

# Novelle zum Immissionsschutzgesetz Luft

## IGL-Novelle 2009

### Kommentar der WKÖ

Der parlamentarische Umweltausschuss hat am 09.07. eine umfassende Novelle zum Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) beschlossen.

Die Novelle erfolgt in Umsetzung der neuen Luftqualitäts-RL der EU (Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft in Europa, CAPE-RL) vom 21. Mai 2008. Die RL ist bis 11. Juni 2010 in innerstaatliches Recht umzusetzen.

Nach intensiven Verhandlungen ist es der WKÖ gelungen, ein insgesamt ausgewogenes Gesamtpaket zu erreichen, in dem neben luftreinhaltepolitischen auch standortpolitischen Erfordernissen Rechnung getragen wird.

#### - Anpassung an die EU-Grenzwerte

Allen voran konnte die so dringend erforderliche Angleichung an die EU-Grenzwerte durch-gesetzt und damit ein eklatanter Nachteil für den Wirtschaftsstandort Österreich endlich behoben werden. Die gegenüber den EU-Werten deutlich strengeren Grenzwerte des IG-L bei den Luftschadstoffen PM10 (um 28,6%) und bei NO2 (um 25%) haben bisher in Sanierungsgebieten Betriebsansiedlungen oder -erweiterungen massiv erschwert, aber auch die Realisierung wichtiger Infrastrukturvorhaben in Frage gestellt.

Mit der Novelle werden nun anstelle der strengeren österr. Grenzwerte die EU-Werte bei der Genehmigung von Betriebsanlagen sowie bei Straßenprojekten in Sanierungsgebieten (§ 20 Abs 3) ebenso maßgeblich wie bei der Anordnung von Luftreinhaltemaßnahmen im Bereich Altanlagen oder im Verkehrsbereich (§ 9a).

### Die wesentlichen Änderungen im Überblick

#### A) Bereich Anlagen

##### 1) Neuanlagen - Betriebsansiedlungen werden erleichtert

Durch das Abstellen auf die weniger strengen EU-Grenzwerte wird künftig die Genehmigung von Neuanlagen in Sanierungsgebieten erleichtert. Das ist auch luftreinhaltepolitisch sinnvoll, da damit moderne Anlagen nicht mehr weiter verhindert werden.

Diese neue Regelung des § 20 Abs 3 IG-L wurde auch wieder in § 77 Abs 3 GewO (im Rahmen der GewO-Novelle 2010, die am 22.6.dJ im Wirtschaftsausschuss beschlossen worden ist) nachvollzogen sowie im Emissionsschutzgesetz für Kesselanlagen und im Mineralrohstoffgesetz. Damit gelten die Erleichterungen auch für Anlagen, die diesen Gesetzen unterliegen.

Für die Genehmigung von Betriebsanlagen bringt die Novelle eine relevante Klarstellung, wonach an Arbeitsstätten nicht die Grenzwerte des IG-L, sondern die Arbeitnehmerschutz-bestimmungen (MAK-Werte) gelten (Definition von "Luft" in § 2 Abs 6a).

##### 2) Bestandsschutz für Altanlagen

Für bestehende Betriebsanlagen konnte ein Bestandschutz für zumindest 10 Jahre auch in Sanierungsgebieten erreicht werden. Investoren haben damit eine Rechts- und Planungssi-cherheit; ein überfallsartiger Eingriff in ihre Anlagen via IG-L ist damit ausgeschlossen. Der Begutachtungsentwurf sah einen sofortigen und jederzeit möglichen Zugriff selbst auf Anlagen, die einen modernen Stand der Technik entsprechen, via IG-L vor. In der Novelle ist demgegenüber ein Bestandsschutz für Altanlagen erreicht worden. So werden bestehende Anlagen jedenfalls mindestens 10 Jahre vor Zugriffen durch Maßnahmenverordnungen des IG-L geschützt. Eingriffe in bestehende Anlagen sind nur dann möglich, wenn die VO, in der für die entsprechende Anlage der Stand der Technik festgelegt ist, älter als 10 Jahre ist, sich in dem Zeitraum der Stand der Technik auch **wesentlich verändert** hat und der Anlagenbetreiber **nicht** in der Zwischenzeit selbst an den geänderten Stand der Technik **angepasst** hat (gleichgültig, ob freiwillig oder auf Grund behördlicher Anordnung).

