

Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen der Euroklassen Fahrverbote-Verordnung
(Zusammenfassung der Erläuterungen zur Stammfassung LGBl. Nr. 43/2016 und zur Novelle
LGBl. Nr. 80/2019)

Zu § 1 (Zielbestimmung):

Diese Bestimmung führt die wesentlichen Ziele des IG-L an und stellt damit klar, dass es sich vorliegend um eine in der Luftreinhaltekompetenz und nicht in den verkehrsrechtlichen Kompetenzen gründende Verordnung handelt. Nähere Ausführungen zu den hier lediglich wiederholten Zielen des IG-L finden sich in den Erläuterungen zum Gesetz.

Zu § 2 (Sanierungsgebiet):

Diese Bestimmung legt gemäß § 10 Abs. 1 IG-L als Sanierungsgebiet denjenigen Abschnitt der A 12 Inntal Autobahn fest, dessen Verkehrsemissionen Hauptursache für die Grenzwertüberschreitungen in dem durch die Messstellen Vomp/Raststätte A 12 und Kundl A 12 repräsentierten Belastungsgebiet sind.

Zu § 3 (Fahrverbote):

Zu Abs. 1:

Im Abs. 1 wird die Zulässigkeit der Verwendung detailliert bezeichneter Gruppen von Schwerverfahrzeugen auf einem konkret festgelegten, innerhalb des Sanierungsgebietes gelegenen Abschnitt der A 12 Inntal Autobahn an die Einhaltung bestimmter Emissionsstandards gebunden. Die Fahrverbote werden dabei für die einzelnen Euroklassen nach einem festgelegten Zeitplan wirksam, wobei mit der Novelle LGBl. Nr. 80/2019 die Frist für das Wirksamwerden des Euro IV-Fahrverbotes verkürzt und weiters auch Schwerverfahrzeuge der Euroklasse V in die Verbotsnorm einbezogen wurden. Die Fahrverbote werden – wie erwähnt - nach einem festgelegten Zeitplan wirksam. Für Fahrzeuge, die im Ziel- und Quellverkehr verwendet werden, ergeben sich aufgrund der Ausnahmenormen in § 4 Abs. 1 lit. f und g etwas längere Übergangsfristen, und zwar insbesondere wegen der geringeren Fahrleistungen dieser Fahrzeuge.

Neben Lastkraftwagen mit und ohne Anhänger sowie Sattelzugmaschinen und Sattelkraftfahrzeugen werden seit der Neuerlassung der Euroklassenfahrverbote-Verordnung im Jahr 2016 in den Verbotsnormen auch selbstfahrende Arbeitsmaschinen ausdrücklich angeführt. In der Zulassungspraxis werden nämlich von Lkw abgeleitete Fahrzeuge öfters als selbstfahrende Arbeitsmaschinen genehmigt (z.B. Saugtankfahrzeuge, Betonpumpfahrzeuge, Autokranlastkraftwagen). Diese Fahrzeuggruppe war allerdings bereits bisher vom Fahrverbot erfasst. Dies zeigt die Ausnahmebestimmung in § 4 Abs. 2 der Verordnung LGBl. Nr. 90/2006. Die dort exemplarisch angeführten hochspezialisierten und besonders kostenaufwändigen Kraftfahrzeuge sind teilweise nicht als Lastkraftwagen, sondern als selbstfahrende Arbeitsmaschine zugelassen (z.B. Autokrankraftwagen). Die Anführung dieser Kraftfahrzeuge in der Ausnahmenorm wäre nicht erforderlich gewesen, wenn der Ordnungsgeber sie nicht als vom Fahrverbot erfasst angesehen hätte. Bei der ergänzenden Nennung selbstfahrender Arbeitsmaschinen handelt es sich sohin um eine bloße Klarstellung.

Die Euroklassen bzw. NO_x-Emissionen, an die bei Festlegung der Fahrverbote angeknüpft wird, ergeben sich aus den einschlägigen unionsrechtlichen Vorschriften.

Schließlich trägt Abs. 1 auch den neuesten technischen Entwicklungen Rechnung getragen. Zum Zeitpunkt der Erlassung der Stammfassung der Euroklassenfahrverbote-Verordnung waren Schwerfahrzeuge mit Alternativantrieb am Markt nicht erhältlich, weshalb sie in der Verordnung keine Erwähnung gefunden haben. Nunmehr wird klargestellt, dass Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie nicht unter die auf die Vermeidung von NO_x-Emissionen abzielenden Fahrverbote fallen.

