

# **Erläuternde Bemerkungen zum Entwurf der Verordnung des Landeshauptmannes, mit der die Sektorales Fahrverbot-Verordnung, die Euroklassenfahrverbote-Verordnung und die IG-L-Nachtfahrverbots-Verordnung geändert werden**

## **A) Allgemeiner Teil:**

Sämtliche Tiroler Schwerverkehrsverordnungen nach dem IG-L sehen Ziel- und Quellverkehrsregelungen vor. Demnach werden Fahrten, deren Ausgangspunkt oder Zielort in einer definierten „Kernzone“ liegt, sowie Fahrten, bei denen sich Ausgangs- und Zielort der Transportfahrt in einer ebenfalls konkret bestimmten, sowohl in- als auch ausländische Verwaltungsbezirke umfassenden „erweiterten Zone“ befinden, sofern die Fahrzeuge zudem bestimmten Euroklassenvorgaben entsprechen, von den Beschränkungen der Sektorales Fahrverbot-Verordnung, also vom Verbot der Beförderung bestimmter bahnaffiner Güter auf einem Teilabschnitt der A 12 Inntal Autobahn, und den Beschränkungen der IG-L-Nachtfahrverbots-Verordnung, also vom ebenfalls einen Teilabschnitt der A 12 Inntal Autobahn betreffenden Fahrverbot während der lufthygienisch ungünstigen Nachtstunden, ausgenommen. Was das durch die Euroklassenfahrverbote-Verordnung festgelegte Gebot der Verwendung von Kraftfahrzeugen bestimmter emissionsarmer Abgasklassen anlangt, bestehen für die erwähnten „Zonenfahrten“ längere Übergangsfristen hinsichtlich der verbindlichen Euroklassen.

Die Ausnahmeregelungen sollen, was die Kernzone anlangt, die Lebensfähigkeit der lokalen/ regionalen Wirtschaft sicherstellen bzw. übermäßige Erschwernisse für die in dieser Zone ansässigen Unternehmen verhindern und zudem lufthygienisch ungünstige, weil streckenmäßig längere Fahrten im Sanierungsgebiet bei Fahrten im ebenfalls ausgenommenen Vor- und Nachlaufverkehr, also beim Zufahren vom Ausgangspunkt der Transportfahrt zu Verladestationen und von den Verladestationen zum Zielort, vermeiden. Die Ausnahme für Fahrten innerhalb der erweiterten Zone trägt hingegen beim Sektorales Fahrverbot und beim Nachtfahrverbot dem Umstand Rechnung, dass Schienentransporte erst ab einer Strecke von zumindest 200 km eine taugliche Transportalternative bilden und stellt sohin vor allem die Versorgungssicherheit für die innerhalb dieser Zone wohnende Bevölkerung bzw. die dort ansässigen Unternehmen sicher. Beim Euroklassenfahrverbot wird dadurch eine wirtschaftlich angemessene Nutzungsdauer der im Lokal- bzw. Regionalverkehr verwendeten Fahrzeuge sichergestellt, weil die auf diesen Fahrtdestinationen verwendeten Fahrzeuge typischerweise eine deutliche geringere Fahrleistung aufweisen als jene, die im Transit eingesetzt werden.

Insbesondere im Hinblick auf diese in den Erläuterungen der in Rede stehenden Schwerverkehrsverordnungen ausdrücklich genannten Zwecke (teleologische Auslegung) sowie vor allem aufgrund des in den Erläuternden Bemerkungen zur Sektorales Fahrverbot-Verordnung und zur Euroklassenfahrverbote-Verordnung ebenfalls explizit angeführten und für die zeitlich nachfolgend erlassenen Ziel- und Quellverkehrsregelungen der IG-L-Nachtfahrverbotsverordnung aus der zum Zeitpunkt der Beschlussfassung vorliegenden Rechtslage erschließbaren Willens des Ordnungsgebers - nachdem alle Verordnungen demselben Ziel dienen, ist anzunehmen, dass der Ordnungsgeber die Ziel- und Quellverkehrsregelungen jeweils im selben Sinne verstanden wissen wollte – (historische Auslegung), wurden die in Rede stehenden Ausnahmen stets so ausgelegt, dass zumindest der überwiegende Teil der Ladung in der Kernzone auf- oder abgeladen bzw. in der erweiterten Zone auf- und auch wieder abgeladen werden muss. Auch die systematisch-teleologische Auslegung, insbesondere das daraus resultierende Gebot der restriktiven Auslegung von Ausnahmenomen und der Zusammenhang mit den die Verwirklichung des Transportzweckes in der Kern- bzw. erweiterten Zone implizierenden Klammerausdrücke „Ziel- oder

Quelle des Verkehrs“ (in der Kernzone, Anm.) bzw. „Ziel und Quelle des Verkehrs“ (in der erweiterten Zone, Anm.) stützen dieses Auslegungsergebnis.

Dieser unter Heranziehung der in der Rechtsprechung der Höchstgerichte und im Schrifttum allgemein anerkannten Interpretationsmethoden klar bestimmbare und auch in den Vollzugsleitfäden für die Exekutivbeamten wiedergegebene normative Inhalt der Ausnahmenormen hat in der zwischenzeitlich bereits mehrjährigen Vollzugspraxis zu keinen „Beanstandungen“ geführt. Zuletzt wurde allerdings behauptet, dass jede Be- oder Entladung in der Kernzone bzw. jede Be- und Entladung in der erweiterten Zone, also auch von Kleinmengen, zur Anwendbarkeit der Ziel- und Quellverkehrsregelungen führt, obwohl damit der vorgenannte Zweck der Ausnahmenormen, nämlich einen relevanten Beitrag zur Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der von den Fahrverboten besonders stark betroffenen lokalen/regionalen Wirtschaft und zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit zu leisten, nicht erreicht werden kann und ein solches Verständnis vor allem im eindeutigen Widerspruch zum ausdrücklich erklärten bzw. klar bestimmbaren Willen des Verordnungsgebers steht. Dennoch hat dies zu gewissen Unsicherheiten bei den für den Vollzug vor Ort zuständigen Exekutivbeamten bzw. zu Erschwernissen ihrer Tätigkeit geführt (erhöhten Argumentationsaufwand).