Aktualisierung der branchenspezifischen Emissionsverordnungen hat im europäischen Gleichklang zu erfolgen:

In den Erläuterungen zu § 13 ist festgehalten, dass sich die in Gesetz oder Verordnung festzulegenden Maßnahmen für Anlagen künftig an den BAT-Referenzdokumenten und dem in anderen Mitgliedsstaaten der EU mit ambitionierter Umweltpolitik definierten und umgesetzten

Stand der Technik orientieren. Damit soll Wettbewerbsgleichheit für unsere Anlagenbetreiber gewährleistet werden.

### **3) Baumaschinen- bundesweit einheitliche Regelung**

Im Begutachtungsentwurf war die alleinige Verordnungsermächtigung des Umweltministers vorgesehen, um den Einsatz von mobilen Maschinen und Geräten in Sanierungsgebieten zu verbieten. Die Novelle sieht dem gegenüber die Einvernehmenskompetenz des Wirtschaftsministers vor und zielt nicht auf Verbote, sondern auf Kennzeichnungen und Beschränkungen, die verhältnismäßig sein müssen.

Anstelle der einzelnen Verordnungen auf Länderebene wird somit künftig eine Verordnung des Bundes bundesweit einheitlich den Einsatz von Baumaschinen in Sanierungsgebieten regeln.

#### **B) Maßnahmen im Verkehrsbereich**

Die Regelungen, die Verkehrsbeschränkungen (Geschwindigkeitsbeschränkungen und Fahrverbote) für Kraftfahrzeuge vorsehen, wurden in der Novelle grundlegend neu gestaltet.

Auf ausdrücklichen Wunsch der Länder ist nun die konkrete Ausgestaltung der Verkehrsbeschränkungen in die Kompetenz des Landeshauptmanns übertragen worden, der in seinen Maßnahmenverordnungen festlegt, für welche Verkehrsteilnehmer die Beschränkungen oder Verbote gelten bzw. welche Ausnahmen davon getroffen werden. Das IG-L regelt nur noch jene Bereiche, die dem Zugriff des Landeshauptmannes jedenfalls entzogen sind.

**Der ex-lege Ausnahmenkatalog im IG-L bedeutet daher nicht, dass die dort nicht genannten Verkehrsteilnehmer (etwa auf Grund anderer EURO-Abgasklassen) in den Sanierungsgebieten verboten wären.** Die ex-lege Ausnahmen richten sich einerseits an bestimmte Arten von Fahrzeugen, andererseits nach den EURO-Abgasklassen.

Fahrzeuge, die für den ordnungsgemäßen Betrieb auf **Flugplätzen** notwendig sind, dürfen keinen Fahrbeschränkungen unterworfen werden; ebensowenig Fahrzeuge mit folgendem modernen **Alternativantrieb**: monovalentem Methangantrieb oder ausschließlich elektrischem Antrieb sowie plug-in-hybrid-elektrische Fahrzeuge, die eine Mindestreichweite von 50 km aufweisen (§ 14 Abs 2 Z 5).

Weiters wurde mit Abänderungsantrag der Abgeordneten Schultes und Bayr im Plenum eine ex-lege-Ausnahme für Behindertenfahrzeuge (Fahrzeuge, die von Inhabern eines Ausweises gemäß § 29b StVO 1960 selbst gelenkt oder als Mitfahrer benutzt werden) geschaffen.

Die bisherigen, für die Wirtschaft relevanten Ausnahmen, wie für den Ziel- und Quellverkehr, für Fahrzeuge im kombinierten Verkehr oder auch für Kfz zur Personenbeförderungen mit Kraftfahrlinien, -Gelegenheits- oder Werkverkehr sind für LKW und Omnibusse ex-lege ab EURO 3 (mit kurzer Übergangsfrist: bis 1.8.2011) und EURO 4 (mit längerer Übergangsfrist: bis 31.12.2015) befristet und ab den EURO-Klassen 5, 6 und höher für **alle Kfz unbefristet** vorgesehen.