Zu Abs. 2:

Die Wirksamkeit der vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen für die Erreichung des damit verfolgten Luftreinhaltezieles hängt entscheidend von deren Überprüfbarkeit ab. Die zulässige Verwendung von Kraftfahrzeugen wird daher neben der Einhaltung des festgelegten Emissionsstandards nach dem Vorbild anderer Verkehrsregelungen (z.B. § 42 Abs. 6 lit. c StVO 1960) an die Voraussetzung geknüpft, dass ein entsprechender Nachweis über die Abgasklasse vorliegt.

Mit Erlassung der IG-L – Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung, BGBl. II Nr. 120/2012, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 272/2014, hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft eine Abgasklassenkennzeichnung vorgesehen. Bei Lastkraftwagen (mit und ohne Anhänger) sowie Sattelzugmaschinen und Sattelkraftfahrzeugen hat der Nachweis der Euroklasse, nachdem eine in der Stammfassung der Verordnung vorgesehene zwischenzeitlich verstrichen ist, nunmehr ausschließlich durch eine Kennzeichnung des Kraftfahrzeuges nach dieser Verordnung, also durch eine am Fahrzeug angebrachte Abgasplakette, zu erfolgen. Die nicht mehr gültige Übergangsregelung wurde deshalb mit der Novelle LGBl. Nr. 80/2019 aufgehoben. Bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen (mit und ohne Anhänger) ist der Nachweis der Euroklasse hingegen weiterhin durch ein im Fahrzeug mitgeführten Dokument zu erbringen. Als solches Dokument kommt jedenfalls in Betracht:

- das COP Dokument,
- die Zulassung für das Fahrzeug, wenn die NO_x-Emission direkt aus der Zulassung ersichtlich ist,
- ein Herstellernachweis im Original mit Fahrgestellnummer und Motornummer, der eine eindeutige Identifikation des Fahrzeuges zulässt. Aus dem Herstellernachweis muss jedenfalls der Aussteller erkennbar sein. Das Anführen der Schadstoffklasse alleine reicht nicht aus, weil damit noch nicht gewährleistet ist, dass die NO_x-Emission des Fahrzeuges den für die betreffende Euroklasse nach den unionsrechtlichen Vorgaben maßgeblichen „Grenzwert“ erfüllt.

Zu Abs. 3:

Um eine effiziente Kontrolle der Einhaltung des vorgeschriebenen Emissionsstandards zu ermöglichen, wird auch vorgesehen, dass die im Fahrzeug als Nachweise mitzuführenden Dokumente den Organen der Straßenaufsicht auf Verlangen auszufolgen sind.

Zu Abs. 4:

Diese Anordnung entspricht der gesetzlichen Vorgabe in § 10 Abs.1 dritter Satz IG-L.

Zu § 4 (Ausnahmen):

Nach § 16 Abs. 2 letzter Satz IG-L kann der Landeshauptmann ergänzend zu den gesetzlich vorgesehenen Ausnahmen erforderlichenfalls weitere Ausnahmen von den angeordneten zeitlichen und räumlichen Verkehrsbeschränkungen vorsehen. Damit wird insbesondere die Möglichkeit eröffnet, die Geltung der in § 14 Abs. 2 IG-L genannten gesetzlichen Ausnahmen bei Bedarf auch für Verordnungen nach § 16 Abs. 1 Z. 4 IG-L vorzusehen.

Zu Abs. 1:

Um eine weitere Transportalternative auf der vom Fahrverbot betroffenen hochrangigen Verkehrsachse zu eröffnen und dadurch den Interessen der Wirtschaft entgegenzukommen, werden in Anlehnung an § 14 Abs. 2 Z. 6 lit. d IG-L vom Fahrverbot zunächst bestimmte Fahrten im Vor- und Nachlaufverkehr zu bzw. von den Eisenbahnverladestellen in Hall in Tirol und Wörgl ausgenommen. Voraussetzung für die Anwendbarkeit der Ausnahmenorm ist, dass im Fahrzeug ein entsprechendes Dokument zum Nachweis des Vor- und Nachlaufverkehrs mitgeführt wird (lit. a und b).

