

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung 54
Stubenring 1
1012 Wien

Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | Postfach 189
1045 Wien
T 05 90 900DW | F 05 90 900269
E up@wko.at
W wko.at/up

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
	Up/346/Fu/nk	3425	10.11.2010
	Dr. Elisabeth Fuherr		

Abgasklassenkennzeichnungs-Verordnung gemäß IG-L

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir danken für die Übermittlung des Begutachtungsentwurfs für eine Abgasklassenkennzeichnungs-Verordnung gemäß IG-L und merken dazu Folgendes an:

A) Grundsätzliche Bemerkungen

Die vorliegende VO soll durch eine bundesweit einheitliche Kennzeichnung von Kfz nach Abgasklassen die Administration von Verkehrsbeschränkungen in Umweltzonen erleichtern.

Wenngleich eine einheitliche Kennzeichnung vor diesem Hintergrund grundsätzlich Sinn macht, halten wir an unserer bereits im Zuge der Begutachtung der IG-L Novelle 2010 dargelegten kritischen Haltung gegenüber der Einführung von Umweltzonen fest.

Wie die Erfahrungen aus Deutschland dazu zeigen, wirken sich Umweltzonen nachteilig auf Betriebe und Tourismus in den betroffenen Regionen aus.

Die DIHK kommt in ihrer Bewertung der Umweltzonen in Deutschland zu dem Schluss, dass ein hoher bürokratischer Aufwand einem sehr geringen Effekt gegenübersteht. Das Institut für Wirtschafts- und Standortentwicklung Steiermark hat die zu erwartenden Auswirkungen auf Graz untersucht und lehnt die Einführung von Umweltzonen wegen der ungünstigen Kosten-Nutzenverhältnisse ab.

Auf EU-Ebene werden derzeit Evaluierungen von bereits bestehenden Umweltzonen in Europa vorbereitet (Aktionsplan urbane Mobilität). Diese Ergebnisse sollten jedenfalls abgewartet werden.

Bekanntlich hat sich bisher nur Graz intensiv mit der Frage der Einführung einer Umweltzone befasst. In der Steiermark zeichnet sich nunmehr jedoch ab, dass die Pläne einer Umweltzone vermutlich nicht realisiert werden. Dieser neuen Situation ist Rechnung zu tragen.

Um frustrierten Kostenaufwand für Autofahrer, Transportunternehmen, Werkstätten und sonstigen betroffene Wirtschaftskreise zu vermeiden, sollte das vorliegende Verordnungsvorhaben der Abgasklassenkennzeichnung solange aufgeschoben werden, bis es tatsächliche Anwendungsfälle gibt. Der aktuelle Regelungsbedarf beschränkt sich auf die Kennzeichnung der von Ausnahmen betroffenen Fahrzeuge.

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit bestehen erheblichen Bedenken gegen eine weitere Verklebung der Windschutzscheibe mit einer Plakette, die derzeit keine Funktion erfüllt. § 102 Abs 2 KFG normiert, dass der Lenker dafür zu sorgen hat, dass die Sicht für das Lenken des Fahrzeuges ausreichend gewährleistet ist. Die Asfinag hat diesbezüglich eine Empfehlung formuliert, wonach maximal zwei Vignetten auf der Windschutzscheibe appliziert werden sollten. In der Praxis verhält es sich gerade bei Vielfahrern (Geschäftsreisende, Güter- und Personenbeförderungsgewerbe) so, dass mittlerweile eine Unzahl an „Pickerln“ die Sicht des Fahrzeugslenkers massiv beeinträchtigen. Neben der § 57a KFG-Plakette, den Autobahnvignetten (für Österreich, Slowenien, Ungarn, Slowakei, Tschechien und Schweiz) und den Jahreskarten für die Sondermautstrecken in Österreich (Gleinalm-, Tauern-, Karawankentunnel und Brennerautobahn) sowie den Umweltplaketten (Deutschland) kommen noch Anrainer- und sonstige Ausnahmewilligungen für Kurzparkzonen und private Parkplätze inklusive Handyparkenhinweissticker hinzu. Die Situation ist jetzt schon unzumutbar und würde sich bei Einführung der österreichischen Abgasklassenkennzeichnung weiter - zu Lasten der Verkehrssicherheit - verschlechtern. Insoweit wäre einer Kombination aus § 57a und Abgasklassenplakette der Vorzug zu geben.

Außerdem bleibt offen, durch wen die Nachweise zum Vorhandensein eines funktionierenden Partikelfilters auszufertigen sind (Nachweis des fachgerechten Einbaus durch eine Werkstatt?).

