

Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen der Euroklassenfahrverbote-Verordnung:

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 Schwerfahrzeugen auf einem konkret festgelegten, innerhalb des Sanierungsgebietes gelegenen Abschnitt der A 12 Inntal Autobahn an die Einhaltung bestimmter Emissionsstandards gebunden. Auch selbstfahrende Arbeitsmaschinen werden nunmehr ausdrücklich genannt. In der Zulassungspraxis werden nämlich von Lkw abgeleitete Fahrzeuge öfters als selbstfahrende Arbeitsmaschinen genehmigt (z.B. Saugtankfahrzeuge, Betonpumpfahrzeuge, Autokranlastkraftwagen). Diese Fahrzeuggruppe war 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 Verordnungsgeber 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.

Zu Abs. 2:

Die Wirksamkeit der vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen für die Erreichung des damit verfolgten Luftreinhaltzieles 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. Der Nachweis über die Einhaltung der Abgasklasse soll daher nach einer Übergangsfrist bei jenen

Schwerfahrzeugen, die in den Geltungsbereich der Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung fallen, nur mehr durch eine Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge gemäß dieser Verordnung erfolgen.

In einem Übergangszeitraum soll aber die bisher vorgesehene Nachweisregelung im Wesentlichen fortgelten, der zufolge in bestimmten Fahrzeugen ein Dokument zum Nachweis der NO_x-Emission mitzuführen und den Organen der Straßenaufsicht auf Verlangen auszufolgen ist. 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.

Bei der Auswahl der Fahrzeuge, die ein solches Dokument mitzuführen haben, wird in der im Übergangszeitraum geltenden Bestimmung an die unionsrechtlichen Regelungen über die Zulassung von Fahrzeugen angeknüpft. Demnach durften ab einem bestimmten Zeitpunkt nur mehr Fahrzeuge der nächsthöheren Emissionsklasse neu zum Verkehr zugelassen werden. Ein Dokument über die NO_x-Emissionen ist demnach in jenen Fahrzeugen mitzuführen, die nach dem Zeitpunkt der ersten Zulassung in eine verbotene Euroklasse fallen könnten. Hier bedarf es eines Nachweises, dass den Anforderungen bezüglich Abgasemissionen dennoch entsprochen ist.

Nach Ablauf der Übergangsfrist ist der Nachweis der Euroklasse bei den in den Geltungsbereich der Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung fallenden Kraftfahrzeugen – wie erwähnt - durch eine Kennzeichnung nach dieser Verordnung zu erbringen. Die in der Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung vorgesehene sechsmonatige Übergangsfrist kommt bei Bestimmung der Übergangsfrist aber nicht zum Tragen, und zwar aufgrund folgender Erwägungen:

- Die Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung regelt eine Kennzeichnungspflicht nur für Verordnungen gemäß § 14 Abs. 1 Z. 1 IG-L. Die erkennbar an diese Kennzeichnungspflicht anknüpfende Fristregelung in § 1 Abs. 1a der zitierten Verordnung hat daher ebenfalls nur für die auf Grundlage des § 14 Abs. 1 Z. 1 IG-L erlassenen Verordnungen Geltung. Wegen der erheblichen Grenzwertüberschreitungen stützt sich die vorliegende Euroklassenfahrverbote-Verordnung aber auf § 16 Abs. 1 Z. 4 IG. Die vorliegende Fahrverbotsverordnung knüpft daher nicht an die in § 1 Abs. 1 der Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung normierte Kennzeichnungsverpflichtung, sondern an die in § 1 Abs. 3 enthaltene Möglichkeit zur Kennzeichnung an, indem nach dem Vorbild straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (insbesondere § 42 Abs. 6 lit. c StVO 1960: Mitführung eines Lärmarmzertifikates) die Zulässigkeit des Fahrens im Verbotsbereich an eine entsprechende Kennzeichnung gebunden wird.
- Bei Erlassung der vorliegenden Verordnung sind außerdem die unionsrechtlichen Vorgaben zu beachten. Wenn man die Rechtsauffassung vertritt, dass auch die Euroklassenfahrverbote zu einer Einschränkung der Warenverkehrsfreiheit führen, kann dieser Eingriff zwar aus Umweltschutzgründen gerechtfertigt sein, allerdings muss der konkrete Eingriff so gestaltet werden, dass er verhältnismäßig erfolgt, also den Kriterien der Geeignetheit, Erforderlichkeit und insbesondere auch Angemessenheit entsprochen wird. Damit die Verhältnismäßigkeit gegeben ist, muss auch die Möglichkeit bestehen, dass die vom Fahrverbot nicht betroffenen Kraftfahrzeuge zeitgerecht mittels Abgasplakette gekennzeichnet werden können. Berücksichtigt man nun allerdings das erhebliche

Verkehrsaufkommen auf dem Brennerkorridor als wichtigste Alpentransversale (z.B. ca. 1,8 Mio Lkw-Fahrten im Jahr 2009) und berücksichtigt man weiters, dass aufgrund der aktuellen Zulassungsstatistik der größte Teil der im Verbotsbereich verwendeten Fahrzeuge zu kennzeichnen wäre, so lässt sich nicht mit der geforderten Gewissheit bestätigen, dass für alle Fahrzeuge innerhalb der in der Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung vorgesehenen Frist von lediglich sechs Monaten tatsächlich eine Kennzeichnung möglich ist. Aus diesem Grund muss – ungeachtet der fehlenden Anwendbarkeit dieser Fristregelung (siehe oben) – auch aus unionsrechtlichen Erwägungen jedenfalls eine längere Frist vorgesehen werden, wobei der in der vorliegenden Verordnung festgelegte Übergangszeitraum von ca. einem Jahr als ausreichend anzusehen ist.

In Fahrzeugen, für die die Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung nicht anwendbar ist, muss nach der Übergangsfrist ohne Einschränkung ein Dokument zum Nachweis der Abgasklassen (NO_x-Emissionen) mitgeführt werden.

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 (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).

Zu Abs. 2:

Mit dieser Bestimmung werden die vor allem im Regionalverkehr verwendeten Solo-Schwerfahrzeuge befristet vom grundsätzlich ab 31.12.2017 wirksamen Euro III-Fahrverbot ausgenommen. Damit 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).

Definiert werden eine Kernzone und eine erweiterte Zone, innerhalb derer bestimmte Fahrten für einen längeren Zeitraum erlaubt sind. 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.

Zu Abs. 3:

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. 4:

Mit dieser Bestimmung werden die Kernzone und erweiterte Zone festgelegt. Zur erweiterten Zone zählen auch Verwaltungsbezirke in Deutschland und Italien.

Zu Abs. 5:

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.

Zu § 5 (Inkrafttreten):

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten der Verordnung. Ebenfalls wird angeordnet, dass die bisher geltende Fahrverbotsverordnung für schadstoffreiche Schwerfahrzeuge mit Wirksamwerden der vorliegenden Verordnung aus dem Rechtsbestand ausscheidet.