IV/3/87,  
beehrt sich das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und  
Familie folgende Stellungnahme abzugeben:

Die in der vorliegenden Novelle in Aussicht genommene Be-  
strebung, der Alkoholisierung im Straßenverkehr entgegen-  
zuwirken, ist zu begrüßen. Es müßte aber Vorsorge für  
eine einheitliche Vorgangsweise getroffen werden, weil  
bekannt ist, daß die nach Alkoholisierung ausgesprochenen  
Führerscheinentzüge von den Behörden unterschiedlich  
gehandhabt werden.

Die Herausnahme der Taxi und Mietwagen aus der wieder-  
kehrenden Überprüfung scheint dem Bundesministerium für  
Umwelt, Jugend und Familie (BMUJF) problematisch, weil  
nicht zuletzt aufgrund der zahlreichen Beschwerden, ins-  
besondere im Zusammenhang mit dem Verkauf von Gebrauchtwagen,  
bekannt ist, daß die Vergabe der Gutachten nach  
§ 57a von einer offensichtlich doch nicht zu unter-  
schätzenden Zahl von Gewerbetreibenden nicht sehr sorg-  
fältig durchgeführt wird. Um die Betriebssicherheit der  
Taxis und Mietwagen zu gewährleisten, erscheint die  
Beibehaltung der derzeitigen Regelung sinnvoll.

Durch die Neueinfügung im § 70 Abs. 3 KFG wird faktisch ein Fahrschulzwang für die Gruppen A, B und C, nicht aber für die anderen Gruppen eingeführt. Es ist zu befürchten, daß dies zu einer verfassungswidrigen Ungleichbehandlung führt.

Aus konsumentenpolitischer Sicht schlägt daher das BMUJF für eine Novellierung des Kraftfahrgesetzes folgende Änderungen vor:

Im Rahmen des Konsumentenpolitischen Beirates wurden im Ausschuß "Probleme im Gebrauchtwagenhandel", an dem neben den Sozialpartnern, Vertreter der Autofahrervereine und des Vereins für Konsumenteninformation auch ein Vertreter des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr teilnahm, Überlegungen zu einer Verbesserung des Typenscheins und zu einer erweiterten Meldepflicht angestrebt, wobei vollkommenes Einvernehmen erzielt werden konnte.

Ein diesbezügliches Schreiben mit dem Ersuchen, diese Vorschläge in der nächsten Kraftfahrgesetznovelle zu berücksichtigen, erging am 16. Dezember 1985 an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Aufgrund der Überlegungen des Ausschusses wird vorgeschlagen, daß der Zulassungsbesitzer eines Kraftfahrzeuges, dessen Begutachtung gemäß § 57a KFG vorgeschrieben ist, bei dieser Begutachtung den Typenschein oder die Einzelgenehmigung vorzulegen hat.

Der begutachtende Gewerbetreibende oder Verein hat Datum und Kilometerstand zum Zeitpunkt der Begutachtung in den Typenschein oder in die Einzelgenehmigung einzutragen. In diesem Zusammenhang sollten der Einbau und die Verwendung der Wegstreckenmesser für alle Kraftfahrzeuge, also auch

für PKW und Kombi, obligat werden und die entsprechenden Voraussetzungen für das Eintragen des Kilometerstandes in den Typenschein getroffen werden.

Im Sinne des im Herbst 1985 erzielten Einverständnisses zwischen allen beteiligten Institutionen sollten die nach § 57a ermächtigten Gewerbetreibenden und Vereine bei einer Begutachtung eines Kraftfahrzeuges gemäß § 57a KFG verpflichtet werden, bei Schäden, die eine weitere Verwendung aus Gründen der Verkehrssicherheit ausschließen, sofern diese nicht gleichzeitig mit der Begutachtung behoben werden, dem Zulassungsbesitzer des begutachtenden Kraftfahrzeugs eine kurze Frist zwecks Behebung der im Rahmen des Begutachtungsverfahrens festgestellten Schäden zu setzen.

Kann der Zulassungsbesitzer innerhalb dieser Frist dem nach § 57a KFG begutachtenden Gewerbetreibenden oder Verein die Behebung der festgestellten Schäden nicht nachweisen, so hat dieser davon die Behörde, die den Zulassungsschein für das Kraftfahrzeug ausgestellt hat, in Kenntnis zu setzen.

Durch die beabsichtigte Änderung des § 106 Abs. 3 des KFG 1967 (Artikel I Z. 38 des Entwurfes einer 11. KFG-Novelle) ist die Durchführung der aus Mitteln des Ausgleichsfonds für Familienbeihilfen finanzierten Schülerfreifahrten unmittelbar und wesentlich betroffen. Nach den Erläuterungen soll die Rechenformel, wonach Kinder unter 14 Jahren als halbe Personen gezählt werden, nur mehr auf PKW und Kombinationskraftwagen anwendbar sein. Für Omnibusse ergibt sich daraus, daß Kinder den Personen im Sinne des Gesetzes gleichgestellt werden sollen. Als Begründung wird auf Unzukömmlichkeiten bei Omnibussen verwiesen.