§ 3 Abs 2 nimmt Bezug auf die „im KFG beschriebenen Abgasklassen mit der Bezeichnung ‚Euro 1‘ und ‚Euro 2‘“, wobei die Norm, auf die verwiesen werden soll, nicht näher konkretisiert wird. Zudem wurde hier offenbar übersehen, dass dem KFG selbst die Bezeichnungen der einzelnen (Euro)Abgasklassen nicht entnommen werden können.

B) Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 1 (Abgasklassenkennzeichnung)

Im Sinne möglichst klarer und abschließender Regelungen sollte auch die Kennzeichnung der von Fahrverboten ausgenommen Fahrzeugen gem § 14 Abs 4 IG-L (Anmerkung runde weiße Tafel mit Aufschrift IG-L) in einem Rechtstext gesamthaft abgehandelt werden und nicht in mehreren zersplittert sein. Die Abgasklassenkennzeichnungs-VO sollte daher auch die Kennzeichnung der Ausnahmen gemäß § 14 Abs 4 IG-L beinhalten.

Zu § 2 (Abgasklassen-Kategorien)

Die vorgesehene Abgasklassen-Kategorisierung und Zuordnung zu den Plakettenfarben erscheint uns in der vorliegenden Form nicht geeignet zu sein, das Ziel, die wesentlichen Schadstoffemittenten (katalysatorlose Fahrzeuge, alte Baujahre) aus dem Verkehr zu ziehen, zu erreichen.

Eine Zuordnung nach Typengenehmigung bedeutet nicht automatisch, dass ein Fahrzeug tatsächlich einer bestimmten Abgasklasse entsprechen muss. Unseres Erachtens müssten daher vor Erlassung etwaiger Fahrverbote oder -beschränkungen die kraftfahrrechtlichen Voraussetzungen für eine präzise Einordnung eines Fahrzeuges - wie z.B. in Deutschland das „Schlüsselnummernsystem“ - geschaffen werden. Derartige Anordnungen lässt der vorliegende Entwurf jedoch vermissen.

Unserer Meinung nach muss explizit dafür Vorsorge getroffen werden, dass das Abgasverhalten verbessernde Maßnahmen und Umbauten (wie der nachträgliche Einbau von Dieselpartikelfiltern) die Einordnung des Fahrzeuges in eine der festgelegten Schadstoffklassen verändern können, das Fahrzeug somit in eine bessere Abgasklasse „aufsteigen“ kann. In diesem Fall wäre nämlich die Typengenehmigung irrelevant, die realen Abgaswerte müssten vorrangig herangezogen werden. Es dem Landeshauptmann zu überlassen, in der entsprechenden IG-L-Fahrverbotsverordnung auf die Nachrüstung gegebenenfalls Rücksicht zu nehmen, erscheint uns nicht als ausreichend. Andernfalls bestünde nämlich die Gefahr, dass der Halter eines Fahrzeuges mit grüner Plakette für EURO 4 in Deutschland in Österreich nur eine gelbe Plakette für EURO 3 erhielte, was für den österreichischen Fremdenverkehr als nachteilig anzusehen wäre.

Zu § 3 Abs 1

Betreffend die in § 3 Abs 1 angesprochene Fahrzeugkategorie nehmen wir an, dass hier auf § 3 KFG abgestellt wird, dies geht aus der Verordnung jedoch nicht klar hervor.

Zu § 3 Abs 2

Es stellt sich die Frage, ob die Kennzeichnung von EURO 1 und EURO 2-Fahrzeugen notwendig ist, da diese praktisch für eine Entwertung des gegenständlichen Fahrzeuges sorgt und letzteres jedenfalls von Fahrverboten erfasst sein dürfte.

Der Anhang zu § 3 sieht vor, dass an der Oberseite der Plakette die letzten 7 Stellen der Fahrzeugidentifizierungsnummer einzustanzten sind. In diesem Zusammenhang wäre zu klären, ob diese Stanzung mit den bei Kfz-Händlern und Kfz-Mechanikern vorhandenen Stanzmaschinen für die Begutachtungsplaketten gemäß § 57a KFG möglich ist, oder ob dafür neue Stanzmaschinen erforderlich wären. Die Regelung wäre jedenfalls so zu gestalten, dass keine zusätzlichen Stanzmaschinen notwendig sind.

Kennzeichnung von Fahrzeugen mit Ausnahmeregelung gemäß IG-L § 14 Abs. 2 Z 5

Im Sinne der Gesetzgebung (Abgasklassen - Kennzeichnung) sind die im gegenständlichen Verordnungsentwurf vorgeschlagenen Kennzeichnungsplaketten durch jeweils eine überwiegend vorherrschende Farbkennzeichnung (rot, gelb, grün, blau) und einem entsprechenden Schriftzug (EURO 1/2, 3, 4, 5) eindeutig einzelnen Abgasklassen zugeordnet.