#### **Dabei ist weiters zu beachten:**

- Die Verwendung von Euro 4-LKW oder -Autobussen kann in NOx-Belastungsgebieten frühestens Anfang 2016 beschränkt werden. In Feinstaub-Belastungsgebieten kann es auch ab 2016 nicht zu Beschränkungen kommen, weil sie nicht mehr Staub emittieren als die ex lege geschützten Euro 5-LKW.
- Euro 3-LKW sind auch nach August 2011 erlaubt, soweit nicht die Landeshauptmänner Beschränkungen anordnen. Solche Beschränkungen werden zunächst die emissionsintensiveren Fahrzeugklassen Euro 0, Euro 1 und Euro 2 betreffen.
- Auf Euro 5 (oder besser) nachgerüstete Euro 3-LKW werden denselben Schutz genießen wie Euro 5-LKW und daher nicht beschränkt werden können.
- LKW mit Zusatzaufbauten können im öffentlichen Interesse Ausnahmen von Beschränkungen erhalten.
- LKW, die im Auftrag von Gebietskörperschaften Dienste erbringen, genießen denselben Schutz wie die LKW der Gebietskörperschaften, wenn diese in Eigenregie tätig sind.

**Es wird noch einmal betont, dass der Landeshauptmann in seiner VO weitere Ausnahmen vorsehen kann.**

#### **Auswirkung der neuen Rechtslage auf Verkehrsbeschränkungen in bestehenden IG-L-Verordnungen der Länder:**

Eine sofortige Direktwirkung der IG-L-Novelle gibt es **nur in NÖ**. Dies deshalb, da die niederösterreichische IG-L-Verordnung (als einzige) keinen Verweis auf § 14 IG-L vorsieht. Daher

ist die VO sofort nach Inkrafttreten der Novelle gesetzeskonform auszulegen und wirken die neuen Regelungen des § 14 somit direkt, ohne dass die Verordnung geändert werden muss.

Anders verhält es sich aber in allen anderen Bundesländern. Dort sehen die IG-L-Verordnungen **statische Verweise** auf § 14 IG-L (in der jeweils geltenden Fassung) vor. In diesen Fällen ändert sich durch das Inkrafttreten der Novelle zunächst nichts an den in der Verordnung festgelegten Maßnahmen im Verkehrsbereich. Erst, wenn die Verordnungen an die Novelle angepasst worden sind, greifen auch dort die neuen Regelungen des §14 IG-L.

#### **Schutzklausel für KMUs (§ 14 Abs 2 Z 4)**

Damit kleinere Betriebe, die ihren Standort im Sanierungsgebiet haben und somit nicht ausweichen können, nicht in ihrer Existenz bedroht werden, sieht das Gesetz eine neue Individualausnahme für den Werkverkehr vor: Diese ist so gefasst, dass die Antragssteller nicht zu Bittstellern der Behörden werden, sondern einen Rechtsanspruch auf Erteilung der Ausnahmegenehmigung haben, wenn bestimmte, im Gesetz festgelegte, Kriterien erfüllt sind.

Es muss sich um Fahrzeuge der **Klasse N1 und N2** (bis 3,5 Tonnen bzw. bis 12 Tonnen) handeln, die im Werkverkehr tätig sind und die einer Lastkraftwagenflotte von maximal 4 LKW angehören. Liegen diese Voraussetzungen vor, ist die Ausnahme in unbürokratischem Weg zu erteilen; ein Bescheid ist nur im Falle einer Versagung der Bewilligung erforderlich.

Die Ausnahme ist **für 3 Jahre** zu gewähren. Danach kann der Antrag erneut gestellt werden.

Nur für EURO 0-LKW läuft die Ausnahme 3 Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes aus.

#### **Ausnahme für Kfz der Land- und Forstwirtschaft nur bei Haupttätigkeit**

Für Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft gilt eine Ausnahme von Fahrverboten nur dann, wenn die Fahrzeuge in Ausübung spezifischer land- oder forstwirtschaftlicher Haupttätigkeiten, wie zum Beispiel der Bearbeitung des Feldes tätig sind. Hingegen gilt sie nicht bei Verwendung eines Fahrzeuges der Land- und Forstwirtschaft für sonstige Tätigkeiten, wie beispielsweise Transporttätigkeiten, Winterdienste oder private Verwendungen. Damit unterliegen diese Fahrzeuge künftig bei Transporttätigkeiten außerhalb ihres Kernbereichs den gleichen Anforderungen wie das Güterbeförderungsgewerbe (Erläuterungen zu § 14 Abs 2 Z 2).