Das BMUJF darf zunächst in Erinnerung rufen, daß § 106 Abs. 3 KFG für die genannte Rechenformel ein Höchstalter von 12 Jahren vorgesehen hat, wobei Kinder unter 5 Jahren nicht zu zählen waren. Erst durch eine Novellierung des KFG, deren zeitliche Nähe zur Einführung der Schülerfreifahrten 1971 nicht übersehen werden sollte, wurde das Höchstalter auf die derzeitige Zahl angehoben, offensichtlich um dem Bedürfnis nach entsprechender Schülerbeförderung Rechnung zu tragen (siehe Bundesgesetz vom 8. Juli 1971, BGBl.Nr. 285, sowie die Hinweise in Grubmann, Ergänzungen zum KFG 1967, Ausgabe 1973, Seite 17). Das BMUJF kann nun nicht annehmen, daß der Gesetzgeber eine Regelung getroffen hat, die für den Bereich der Schülerfreifahrten derartige Unzukömmlichkeiten nach sich zieht, die eine Novellierung geboten erscheinen lassen, es sei denn, daß einschlägige gravierende Beschwerden vorlägen. Da in der Erläuterung zum vorliegenden Entwurf lediglich auf Unzukömmlichkeiten hingewiesen wird, ohne diese näher zu begründen und ohne auch zwischen dem Bereich der Schülerfreifahrten und dem Bereich außerhalb der Schülerfreifahrten (Ausflugsfahrten etc.) zu differenzieren, weist das BMUJF darauf hin, daß bezüglich der Schülerfreifahrten solche Beschwerden nicht vorliegen. Dem BMUJF, das feststellen muß, daß in der Frage des gegenständlichen Gesetzesvorhabens keine entsprechende vorherige Kontaktaufnahme erfolgt ist, erscheint daher die Novellierung in dieser Hinsicht als nicht begründet. Im übrigen ist anzumerken, daß die in der Erläuterung zitierte Rechenformel, soweit sie sich auf Kinder bezieht, die nicht zu zählen sind, nicht der derzeitigen Gesetzeslage entspricht (siehe Bundesgesetz vom 8. Juli 1971, BGBl. Nr. 285).

Das BMUJF muß aber noch auf weitere Umstände hinweisen, die die beabsichtigte Novellierung des § 106 Abs. 3 KFG als nicht angezeigt erscheinen lassen. Für den Bereich

der Schülerfreifahrten - die Schüler sind heute österreichweit die stärkste Fahrgastgruppe - ist nämlich evident, daß durch die Neuerungen auf dem Gebiet des Schulwesens, insbesondere durch die Schaffung moderner Zentralschulen, schon jetzt verschiedentlich kein genügendes Angebot an Fahrbetriebsmitteln vorhanden ist. Würde jeder Schüler, gleichgültig welchen Alters, einen eigenen Sitzplatz beanspruchen können, so wäre unnötigerweise eine Verringerung der Transportkapazitäten die Folge, was weiters zu einer Verlängerung der Wartezeiten und damit auch der Schulwegzeiten führen würde. Unter Umständen müßte die Freifahrt für Schüler in einem gewissen Umkreis der Schulen wegen der Wagenauslastung ganz eingestellt werden, um den Schülern mit längerem Schulweg überhaupt eine Fahrmöglichkeit bieten zu können. Solche Erschwernisse und Hindernisse laufen aber dem Zweck der Schülerfreifahrtenaktion entgegen. Sofern daran gedacht war, den durch die gegenständliche Novelle bewirkten Ausfall an Transportkapazität durch Einsatz zusätzlicher Kraftfahrzeuge auszugleichen, so muß das BMUJF darauf aufmerksam machen, daß dies eine enorme Kostensteigerung zur Folge hätte, die aus den Mitteln des Ausgleichsfonds für Familienbeihilfen, dem zuletzt eine Milliarde Schilling entzogen wurde, nicht mehr getragen werden kann; entsprechende restriktive Maßnahmen im Bereich der Schülerfreifahrten würden daher notwendig werden. Auch bringt ein allfälliger Einsatz zusätzlicher Kraftfahrzeuge eine erhöhte Umweltbelastung mit sich.

Das BMUJF spricht sich daher mit aller Entschiedenheit gegen die mit dem gegenständlichen Entwurf vorgeschlagene Änderung des § 106 Abs. 3 KFG aus. Für den Fall, daß die beabsichtigte Änderung lediglich Kindertransporte außerhalb der Schülerfreifahrten betreffen sollte (Ausflugsfahrten etc), wäre eine geeignete Lösung zu suchen, die die Schülerfreifahrten nicht berührt.

- 6 -

Weiterst wird im Zusammenhang mit § 130 KFG ersucht, die Möglichkeit der Entsendung eines Vertreters des BMUJF in den Kraftfahrbeirat vorzusehen. Dieses Ersuchen erscheint deshalb begründet, weil das BMUJF durch die Betreuung der Schülerfreifahrten in wesentliche Bereiche der Kraftfahrangelegenheiten involviert ist und die diesbezüglichen Interessen der Republik Österreich wahrzunehmen hat.

25 Kopien dieser Stellungnahme wurden dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet.

12. Mai 1987

Für den Bundesminister:

Dr. R u f

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