Nicht gelten soll das Fahrverbot auch für historische Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Z. 43 KFG 1967. Dabei handelt es sich um erhaltungswürdige, nicht zur ständigen Verwendung bestimmte Fahrzeuge,

a) mit Baujahr 1955 oder davor, oder

b) die älter als 30 Jahre sind und in die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie approbierte Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen sind (§ 131b KFG 1967).

Schon aufgrund der Begriffsbestimmung ist nur vereinzelt mit der Verwendung solcher Fahrzeuge im Sanierungsgebiet zu rechnen. Erfahrungsgemäß ist dies dann der Fall, wenn sie im Rahmen von Fahrzeugausstellungen präsentiert werden sollen. Durch die Ausnahme dieser Fahrzeuge vom Fahrverbot ist daher einerseits mit keinen relevant nachteiligen Auswirkungen auf die Luftgütesituation zu rechnen, andererseits besteht aber in der Bevölkerung ein gewisses (öffentliches) Interesse an der Zurschaustellung solcher Fahrzeuge im Rahmen von entsprechenden Veranstaltungen. Mit der Novelle LGBl. Nr. 80/2019 wurde klargestellt, dass diese Ausnahmebestimmung auch dann gilt, wenn mit dem historischen Kraftfahrzeug ein Anhänger gezogen wird (lit. c).

Wie in den anderen IG-L-Verkehrsverordnungen soll auch vom Euroklassenfahrverbot eine Ausnahme für unaufschiebbare Heerestransporte und Hilfstransporte anerkannter Organisationen vorgesehen werden. Es handelt sich hier um dieselbe Ausnahme wie in der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der für bestimmte Straßen ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge verfügt wird, BGBl. II Nr. 67/2016 (Fahrverbotskalender 2016). Für diese Fahrten kann bereits in einer generellen Betrachtung ein überwiegendes öffentliches Interesse angenommen werden (lit. d).

Ebenfalls vom Fahrverbot ausgenommen ist die Verwendung von Kraftfahrzeugen, welche hoch spezialisiert und besonders kostenaufwändig sind. Damit wird an eine ähnlich lautende Ausnahmebestimmung in der Verordnung (EG) Nr. 2327/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Dezember 2003 zur Einrichtung einer auf Punkten basierenden Übergangsregelung für Schwerlastkraftwagen im Transit durch Österreich für das Jahr 2004 im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik angeknüpft. In Art. 3 Abs. 2 lit. c dieser Verordnung war vorgesehen, dass das Verbot der Verwendung besonders schadstoffreicher Schwerlastkraftwagen unter anderem für den Transit hoch spezialisierter, kostenaufwändiger Fahrzeuge mit langer wirtschaftlicher Nutzungsdauer nicht gelten soll. Das Kriterium der langen wirtschaftlichen Nutzungsdauer wird in die nunmehrige Ausnahmenorm nicht explizit aufgenommen. Es ist aber davon auszugehen, dass hochspezialisierte Fahrzeuge aufgrund ihrer besonderen Zweckbestimmung eine wesentlich geringere durchschnittliche

Jahreskilometerleistung und daher auch eine längere Nutzungsdauer haben als solche, die für übliche Gütertransporte zum Einsatz gelangen. Erfasst werden sollen jedenfalls nur hoch spezialisierte Fahrzeuge. Soweit daher spezialisierte Fahrzeuge verwendet werden, die weit verbreitet sind, wie etwa Tank- und Silokraftfahrzeuge, sollen diese nicht vom Verbot ausgenommen sein, weil eben keine entsprechend hohe Spezialisierung vorliegt. Sofern strittig ist, ob ein Fahrzeug unter diese Kategorie zu subsumieren ist, kann dazu ein Feststellungsantrag eingebracht werden (lit. e).

Für die im Ziel- und Quellverkehr verwendeten Fahrzeuge werden – wie bereits bei § 3 Abs. 1 erwähnt - etwas längere Übergangsfristen für das Wirksamwerden der Euroklassenfahrverbote vorgesehen. Um die Verständlichkeit der Verbotsnorm in § 3 für die Betroffenen nicht unnötig zu erschweren, erfolgt dies dadurch, dass die Bestimmung über die Ausnahmen von den Fahrverboten entsprechend ergänzt wird. Durch diese Ausnahmenorm wird sichergestellt, dass die Maßnahme, sofern man darin eine Einschränkung der Waren- oder allenfalls auch Dienstleistungsfreiheit erkennt, dem in der Rechtsprechung des EuGH entwickelten Verhältnismäßigkeitsgebot (Angemessenheit) entspricht (insbesondere wirtschaftlich angemessene Nutzungsdauer der regelmäßig eine geringe Fahrtleistung aufweisenden Fahrzeuge, besondere Erschwernisse für den weiteren Einsatz von Fahrzeugen aufgrund ihres Standortes, Fehlen transportlogistisch sinnvoller Transportalternativen).