Aus diesem Grund soll die der ständigen Vollzugspraxis entsprechende „Überwiegensregelung“ nunmehr auch ausdrücklich in den Verordnungstext aufgenommen werden. Dabei handelt es sich gemäß den vorstehenden Ausführungen um eine bloße Klarstellung, weil dieser normative Inhalt der Ziel- und Quellverkehrsregelungen – wie erwähnt - bereits jetzt durch Auslegung eindeutig bestimmbar war bzw. ist.

## **B) Besonderer Teil:**

### Zu Art. I:

Mit diesem Artikel wird für das Sektorale Fahrverbot klargestellt, dass die Ausnahmeregelungen in § 4 Abs. 1 lit a bzw. b der Verordnung nur dann zur Anwendung gelangen, wenn der überwiegende Teil der Ladung in der Kernzone auf- oder abgeladen bzw. in der erweiterten Zone auf- und auch wieder abgeladen wird. Die sich entsprechend den Ausführungen im Allgemeinen Teil bereits derzeit durch Auslegung ergebende „Überwiegensregelung“ wird also zur Erleichterung des Vollzuges explizit in den Verordnungstext aufgenommen.

Das Überwiegen bestimmt sich nach der Lademenge. Indikator für die Bestimmung derselben ist dabei grundsätzlich das aus den Frachtpapieren zu entnehmende Ladegewicht, weil bei Kontrollen vor Ort das auf die einzelnen Transportgüter entfallende Ladevolumen in der Regel nicht mit angemessenem Aufwand bestimmt werden kann. Anderes gilt, wenn die Menge der transportierten Güter ohne besonderen Aufwand feststellbar ist, wie insbesondere bei Autotransporten. Hier muss die überwiegende Stückzahl in der Kernzone auf- oder abgeladen bzw. in der erweiterten Zone auf- und wieder abgeladen werden. Auch dann, wenn aufgrund der Ladepapiere ein augenscheinliches Missverhältnis zwischen der Menge der in der Zone auf- und/oder abgeladenen Güter bzw. dem von diesen Gütern beanspruchten Transportvolumen und deren Anteil am Gesamtgewicht der Ladung besteht, die auf- und/oder abgeladene Güter also klar erkennbar weniger als die Hälfte der Ladung/des Ladevolumens ausmachen, kommt das Ladegewicht als Indikator für die Bestimmung des Überwiegens nicht in Frage, weil sonst in Umgehungsabsicht nur ein einzelnes oder einige wenige Güter mit allerdings sehr hohem Gewicht in die Kernzone oder innerhalb der erweiterten Zone befördert werden könnten, um so für den restlichen, nicht für die Kernzone bzw. erweiterte Zone bestimmten überwiegenden Teil der Ladung die Ausnahmeregelung nutzbar zu machen. Dies entspricht aber nicht dem

Regelungszweck, der – wie oben ausgeführt – nur dann erreicht werden kann, wenn der überwiegende Teil des Ladegutes in der Kernzone abgeladen bzw. innerhalb der erweiterten Zone verbraucht wird.

Was Fahrten in der erweiterten Zone anlangt, muss im Übrigen dasselbe Ladegut in der Zone aufgenommen und auch wieder abgeladen werden. Es ist also z.B. ausgeschlossen, dass Güter außerhalb der erweiterten Zone aufgenommen werden, in der erweiterten Zone eine Zuladung erfolgt, die außerhalb der erweiterten Zone aufgeladenen Güter dann in dieser abgeladen, wohingegen die in der erweiterten Zone aufgenommen Güter aus dieser hinausbefördert werden. In diesem Fall würden mehrere Transporte stattfinden, die nicht privilegiert werden sollen, obwohl bei einer reinen „Mengenbetrachtung“ der „Überwiegensregelung“ allenfalls entsprochen wäre. Dass solche Transporte nicht unter die Ausnahmeregelung fallen, wird durch die Wortfolge „auch wieder abgeladen“ klargestellt.

#### Zu Art. 2:

Für die in diesem Artikel geregelte Änderung der Ziel- und Quellverkehrsregelungen der Euroklassefahrverbote-Verordnung gelten die Ausführungen zu Art. 1 sinngemäß.

#### Zu Art. 3:

Auch hier, nämlich hinsichtlich Änderung der betreffenden Ausnahmeregelungen in der Nachtfahrverbots-Verordnung, kann auf die Ausführungen zu Art. 1 verwiesen werden (Z. 1).

Zudem erfolgt eine redaktionelle Anpassung. Da die im Ziel- und/oder Quellverkehr zusätzlich geforderte Einhaltung des aktuell modernsten Abgasstandards Euro VI nur mehr durch eine Kennzeichnung nach der Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung und nicht auch durch im Fahrzeug mitgeführte Dokumente nachgewiesen werden kann, ist die auf die bisherige Regelung abstellende Bestimmung, mit der eine Verpflichtung zur Vorlage dieser Dokumente festgelegt wurde, zu streichen (Z. 2).

#### Zu Art. 4:

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten der Novelle.