Zusammen mit der Kennzeichnung der Fahrzeugklassen („M“ und „N“) und den Antriebsarten („D“ und „B“) sowie noch hinsichtlich des Partikelfilters („P“) ergibt sich für die jeweils zuständige Behörde die Möglichkeit, Kraftfahrzeugen nach einer Reihe von Auswahlkriterien, immer basierend auf einer Abgasklasse, die Einfahrt in sog. Umweltzonen zu verbieten bzw. zu gestatten.

Grundsätzlich anders ist die Situation bezüglich des ebenfalls auf der Kennzeichnungs-Plakette vorgesehenen Feldes „A“ zu sehen: Dieses Feld soll (bei erfolgter Lochung) darstellen, dass das so gekennzeichnete Fahrzeug der Ausnahmeregelung gemäß IG-L § 14 Abs. 2 Z 5 entspricht, d.h. im Sinne des IG-L von jeglichen Betriebsbeschränkungen auf Basis bestimmter Abgasklassen ausgenommen ist (gilt z.B. für Kraftfahrzeuge mit monovalentem Methangantrieb). Es besteht daher kein sachlicher und rechtlicher Zusammenhang mit der Einstufung in eine Abgasklasse. Ein derartiger - aus unserer Sicht unzulässiger und irrelevanter - Zusammenhang wird jedoch durch die Kombination mit der jeweils farblich und schriftlich einer Abgasklasse zugeordneten Plakette optisch unterstellt. Dadurch sind Missverständnisse bzw. Fehlinterpretationen bei der Umsetzung der Kennzeichnungsverordnung in der Praxis seitens der kontrollierenden bzw. exekutierenden Organe zu erwarten!

Vorgeschlagen wird daher die Einführung einer eigenen Kennzeichnungsplakette für Kraftfahrzeuge, welche der Ausnahmeregelung gemäß IG-L § 14 Abs. 2 Z 5 entsprechen. Dabei sollte anstelle des Schriftzuges, welcher die Abgasklasse kennzeichnet, das „A“ für alternativ betriebene Kraftfahrzeuge gestellt und eine eigene Farbkennzeichnung der Plakette - vorzugsweise grün (anstatt für EURO 4) - vorgenommen werden. Die Felder „D“, „B“, und „P“, das derzeit vorgesehene Feld „A“ sowie die Felder „M“ und „N“ könnten dabei entfallen.

Diese Plakette könnte dann u.U. auch für andere unter die Ausnahmebestimmungen gemäß IG-L § 14, Abs. 2 fallenden Fahrzeuge, deren Ausnahmerechtigung für die kontrollierenden bzw. exekutierenden Organe nicht von vornherein zu erkennen ist (siehe Z 3 und 4) und für welche gemäß § 14, Abs. 4 der gegenständlichen Verordnung eine eigene Regelung vorgesehen ist, angewendet bzw. mit den diesbezüglichen Anforderungen kombiniert werden.

Zu § 4 (Anbringung der Kennzeichnungsplakette)

Nach dem vorliegenden Entwurf dürfen die Fahrzeughalter oder deren Bevollmächtigte nur bei LKW und bei Bussen über 3,5 t die Plaketten selbst anbringen. Aus Gleichheitsgründen und im Sinne der Verwaltungsvereinfachung fordern wir hier die gleiche Regelung für die Ausgabe der Abgasklassenplakette wie bei der Bestätigung der Verkehrs- und Betriebssicherheit gemäß § 57a Abs 6 KFG. Demnach ist die Plakette vom Befugten dem Zulassungsbesitzer auszufolgen oder am Fahrzeug anzubringen. Aufgrund der peniblen Vorschriften zur Dokumentation der Plaketten, ist eine missbräuchliche Verwendung ausgeschlossen.

Die Identifizierung der Kraftfahrzeuge und die Lochung sollen jedoch Befugten bzw. ermächtigten Personen vorbehalten sein.

Wir weisen darauf hin, dass auch in Deutschland der Fahrzeughalter die Abgasklassenplakette selbst am Fahrzeug anbringen kann.

Zu § 5 (Abgasklassifizierungsdatenbank)

Die einzurichtende Datenbank sollte sowohl die Funktion der Abgasklassifizierung als auch die Funktion der Dokumentation erfüllen können.

Eine zentrale Datenbank, in welcher alle ausgegebenen Abgasklassenkennzeichnungen dokumentiert sind, erlaubt eine tagesaktuelle Auswertung etwa durch das BMLFUW oder das BMVIT.

Zu § 5 Abs 2

Hat der letzte Satz die rechtliche Folge, dass eine Person, die nicht gleichzeitig Fahrzeughalter ist und eine Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette beantragt, in jedem Fall eine Vollmacht des Fahrzeughalters vorlegen muss (Verwaltungsvereinfachung)?

Zu § 5 Abs 3

Die Aufbewahrungsfrist von fünf Jahren für die Identifikation und Zuordnung ist unverhältnismäßig lang und sollte auf drei Jahre gekürzt werden.

