

Ergänzende Mitteilung betreffend die Änderung der Sektorales Fahrverbot-Verordnung auf der A12 Inntalautobahn

1. Ausgangslage:

Die Republik Österreich hat am 20. Dezember 2018 der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten auf Grundlage der Entscheidung Nr. 357/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. April 2009 über ein Verfahren zur vorherigen Prüfung und Beratung künftiger Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des Verkehrs (ABl. Nr. 109 vom 30.4.2009, S. 37) sowie nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 2679/98 des Rates vom 7. Dezember 1998 über das Funktionieren des Binnenmarktes im Zusammenhang mit dem freien Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (ABl. Nr. L 337 vom 12.12.1998, S. 8) mitgeteilt, dass aufgrund der Ergebnisse einer im Jahr 2018 durchgeführten Evaluierung der zur Verbesserung der Luftgüte ergriffenen Maßnahmen und zur Gewährleistung der raschest möglichen Einhaltung der nach wie vor erheblich überschrittenen Grenzwerte für NO₂ in den betroffenen Gebieten im Bereich der A 12 Inntal Autobahn die Absicht besteht, das geltende Sektorales Fahrverbot entsprechend zu modifizieren. Eine Stellungnahme der EK ist dazu nicht eingelangt.

2. Modifikation der Maßnahme durch die inzwischen erlassene Verordnung des Landeshauptmannes, mit der die Sektorales Fahrverbot-Verordnung geändert wird LGBl. Nr. 81/2019:

Unter Bezugnahme auf diese Mitteilung wird nunmehr ergänzend bekanntgegeben, dass die Verordnung zur Änderung der Sektorales Fahrverbot-Verordnung inzwischen in – gegenüber der notifizierten Maßnahme – leicht modifizierter Form erlassen wurde; die im LGBl. unter der Nr. 81/2019 am 8. Juli 2019 kundgemachte Verordnung wird in der Anlage beige schlossen.

Zum seinerzeit notifizierten Verordnungsentwurf wurde ein umfassendes Begutachtungsverfahren durchgeführt. Zudem fanden am 29. Mai 2019 und am 26. Juni 2019 Konsultationen mit Vertretern der Europäischen Kommission statt.

Nach der nunmehr kundgemachten Verordnung LGBl. Nr. 81/2019 sollen die Änderungen der Sektorales Fahrverbot-Verordnung mit 1. Jänner 2020 wirksam werden.

Aufgrund der Ergebnisse des Begutachtungsverfahrens bzw. der Konsultationen mit der Europäischen Kommission wurde die seinerzeit notifizierte Maßnahme (Änderung der Sektorales Fahrverbot-Verordnung) wie folgt modifiziert:

- a. Mit 1. Jänner 2020 Wirksamwerden der Ausdehnung des Sektorales Fahrverbots auf zusätzliche Gütergruppen (Papier und Pappe, flüssige Mineralölerzeugnisse, Zement, Kalk, gebrannter Gips, Rohre und Hohlprofile, Getreide) sowie Einbeziehung von Schwerfahrzeugen der Euroklasse VI, die bis zum 31.8.2018 erstmalig zugelassen wurden, in das Sektorales Fahrverbot.
- b. Weiterhin Ausnahme von Fahrzeugen der Euroklasse VI, die ab dem 1. September 2018 erstmalig zugelassen wurden, vom Sektorales Fahrverbot; damit ist gewährleistet, dass der

Transport von Gütern, die vom Sektoralen Fahrverbot an sich erfasst werden, mit Schwerfahrzeugen der neuesten Technologie möglich bleibt.

- c. Bis zum 31. Dezember 2020 befristete (und nur für Fahrten mit Schwerfahrzeugen der Euroklasse VI gültige) Ausdehnung der erweiterten Zone für Fahrten auf der Ost – West – Relation durch Aufnahme der österreichischen Bezirke Bludenz und Feldkirch, des Schweizer Kantons Graubünden sowie des Fürstentums Liechtenstein in die erweiterte Zone.

3. Begründung:

Zu a.:

Diese Übergangsfrist wurde aufgrund der Dauer des Begutachtungsverfahrens neu bemessen. Mit der neuen Übergangsfrist wird zum einen sichergestellt, dass es durch das Sektorale Fahrverbot zu keinen unverhältnismäßigen Erschwernissen für die Wirtschaft kommt und zum anderen unionsrechtlichen Vorgaben Rechnung getragen. Im seinem Urteil zum „Sektoralen Fahrverbot II“ hat der EuGH in der Rs C-28/09 eine Frist von ca. fünf Monaten bis zum Wirksamwerden der ersten Stufe des Fahrverbotes nicht beanstandet. Die für die Erweiterung der Güterliste sowie für die Ausdehnung des Fahrverbots auf Schwerfahrzeuge der Euroklasse VI-C und schlechter (Datum der Erstzulassung bis zum 31.8.2018) vorgesehene Frist von nahezu sechs Monaten ist vor diesem Hintergrund jedenfalls als angemessen zu betrachten.