#### **Einheitliche Kennzeichnung der Kfz nach Abgasklassen**

Auf ausdrücklichen Wunsch von Länderseite zur besseren Administration allfälliger Um-weltzonen (das Wort „Umweltzone“ kommt im Gesetz nicht vor, die neue Regelung führt somit nicht Umweltzonen ein; die Errichtung einer Umweltzone ist bereits nach geltendem Gesetz möglich) legt die Novelle eine bundesweit einheitliche Kennzeichnung von Kraft-fahrzeugen nach EURO-Abgasklassen fest. Die Kennzeichnung ist bei neuen Kfz vom Erzeuger bzw. inländischen Bevollmächtigten des Fahrzeuges, bei allen anderen von den § 57 a KFG 1997 ermächtigten Stellen (Pickerl-Stellen) anzubringen. Nähere Bestimmungen werden in einer Verordnung des Umweltministers festgelegt. In der Plakette sind auch Informationen über den Einbau von Partikelfilter im Fahrzeug vorgesehen, somit die Partikelfil-ternachrüstung anzuerkennen. Die Kennzeichnung ist nicht verpflichtend, allerdings relevant für den Fall, dass in einer VO eines Landeshauptmannes Verkehrsbeschränkungen an Abgasklassen gekoppelt sind.

#### **Infrastrukturausbau (§ 20)**

Wie für den Neubau von Anlagen, gilt nun auch für den Straßenbau die wesentliche Erleich-terung durch das Abstellen auf die EU-Grenzwerte. Der Bau von Straßen (Bundesstraßen und Landesstraßen) wird in das für Betriebsanlagen vorgesehene Genehmigungsregime des § 20 einbezogen.

### **C) Allgemeine Regelungen**

#### **- Neues Regelungsregime für den Ultrafeinstaub PM<sub>2,5</sub>**

Das in der EU-RL vorgesehene neue Regelungsregime für den Ultrafeinstaub PM<sub>2,5</sub> wurde in der Novelle ohne Golden Plating 1:1 übernommen.

Danach gilt zunächst ein **Zielwert** von 25µg/m<sup>3</sup> (als Jahresmittelwert); ab 1.1.2015 ist der Wert als Grenzwert einzuhalten.

Darüber hinaus wird entsprechend der RL das „nationale Ziel für die Reduzierung der Expo-sition“ eingeführt. Das bedeutet eine relative Reduktionsverpflichtung der Mitgliedsstaaten um

voraussichtlich 20 % zu erreichen als Dreijahresdurchschnitt im Zeitraum von 2018 bis 2020 im Vergleich zum Zeitraum 2009 bis 2011.

#### **- Anwendungsbereich (§ 2 Abs 10)**

Die im Begutachtungsentwurf vorgesehene weite Ausdehnung des Anwendungsbereichs des IG-L konnte wieder eingeschränkt werden:

- So fallen **Schiffe und Eisenbahnen** nicht mehr unter den Anlagenbegriff des IG-L.
- **Flughäfen** sind zwar vom Anlagenbegriff erfasst, Maßnahmen (sowohl im Anlagenbereich: § 13 Abs 2b als auch im Verkehrsbereich: § 14 Abs 2 Z 7) dürfen aber nur insoweit verordnet werden, als damit nicht der ordnungsgemäße Flugbetrieb auf Flugplätzen gefährdet wird.
- Unter den „sonstigen Arbeiten“, die auf Liegenschaften durchgeführt werden (§ 2 Abs 10 Z3), sind laut Erläuterungen zB Motorsportaktivitäten zu verstehen.

#### **- Übernahme wesentlicher Regelungen der RL:**

##### **a) Grenzwertüberschreitungen an bestimmten Orten nicht relevant**

Wichtig ist, dass Grenzwertüberschreitungen an bestimmten Orten nicht beurteilt und somit nicht zur Auslösung von Maßnahmen führen:

1. Orte, zu denen die Öffentlichkeit keinen Zugang hat
2. Auf Industriegeländen oder in industriellen Anlagen, für die die relevanten Arbeitnehmerschutzbestimmungen gelten
3. Auf Fahrbahnen und Mittelstreifen von Straßen.