Zu § 6 (Preisfestlegung)

Bei der Preisgestaltungsfestlegung hat eine Anpassung im Hinblick auf die von uns geforderte Möglichkeit der Eigenanbringung der Plakette am Kfz zu erfolgen.

Auch ist der Fall zu berücksichtigen, dass Windschutzscheiben getauscht werden müssen, was gleichfalls zu einer Preisreduktion gegenüber der Erstanbringung führen sollte.

Zu § 7 (Gleichwertigkeitsklausel)

Die an sich löbliche Intention, die Abgasplaketten anderer EU-Staaten anzuerkennen, hält in der Praxis nicht, was sie theoretisch verspricht: da der vorliegenden Verordnungsentwurf auf einen gleichwertigen Informationsgehalt abstellt, es aber derzeit keine entsprechend gleichwertigen Abgasklassen-Kennzeichnungssysteme in anderen EU-Staaten gibt (das deutsche System ist einfacher aufgebaut, daher auch leichter zu überwachen und billiger), gibt es zur Zeit für die Gleichwertigkeitsklausel keinen Anwendungsbereich.

Offen bleibt auch, wie bezüglich der „Gleichwertigkeit“ mit Fahrzeugen aus Nicht-EWR-Ländern (Schweiz, Kroatien, Serbien, etc.) zu verfahren ist.

In der Praxis problematisch wird der Umgang mit den „Wochenendtouristen“, die mit dem eigenen Fahrzeug aus dem Ausland nach Österreich kommen. Wird der Kurzurlauber eine am Wochenende offene Prüfstation finden, die ihm rasch eine Abgasplakette ausstellt? Auch hier sollte der vorliegende Entwurf auf die Bedürfnisse eines Fremdenverkehrslandes ausreichend Rücksicht nehmen.

Im Hinblick auf die touristische Bedeutung Österreichs sollte jedenfalls sichergestellt werden, dass ausländische Umweltplaketten anstandslos anerkannt werden und darüber hinaus die österreichischen Plaketten auch an ausländischen Fahrzeugen angebracht werden dürfen. Dazu wird es notwendig sein, dass die österreichischen Umweltplaketten auch über ausländische Vertriebspartner bezogen werden können. Im Fall der deutschen Umweltplaketten funktioniert dies über die „Dekra“ ausgezeichnet, das ganze System kann über den Postweg abgewickelt werden.

Angeregt wird weiters, dass die Anerkennung ausländischer Plaketten nicht nur für „Nicht im Inland zugelassene Kraftfahrzeuge“ gelten sollte, sondern auch für im Inland zugelassene Fahrzeuge. Eine Vielzahl von Fahrzeugen, die zB schon seit geraumer Zeit bei Fahrten nach Deutsch-

land Kennzeichnungsplaketten nach deutschem Recht aufweisen bzw. aufweisen müssen, wären aufgrund der Bestimmungen des Entwurfes verpflichtet, zusätzlich zur deutschen Plakette auch noch eine österreichische Umweltplakette anbringen zu müssen. Die Vielzahl der an der Windschutzscheibe anzubringenden Plaketten (zusätzlich §57a KFG - Plakette, Autobahnvignette) führt zu einer Verklebung der Fahrzeuge, die in dieser Form nicht unbedingt notwendig wäre und in weiterer Folge zu Behinderungen der Sicht führen könnten.

Es ist mit Nachdruck die gegenseitige Anerkennung der Plaketten anzustreben.

Bis jetzt gibt es in Italien und Deutschland Umweltzonen, wobei die entsprechenden Vorschriften stark divergieren. Mit der österreichischen Regelung würden nun zusätzlich neue Kennzeichnungsvorschriften eingeführt werden, die wiederum nicht mit den anderen Ländern kompatibel sind.

Nicht zuletzt auf Grund des grenzüberschreitenden Tourismus ist es notwendig, eine Vereinheitlichung der Vorschriften auf europäischer Ebene anzustreben.

Europaweit einheitliche Plaketten wären auch sinnvoll um zu verhindern, dass beispielsweise ein Omnibus- oder Transportunternehmen für jede einzelne Umweltzone in Europa eine eigene Plakette benötigt.

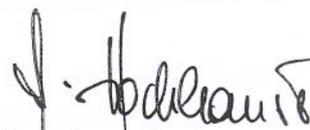
Zu Anlage Z 6

In der Beschreibung zur Euro-Klasse wird darauf verwiesen, dass arabische Ziffern zu verwenden sind. Bei den Abbildungen werden jedoch arabische und römische Ziffern dargestellt. Die Abbildungen sollten diesbezüglich korrigiert werden.



Dr. Christoph Leitl
Präsident

Freundliche Grüße



Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin