

Herrn Sektionschef
Dr. Franz Jäger
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft
Stubenring 1
1010 Wien

Abteilung für Umwelt-
und Energiepolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | A-1045 Wien
T 05 90 900DW | F 05 90 900-269
E up@wko.at
W <http://wko.at/up>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Up/461a/Fu/NK

Durchwahl
3425

Datum
17.10.2016

Verwaltungsreformgesetz BMLFUW/Novelle zum Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L-Novelle 2016, Artikel 3) - Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir danken für die Übermittlung des Entwurfs für ein Verwaltungsreformgesetz zur Begutachtung und nehmen zu Artikel 3, Novelle zum Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L), Stellung:

A) GRUNDSÄTZLICHE BEMERKUNGEN

Der BMLFUW hat zur Identifizierung von Verwaltungsvereinfachungen und Deregulierung in verschiedenen Bereichen des Umweltrechts eine Verwaltungsreformkommission eingesetzt, die auch zum IG-L Reformvorschläge erstattet hat.

Die dementsprechend geweckten Erwartungen werden mit dem vorliegenden Entwurf für eine Novelle zum IG-L schwer enttäuscht. Es ist nicht nachvollziehbar, aus welchem Grund mit diesem Entwurf der Anspruch erhoben werden kann, im Rahmen eines Verwaltungsreformgesetzes einen Beitrag zur Verwaltungsvereinfachung und Deregulierung zu leisten. Anstelle der effizienten Verwaltungsvereinfachungen, die von Seiten der Verwaltungsreformkommission vorgeschlagen worden sind, sieht der Entwurf sogar Verschärfungen vor (siehe unten zu B). Diese sollten gestrichen und durch die sinnvollen Empfehlungen der Verwaltungsreformkommission ersetzt werden (siehe unten zu C).

B) ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN

Die derzeit geltenden Zeitvorgaben zur Erstellung der Stuserhebung, zur Entwicklung von Programmen sowie zur Erlassung von Maßnahmenverordnungen sollen gestrafft werden, indem die entsprechenden Fristen deutlich verkürzt werden.

Zu Z 8 (§ 8 Abs 1, Stuserhebung)

Nach geltender Rechtslage hat der Landeshauptmann innerhalb von 9 Monaten ab der Ausweisung der Überschreitung eines Immissionsgrenzwerts oder Immissionszielwerts eine Stuserhebung zu erstellen. Durch die Novelle soll diese Frist von 9 Monaten auf 6 Monate verkürzt werden.

Zu Z 14 (§ 9a Abs 1, Erstellung von Programmen)

Hat derzeit der Landeshauptmann den Entwurf eines Maßnahmenprogramms spätestens innerhalb von 18 Monaten nach Ablauf des Jahres, in dem die Überschreitung eines Immissionsgrenzwerts stattgefunden hat, auf der Internetseite des Landes zu veröffentlichen, so wird diese Frist durch die Novelle auf 15 Monate verkürzt.

Zu Z 14 und Z 39 (§ 9a Abs 1 und Anlage 1a, Immissionsgrenzwerte und Erstellung von Programmen bei deren Überschreitung)

Im Sinne der Verwaltungsvereinfachung regen wir die Beseitigung von folgendem Golden Plating an:

Die im IG-L umgesetzte Luftqualitätsrichtlinie der EU legt Kurzzeit-Grenzwerte für Schwefeldioxid und Stickstoffdioxid als Mittelwerte über eine Stunde (MW1) fest, das IG-L hingegen als Halbstundenmittelwerte (HMW). Gerade bei Stickstoffdioxid kommt es immer wieder zu kurzfristigen Konzentrationsspitzen von unter einer Stunde Dauer, die zwar den HMW-Grenzwert überschreiten, nicht aber den MW1-Grenzwert.

Zur Vermeidung eines „Golden Plating“ und zur Verwaltungsvereinfachung (Grenzwertüberschreitungen lösen Verpflichtungen für die Verwaltung aus), sollte in der Anlage 1a in der zweiten Spalte die Überschrift „HMW“ durch „MW1“ ersetzt werden. Als Konsequenz wären auch die Formulierungen in der Aufzählung des § 9a Abs 1 sowie in weiteren Bestimmungen anzupassen, die sich auf den Halbstundenmittelwert als Grenzwert beziehen.

Zu Z 15 (§ 9a Abs 8, Kundmachung des Programms)

Derzeit ist das Programm spätestens innerhalb von 24 Monaten nach Ablauf des Jahres, in dem die Grenz- oder Zielwertüberschreitung gemessen wurde, auf der Internetseite des Landes und auf der Internetseite des BMLFUW kundzumachen. Diese Frist wird von 24 Monaten auf 21 Monate verkürzt.

Zu Z 17 (§ 10 Abs 1, Anordnung von Maßnahmen)

Derzeit sind Luftreinhaltemaßnahmen (auf Grundlage des Programms) spätestens binnen 24 Monaten nach Ablauf des Jahres, in dem die Grenzwertüberschreitung festgestellt worden ist, mit Verordnung anzuordnen. Die Frist von 24 Monaten soll in der Novelle auf 15 Monate verkürzt werden.

Die letztgenannte Fristverkürzung zeigt, dass das Konzept nicht stimmig ist. Wenn sowohl für den Entwurf des Programms, als auch für die Anordnung von Maßnahmen die gleiche Frist, nämlich längstens 15 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Überschreitung eines Immissionsgrenzwerts stattgefunden hat, schlagend werden soll, so bedeutet das, dass damit jede Stellungnahme und Diskussion zum Programmentwurf unmöglich gemacht wird. Aus Sicht der Wirtschaft ist es wichtig, dass es eine ausreichende und umfassende Diskussion zu Luftreinhaltemaßnahmen gibt, bevor diese verordnet werden. Die Wirtschaft ist der Hauptadressat dieser Maßnahmen und hat daher auch das Recht auf ausreichende Mitsprache und Einbindung.

Zu Z 19 (§ 10, Anordnung von Maßnahmen)

Die hier vorgesehene neue Regelung ist verfehlt und absolut abzulehnen. Sie steht im Widerspruch zu den Erläuterungen und beruft sich zu Unrecht auf die Verwaltungsreformkommission.

Sie sieht vor, dass Fahrverbote und Tempolimits, die von einem Landeshauptmann in einer IG-L-Maßnahmenverordnung angeordnet werden, innerhalb von 6 Monaten nach Kundmachung dieser Verordnung in Kraft treten. Diese kurze Vorlaufzeit ist inakzeptabel und wäre allenfalls als Mindestfrist vorstellbar. Durch den Verweis in den Erläuterungen auf die Abgasklassenkennzeichnungsverordnung und den diesbezüglichen Vorschlag der Verwaltungs-

reformkommission geht jedoch klar hervor, dass diese Regelung im Gesetzestext einfach unrichtig formuliert wurde. Entsprechend dem Vorschlag der Verwaltungsreformkommission sollte folgende Verwaltungsvereinfachung für Betriebe erfolgen:

Derzeit ist in der Abgasklassenkennzeichnungsverordnung (in § 1 Abs 1a) vorgeschrieben, dass der Landeshauptmann in einer IG-L-Maßnahmenverordnung eine Übergangsfrist von höchstens 6 Monaten ab Inkrafttreten der Verordnung für die verpflichtende Anbringung der Kennzeichnungsplakette am Fahrzeug vorsehen kann. Dies aber nur dann, wenn die Vorlaufzeit notwendig ist, um die Erlangung der Kennzeichnungsplakette zu ermöglichen. Die Vereinfachung sollte dahingehend erfolgen, dass anstelle der Maximalfrist von 6 Monaten eine Vorlaufzeit für die Anbringung der Plakette von mindestens 6 Monaten festgelegt und diese Übergangsfrist nicht an weitere Kriterien geknüpft wird.

Im vorliegenden Gesetzestext wurde dies offenbar mit einer Vorlaufzeit für das Inkrafttreten von Fahrverboten verwechselt. Die vorliegende Formulierung, wonach Fahrverbote jedenfalls 6 Monate nach Kundmachung der entsprechenden Maßnahmenverordnung des Bundeslandes in Kraft treten, greift in die Autonomie der Landeshauptleute ein, in ihren Maßnahmenverordnungen angemessene Vorlaufzeiten für Fahrverbote vorzusehen und wird mit Nachdruck abgelehnt. Ausreichende Übergangsfristen sind für die Normunterworfenen, aber auch für die Verwaltung wichtig und müssen weiterhin möglich bleiben.

Zu Z 20 (§ 14 Abs 1, Anordnung von Tempolimits)

Hier wird das Einvernehmen mit dem BMVIT bei der Erlassung von flexiblen Geschwindigkeitsbeschränkungen gestrichen, was kritisch zu sehen ist.

Weiters regen wir eine Ausnahme für Elektrofahrzeuge von den gemäß IG-L verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen an - dies Maßnahme trägt zur Verbesserung der Luftqualität wesentlich mehr bei als die Absenkung der Höchstgeschwindigkeit.

Generell wird kritisiert, dass die gewerbliche Wirtschaft im Bereich der Güterbeförderung gegenüber der Landwirtschaft weiterhin unsachgerecht benachteiligt ist. Während Güterbeförderer wegen Fahrverboten in Sanierungsgebieten in neue Fahrzeuge investieren mussten, war die Landwirtschaft nie gezwungen, aufgrund von Luftreinhalteverordnungen alte Traktoren durch neue zu ersetzen.

Zu Z 21 (§ 14 Abs 2a, Ausnahmen für bestimmte Abgasklassen)

Da die in § 14 Abs 2a vorgesehenen Übergangsfristen abgelaufen sind, entfällt die Regelung.

Das darin vorgesehene sachgerechte Privileg für Fahrzeuge moderner Euroklassen sollte aber fortgeführt werden. Abgasarme Fahrzeuge sollten von Fahrverboten ausgenommen werden. So ist es überbordend und nicht sachgerecht, dass zB das Land Tirol beim Tiroler Nachtfahrverbot bereits jetzt ein Fahrverbot für EURO 6 Lkw mit 31. Dezember 2020 festgelegt hat, was europaweit einmalig rigoros ist.

Statt des Entfalls einer derartigen Formulierung, sollte dem Stand der Technik entsprechend im Gesetz sichergestellt werden, dass die jeweils modernsten Fahrzeuggenerationen jedenfalls nicht von einem Fahrverbot erfasst werden.

Zu Z 22 (§ 14 Abs 7, Zwangsmaßnahmen)

Völlig überzogen und daher abzulehnen ist die hier vorgesehene Verschärfung: Bisher konnten Organe der Straßenaufsicht Personen, die gegen Fahrverbote verstoßen, am Lenken ihres Fahrzeugs bzw an der Weiterfahrt, bis hin zur Abnahme des Führerscheins hindern. Diese Zwangsmaßnahmen sollen künftig nun auch ergriffen werden dürfen, wenn lediglich Verstöße gegen ein Tempolimit vorliegen.

Zu Z 34 (§ 3 Abs 1 Z 4, Strafbestimmung)

Nicht nachvollziehbar ist die dezidierte Hervorhebung einer fehlenden, falschen oder fehlerhaften Kennzeichnung nach der Abgasklassenkennzeichnungsverordnung in den Strafbestimmungen. Weiterhin darf die Strafbarkeit nur dann gegeben sein, wenn die Kennzeichnung in einer IG-L-Maßnahmenverordnung gemäß § 10 ausdrücklich vorgeschrieben ist. Die Regelung sollte daher unterbleiben.

C) ÜBERNAHME DER VORSCHLÄGE DER VERWALTUNGSREFORMKOMMISSION

Damit die Novelle zum IG-L zu Recht einen Platz in dem Verwaltungsreformgesetz einnehmen kann, sollten zumindest folgende Vorschläge der Verwaltungsreformkommission umgesetzt werden:

- Zur Ausweisung von Sanierungsgebieten: Hier sollte eine regelmäßige Aktualisierung der Gebietsausweisung sowie eine adäquate Verkleinerung der Gebietskulisse bei Verbesserung der Luftsituation vorgeschrieben werden. Dies sollte im IG-L geregelt werden.
- Die in § 14 Abs 2 Z 4 IG-L enthaltene Ausnahmebestimmung für Lkw, die im Werkverkehr tätig sind (Werkverkehrsausnahme) sollte dahingehend geändert werden, dass die Gültigkeitsdauer der KMU-Ausnahmebescheide von derzeit 3 auf 6 Jahre verlängert wird. Damit wird die Anzahl der Bescheide halbiert und auch die Verwaltung entlastet.
- Im Zusammenhang mit der Ausnahme für den Werkverkehr ist es für Kleinunternehmer, die bereits einen Ausnahmebescheid erhalten haben, dringend erforderlich, zumindest in den Erläuterungen klarzustellen, dass die Ausnahme verlängert werden kann, wenn nach wie vor die Voraussetzungen dafür vorliegen. Wir verweisen dazu auf die Erläuterungen im Fachkommentar von Hojesky, Wollansky und Lenz, in dem auf Seite 149, Rz 34 ausgeführt wird: „Nur die LKW-Fuhrparkgröße des Unternehmens wird als Kriterium der Unternehmensgröße herangezogen und hat zum Zeitpunkt der Erteilung oder Verlängerung der Ausnahmegenehmigung vorzuzuliegen.“
- Erweiterte Selbstanbringung von Plaketten
Hierzu wird eine Änderung der Abgasklassenkennzeichnungsverordnung angeregt. Auch Besitzern von gewerblich genutzten Fahrzeugen (Lkw) unter 3,5 t hzG sollte auf Wunsch die Plakette von der Werkstätte zur eigenverantwortlichen Anbringung aus-gefolgt werden. Sinnvollerweise sollte daher die Einschränkung in § 4 Abs 4, wonach Plaketten nur bei Fahrzeugen über 3,5 t hzG eigenverantwortlich angebracht werden dürfen, aufgehoben werden. Ergänzend sollte auch eine Selbstanbringung der Abgasplakette durch den Zulassungsbesitzer möglich sein. Eine fälschliche Kennzeichnung oder eine missbräuchliche Verwendung können ausgeschlossen werden, da solche mithilfe der entsprechenden Einstantzung bzw Beschriftung zweifelsfrei durch das Kontrollorgan jederzeit nachweisbar wären.

Auch aufgrund der peniblen Vorschriften zur Dokumentation der Plakette ist kein Missbrauch zu befürchten, die Plakette ist durch die Einstantzung der Fahrzeugidentifizierungsnummer eindeutig zuordenbar. Dazu wird auch ins Treffen geführt, dass damit lediglich das gleiche praktikable System für die Abgasplakette eingefordert wird, das für die Begutachtungsplakette gemäß § 57a KFG gilt und anstandslos funktioniert. Weiters wird darauf hingewiesen, dass auch in Deutschland der Fahrzeughalter die Abgasklassenplakette selbst am Fahrzeug anbringen darf. Mit dieser praxisgerechten Lösung wird sich auch die Akzeptanz der Betroffenen gegenüber der Kennzeichnungspflicht erhöhen.