Bei den Ausnahmen für historische Fahrzeuge und unaufschiebbare Fahrten des Bundesheeres erfolgt jeweils eine Zitat Anpassung (lit. c und d). Bei der Ausnahme für hochspezialisierte und besonders kostenaufwendige Fahrzeuge wird klargestellt, dass diese Ausnahmebestimmung auch dann gilt, wenn mit dem betreffenden Fahrzeug ein Anhänger gezogen wird (lit. f und g).

Zu Abs. 2:

Mit dieser Bestimmung wird die Ausnahmeregelung in § 14 Abs. 2 Z. 3 IG-L für anwendbar erklärt. Somit ist das Fahrverbot auf Fahrzeuge, für deren Benützung im Sanierungsgebiet ein im Einzelfall zu prüfendes überwiegendes öffentliches Interesse besteht und die entsprechend einer Verordnung gemäß Abs. 4 gekennzeichnet sind, nicht anzuwenden. Die näheren Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung finden sich in dem ebenfalls für anwendbar erklärten § 14 Abs. 3 IG-L.

Zur Prüfung, ob ein „überwiegendes öffentliches Interesse“ vorliegt, ist Folgendes auszuführen:

Von einem öffentlichen Interesse kann man nur dann sprechen, wenn die geplanten Fahrten nicht (nur) im Interesse einer von vornherein bestimmten Anzahl von Personen oder im wirtschaftlichen Interesse eines Unternehmens liegen, sondern (auch) dem Interesse einer unbestimmten Anzahl von Personen dienen, wie z.B. zur Sicherstellung der Nahversorgung notwendige Lebensmitteltransporte.

Grundsätzlich ist, wie bei allen Ausnahmen, ein strenger Maßstab anzuwenden. Im Falle einer Antragstellung hat die Behörde in einem ersten Schritt zu prüfen, ob für die beantragten Fahrten tatsächlich ein öffentliches Interesse vorliegt. Die Behauptungslast dafür trifft den Antragsteller. Auch wenn die Behörde gemäß § 39 AVG verpflichtet ist, von Amts wegen ein Ermittlungsverfahren durchzuführen, ist es im Lichte der höchstgerichtlichen Rechtsprechung zu vergleichbaren Ausnahmeregelungen Sache des Antragstellers, den mit den Fahrten verfolgten Zweck soweit zu konkretisieren, dass eine Beurteilung, ob daran ein öffentliches Interesse besteht, möglich ist. Kann ein derartiges Interesse bejaht werden, so hat der Antragsteller in einem zweiten Schritt glaubhaft zu machen, dass die Fahrt weder durch organisatorische Maßnahmen noch durch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels vermieden werden kann. Ist dem Antragsteller auch diese Glaubhaftmachung gelungen, so hat in einem letzten Schritt die eigentliche Interessenabwägung stattzufinden. Den

behaupteten und bewiesenen öffentlichen Interessen ist dabei das Umweltschutzinteresse der Luftreinhaltung gegenüber zu stellen. Nur dann, wenn das öffentliche Interesse dieses Umweltschutzinteresse überwiegt, kann die Ausnahmegenehmigung erteilt werden. Hierbei ist auch zu beachten, dass dann, wenn das Vorliegen eines Interesses nur für einen bestimmten Teil des Sanierungsgebietes nachgewiesen wird, die Ausnahmegenehmigung auf diesen Teil des Sanierungsgebietes zu beschränken ist. Eine Ausnahmegenehmigung kann sich weiters auf eine oder mehrere bestimmte Einzelfahrten, auf mehrere Fahrten oder auf alle Fahrten eines Antragstellers erstrecken. Die Ausnahme kann von der Behörde jedenfalls nur befristet, und zwar höchstens für 36 Monate, gewährt werden. Bei Vorliegen aller Bedingungen ist das Kraftfahrzeug zu kennzeichnen. Die näheren Bestimmungen über die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge, für welche eine Ausnahmegenehmigung erteilt wurde, finden sich in der zu § 14 Abs. 4 IG-L ergangenen Durchführungsverordnung (sog. IG-L – Kennzeichnungsverordnung, BGBl. II Nr. 397/2002, i.d.F. BGBl. II Nr. 2012/2013).