Zu b.:

Da jüngere Schwerfahrzeuge der Euroklasse VI (Schwerfahrzeuge mit weniger Kilometerlaufleistung) nachweislich ein besseres Emissionsverhalten haben als ältere, sowie zur Aufrechterhaltung des Anreizes, in die beste verfügbare Technologie zu investieren, sollen neben den ZEV (zero emission vehicles) ab dem 1. Jänner 2020 nunmehr – unter Berücksichtigung der eingangs angeführten Konsultationen mit Vertretern der Europäischen Kommission – weiterhin Schwerfahrzeuge der Euroklasse VI vom Sektoralen Fahrverbot ausgenommen bleiben, wenn sie ab dem 1. September 2018 erstmalig zugelassen wurden. Dieser Termin knüpft an den gemäß der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission vom 25. Mai 2011 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und zur Änderung der Anhänge I und III der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates definierten Zeitpunkt an, zu dem die Euro VI-D-Technologie für die Typprüfung von Schwerfahrzeugen verbindlich geworden ist, weil ab diesem Zeitpunkt davon ausgegangen werden kann, dass vermehrt Fahrzeuge der aktuell modernsten Abgasklasse Euro VI-D verwendet werden. Vor allem ist der Zeitpunkt auch so bestimmt, dass zum 1. Jänner 2020 jene Schwerfahrzeuge der Euroklasse VI, bei denen es aufgrund der aufgelaufenen Fahrleistung bereits relevante Verschlechterungen im Emissionsverhalten gibt, vom Sektoralen Fahrverbot erfasst werden. Zusammen mit der durch die Ausnahmeregelung ebenfalls erreichten, für die Maßnahmenwirksamkeit essentiellen Steigerung des Verlagerungseffektes, lässt sich damit durch das Sektorale Fahrverbot wieder eine signifikante und für die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte erforderliche lufthygienische Wirkung erreichen. Die dazu eingeholten Fachgrundlagen sind in der Anlage ebenfalls angeschlossen.

Zu c.:

Übergeordnetes Ziel des Sektoralen Fahrverbots ist es, Gütertransporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern, sofern die Bahn aufgrund der Güterbeschaffenheit und der Beförderungsstrecke eine zumutbare Transportalternative darstellt, um dadurch zur Reduktion der NO₂-Belastung an den autobahnnahe Tiroler Messstellen dauerhaft beizutragen. Die bisherige Zonenregelung trägt diesen sachlichen Vorgaben Rechnung.

Durch die im modifizierten Verordnungstext vorgesehene zeitlich befristete Ausdehnung der erweiterten Zone wird nun dem Umstand Rechnung getragen, dass für bestimmte Fahrtdestinationen im Ost-West-Verkehr, nämlich von den österreichischen Bezirken Bludenz und Feldkirch, vom Schweizer Kanton Graubünden sowie vom Fürstentum Liechtenstein ausgehende, in die Bezirke Kitzbühel und Zell am See führende Transporte und umgekehrt keine gleichwertige Straßenroute über Deutschland zur Verfügung steht. Zwar können die betreffenden (Langstrecken)Transporte auf der Schiene erfolgen, allerdings stehen als Schienentransportmöglichkeiten auf der West-Ost-Verbindung nur der Wagenladungsverkehr (WLV) und der Unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) zu Verfügung. Eine RoLa als einfach und ohne besonderen logistischen Aufwand nutzbare Schienentransportmöglichkeit ist auf dieser Verbindung nicht vorhanden. Deshalb soll für die angesprochenen Fahrtdestinationen zeitlich befristet die Möglichkeit geschaffen werden, Transporte weiterhin auf der A 12 Inntal Autobahn, also im Verbotsbereich, durchzuführen. Damit wird der betroffenen Wirtschaft mehr Zeit für die gegenüber der RoLa-Nutzung aufwändigere Umstellung der Transportlogistik eingeräumt. Durch die befristete Ausdehnung der erweiterten Zone sollen sich allerdings keine lufthygienischen Verschlechterungen gegenüber der derzeitigen Situation ergeben. Deshalb müssen die Transporte innerhalb der befristet ausgedehnten erweiterten Zone, wenn sie ihren Ziel- oder Ausgangspunkt in den vorübergehend aufgenommenen Bezirken bzw. Verwaltungsgebieten haben (z.B. Fahrt aus dem Bezirk Zell am See in den Bezirk Bludenz), mit Fahrzeugen der Abgasklasse Euro VI erfolgen. Mit dieser Änderung wird mehrfachen diesbezüglichen Vorbringen im Begutachtungsverfahren Rechnung getragen.

Im gegebenen Zusammenhang wird zudem darauf hingewiesen, dass der EuGH die bisher geltende Zonenregelung bereits im Urteil in der Rs C-28/09 zum Sektoralen Fahrverbot II geprüft und dagegen keine Bedenken geäußert hat. Diese Regelung wird ebenso wie die lufthygienische Wirkung des Sektoralen Fahrverbots in seiner Gesamtheit durch diese vorübergehende geringfügige Ausdehnung der erweiterten Zone nicht in Frage gestellt.

4. Schlussbemerkung:

Im Zusammenhang mit der Änderung des Sektoralen Fahrverbots wurde auch eine Verschärfung des geltenden Euroklassenfahrverbots vorgenommen (Verordnung vom 1. Juli 2019, mit der die Euroklassenfahrverbote-Verordnung, geändert wird, LGBl. Nr. 80/2019). Mit dieser Maßnahme wird, als gelinderes Mittel zur Änderung des Sektoralen Fahrverbotes, die Straffung des Fahrverbotszeitplans für Euro IV-Fahrzeuge sowie die Einbeziehung von Schwerfahrzeugen der Euroklasse V in das Fahrverbot vorgesehen, damit dem Euroklassenfahrverbot auch künftig eine relevante lufthygienische Wirkung zukommt.