

Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen der Novelle LGBl. Nr. 121/2020 zur IG-L-Nachtfahrverbots-Verordnung:

§ 3 (Fahrverbot):

Zu Abs. 1:

Zum Zeitpunkt der Erlassung der geltenden Nachtfahrverbots-Verordnung waren Schwerfahrzeuge mit Alternativantrieb am Markt nicht erhältlich. Durch die Ergänzung des Einleitungssatzes der Verbotsnorm wird den technischen Entwicklungen der letzten Jahre Rechnung getragen und ausdrücklich klargestellt, dass Fahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb vom Nachtfahrverbot, das auf die Vermeidung der von diesen nicht verursachten NO_x-Emissionen abzielt, nicht erfasst sind. Im Übrigen wird auf die Ausnahmenorm in § 14 Abs. 1 Z. 5 IG-L verwiesen, die auch für Verordnungen gemäß § 16 leg. cit. Geltung hat.

§ 4 (Ausnahmen):

Zu Abs. 1:

In der lit. f erfolgt lediglich eine Zitat Anpassung.

In der lit. h (bisher lit. i) wird die bereits in der geltenden Verordnung enthaltene Regelung, wonach die generelle Euro VI-Ausnahme mit Ablauf des 31.12.2020 endet, neuerlich angeordnet. Die Evaluierung der Maßnahme hat die Notwendigkeit dieser Festlegung bestätigt, weil nur dadurch die lufthygienische Wirksamkeit des Nachtfahrverbotes auch in Zukunft sichergestellt werden kann und es die Entwicklung der Schadstoffbelastung ausschließt, auf den in dieser Maßnahme gelegenen bedeutsamen Reduktionseffekt zu verzichten. Damit ergibt sich allerdings wie bei den anderen Fahrverboten die Notwendigkeit, den Ausnahmenkatalog um eine Ziel- und Quellverkehrsregelung zu ergänzen, um eine unverhältnismäßige Belastung der vom Nachtfahrverbot besonders betroffenen Gebiete bzw. der dortigen Bevölkerung und der Wirtschaft zu vermeiden. Im Detail wird zur rechtlichen Begründbarkeit einer Fortgeltung der Euro VI-Ausnahme für Fahrten im Ziel- und Quellverkehr auf die rechtlichen Ausführungen im Allgemeinen Teil verwiesen. Die Ziel- und Quellverkehrsregelung betrifft aber jedenfalls nur Fahrten im Zusammenhang mit dem Transport von Gütern und nicht auch die vom Nachtfahrverbot ebenfalls erfassten Fahrten mit selbstfahrenden Arbeitsmaschinen. Dies ergibt sich daraus, dass auf die Be- und/oder Entladung der Fahrzeuge in der Kernzone bzw. erweiterten Zone abgestellt wird. Die weiters vorgesehene Ausnahme für den Süd-West-Verkehr berücksichtigt, dass der EuGH im Verfahren zum Sektoralen Fahrverbot II (Rs C-28/09) einer einfachen und kurzfristig, also ohne logistische Umstellung nutzbaren Verlagerungsmöglichkeit auf die RoLa große Bedeutung beigemessen hat. Deshalb wurde der Verbotsbereich beim Sektoralen Fahrverbot so begrenzt, dass für den Güterverkehr von Westen kommend in Richtung Süden und umgekehrt, für den keine RoLa bereitsteht, Fahrten auf der A 12 Inntal Autobahn bzw. A 13 Brenner Autobahn weiterhin möglich bleiben. Wenngleich sich die Situation, was die Notwendigkeit zur Bereitstellung von Transportalternativen anlangt, beim Nachtfahrverbot etwas anders darstellt als beim tagesdurchgängig geltenden Sektoralen Fahrverbot, wird die Euro VI-Ausnahme vom Nachtfahrverbot im Lichte der erwähnten Ausführungen des EuGH auf der Süd-West-Verbindung, für die keine RoLa-Nutzungsmöglichkeit besteht, für Zwecke des Güterverkehrs aufrechterhalten.

Auch die Regelung über den Nachweis der Euroklasse wird angepasst, weil seit 1. Mai 2017 der Nachweis der Euroklasse nur mehr bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mittels Dokumenten erfolgen

kann, wohingegen Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge einer Kennzeichnung nach der Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung bedürfen.

Im Zuge der Änderung wird außerdem die in der derzeitigen Verordnung noch enthaltene, allerdings bereits seit 1. November 2013 nicht mehr gültige Ausnahme für Fahrzeuge der Euroklasse V mit EEV-Abgasstandard gestrichen.

Zu Abs. 2 und 3:

Die in Abs. 1 lit. h neu vorgesehene Ziel- und Quellverkehrsregelung macht es notwendig, im neuen Abs. 2 die Kernzone und die erweiterte Zone zu definieren. Die Zonenabgrenzungen entsprechen dabei jener in der Sektorales Fahrverbot-Verordnung ohne die derzeit noch geltende befristete Ausdehnung der erweiterten Zone. Wie bereits erwähnt, wurde diese Abgrenzung vom EuGH in seinem Urteil in der Res C-28/09 („Sektorales Fahrverbot II“) nicht beanstandet.

Der neue Absatz 3 entspricht dem bisherigen Abs. 2, wobei erforderliche Zitat Anpassungen vorgenommen werden.