Diese sinnvolle Regelung stellt auf die tatsächliche Betroffenheit der Bevölkerung von Grenzwertüberschreitungen ab (§ 4: Verweis auf die Anhänge I bis VI der LuftqualitätsRL, die genannte Regelung findet sich in Anhang III der RL).

##### **b) Herausrechnung von Streusand und natürlichen Quellen (§§ 7 Abs 1 Z 3 u 4; 8 Abs 1 Z 2 lit c und d.)**

Der Landeshauptmann hat keine Maßnahmen zu verhängen, wenn die Überschreitung eines Grenzwertes auf die Aufwirbelung von Partikel nach der Ausbringung von Streusand, Streusalz oder Splitt im Rahmen des Winterdienstes oder auf Emissionen aus natürlichen Quellen zurückzuführen ist. Damit wird endlich dem Umstand Rechnung getragen, dass die Aufwirbelung auf Fahrbahnen eine nicht unbeachtliche Rolle bei der Feinstaubbelastung spielt.

Als „natürliche Quellen“ werden alle Emissionen bezeichnet, die nicht unmittelbar oder mittelbar durch menschliche Tätigkeit verursacht werden, wie zum Beispiel Erdbeben, Stürme, atmosphärische Aufwirbelungen oder - besonders aktuell -Vulkanausbrüche.

Auch wenn in Österreich die Regelung eine eher untergeordnete Rolle spielen wird, ist jedoch zu beachten, dass sich bei uns der Anteil von Pilzsporen an der PM10-Belastung immerhin im Prozentbereich bewegt. Entsprechend der Bedeutung der Aufwirbelung von Streugut auf den Fahrbahnen werden nun auch in die Programme als mögliche Maßnahme des Landeshauptmannes Maßnahmen im Bereich des Winterdienstes aufgenommen.

#### **- Verbesserungen bei Programmen (§ 9a)**

##### **a) Synergieeffekte mit Energie- und Klimaschutzmaßnahmen sind zu nutzen**

Wir konnten erzielen, dass in den Programmen nach IG-L, die die Basis für Maßnahmen darstellen, Synergieeffekte mit lokalen, regionalen und bundesweiten Energie- und Klimaschutzmaßnahmen zu nutzen sind.

##### **b) Winterdienst als Maßnahme**

Als eine weitere Maßnahme im Programm des Landeshauptmanns ist nun ausdrücklich der Bereich Winterdienst genannt.

##### **c) Abstellen auf EU-Grenzwerte**

Die Programme und Maßnahmen sind in dem Ausmaß zu erstellen, das notwendig ist, um die EU-Grenzwerte einzuhalten. Die österreichischen Grenzwerte übernehmen eine Art „Warnfunktion“; ab Überschreiten dieser Werte ist zu prüfen, ob Maßnahmen notwendig sind, um eine drohende Überschreitung eines EU-Grenzwertes abzuwenden. Ausmaß und Schärfe der Maßnahmen richten sich nun aber nach den EU-Werten.

#### **- Zusätzliche Maßnahmen (§ 16)**

Wenn die Einhaltung der EU-Grenzwerte von PM10 und NO2 nicht möglich ist, obwohl bereits die sonst im Gesetz zur Verfügung stehenden Maßnahmen angeordnet und umgesetzt worden sind, hat der Landeshauptmann zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen, um die Einhaltung der EU-Vorgaben zu gewährleisten. Auch hierbei müssen Eingriffe in bestehende Anlagen **technisch**

**möglich** und **verhältnismäßig** sein. Generell sind bei allen Maßnahmen gemäß § 16 die Grundsätze des § 9a zu berücksichtigen.

Ausdrücklich sind in den Erläuterungen als infrage kommende Maßnahmen auch Fördermaßnahmen genannt.

Für gemäß § 20 Abs 3 genehmigte Anlagen dürfen Maßnahmen gemäß § 16 jedenfalls in einem Zeitraum von **5 Jahren** ab Genehmigung nicht verhängt werden (§ 20 Abs 5). In Analogie dazu und im Hinblick auf die Erläuterungen muss ein solcher Schutz wohl auch für bestehende Anlagen angenommen werden.

#### **Weiterer Fahrplan**

Die Novelle wird voraussichtlich im August/September dJ in Kraft treten.