Ob die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung in Betracht kommt, ist im Übrigen nur auf Antrag des Zulassungsbesitzers zu prüfen.

Zuständig ist jene Bezirksverwaltungsbehörde, in deren Sprengel die erstmalige Einfahrt in das Sanierungsgebiet erfolgt. Wird die erstmalige Fahrt innerhalb des Sanierungsgebietes angetreten, so ist jene Bezirksverwaltungsbehörde zuständig, in deren Sprengel die Fahrt angetreten wird.

Zu Abs. 3:

Die Bestimmung ergänzt die Ausnahmenormen in Abs. 1 lit. f und g.

Definiert werden jene Kernzone und erweiterte Zone, innerhalb derer Fahrzeuge bestimmter Euroklassen laut den zitierten Ausnahmenormen noch für einen etwas längeren Zeitraum verwendet werden können. Die Ausnahmenorm stellt bei Gütertransporten darauf ab, ob das Fahrzeug in der Kernzone be- oder entladen bzw. in der erweiterten Zone be- und entladen wird. Dem Zweck der Ausnahmenorm entsprechend, ist es für die Anwendbarkeit der Ausnahmenorm erforderlich, dass zumindest der überwiegende Teil der Ladung in der Kernzone aufgenommen oder abgeladen bzw. in der erweiterten Zone aufgenommen und abgeladen wird. Andernfalls könnte durch eine entsprechende Transportlogistik die Ausnahmenorm auch für solche Fahrten anwendbar gemacht werden, die (hauptsächlich) im Transit unterwegs sind, was der Intention der Ausnahmeregelung widersprechen würde. Auch die Klammerausdrücke „Quelle oder Ziel in der Kernzone“ bzw. „Quelle und Ziel in der erweiterten Zone“ unterstreichen dieses Verständnis. Als Quell- oder Zielfahrt kann ein Transport nicht angesehen werden, wenn nur ein untergeordneter Teil der Ladung aufgenommen oder abgeladen wird. Ebenfalls kommt die Ausnahmenorm nicht zum Tragen, wenn das Abladen nur zum Zwecke des Weitertransports erfolgt, weil auch hier das Ziel der Fahrt nicht in der Kern- bzw. erweiterten Zone liegt. Unter die Ausnahmenorm fallen aber jedenfalls auch die mit dem begünstigten Transport unmittelbar zusammenhängenden Leerfahrten, weil für die Ausnahmenorm sonst kaum ein Anwendungsbereich verbliebe, zumal gerade im regionalen Kurzstrecken- und Verteilerverkehr häufig auch Leerfahrten vom Unternehmensstandort zum Ort der Beladung oder vom Ort der Beladung zurück zum Unternehmensstandort stattfinden. Nach dem Regelungszweck erfasst die Ausnahmenorm daher auch diese mit den privilegierten Transporten untrennbar verbundenen Fahrten. Bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, die definitionsgemäß ausschließlich oder überwiegend nicht für Gütertransporte, sondern für Arbeitsvorgänge bestimmt sind, wird darauf abgestellt, ob sich Ausgangs- oder Zielpunkt der Fahrt in der Kernzone oder der Ausgangs- und

Zielpunkt der Fahrt in der erweiterten Zone befinden. Hier ist darauf abzustellen, wo die einem bestimmten Zweck dienende Fahrt ihren Ausgang nimmt und wo sich dieser Fahrtzweck verwirklicht.

Auch die Inanspruchnahme dieser Ausnahme hängt vom Nachweis der Euroklasse (NO_x-Emission) ab vgl. Anmerkungen zu § 3 Abs. 2).

Zu Abs. 4:

Diese Bestimmung stellt zur Ermöglichung einer effizienten Kontrolle sicher, dass die im Fahrzeug zum Nachweis der Anwendbarkeit von Ausnahmebestimmungen mitgeführten Dokumente den Organen der Straßenaufsicht auf deren Verlangen auszufolgen sind.

Art. II:

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten der Verordnung.