



II-14592 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 17.021/4-4-1994

6660 IAB

1994-07-26

zu 67221J

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Rosenstingl und Kollegen vom 26.5.1994,
Zl. 6722/J-NR/1994 "Kennzeichnung von Fahrzeugen
bei Ozonalärm"

Im Allgemeinen

Der mit der gegenständlichen Anfrage angesprochene Sachbereich fällt in erster Linie unter die Angelegenheiten des allgemeinen Immissionsschutzes und als solcher gemäß Punkt K des 2. Teils der Anlage zu § 2 BMG (BGBl. Nr. 76/1986) eigentlich in den Kompetenzbereich des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie.

Dennoch darf ich auf die gestellten Fragen nachfolgende Antworten geben:

Zu Frage 1:

"Wie interpretieren Sie das Ozongesetz BGBl. 210/92 i.V. mit dem KFG hinsichtlich der Kennzeichnung ausländischer Fahrzeuge bezüglich des Schadstoffausstoßes?"

Am 24. Mai 1994 erging von Frau Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie ein Durchführungserlaß zum Smogalarmgesetz und zum Ozongesetz. Dieser Erlaß regelt die Kennzeichnung ausländischer Kraftfahrzeuge im Falle eines Fahrverbotes.

Zu den Fragen 2 und 3:

"Ist Österreich Ihrer Ansicht nach aufgrund des Wiener Übereinkommens oder sonstiger Regelungen verpflichtet, im Falle eines Ozonalarmes auch nicht im Sinne dieses Gesetzes gekennzeichnete ausländische KFZ weiterfahren zu lassen?"

Wenn ja, halten Sie dies - gerade im Hinblick auf die hohe Zahl technisch mangelhafter Ost-KFZ für sinnvoll bzw. was werden Sie dagegen unternehmen?"

Österreich ist nicht verpflichtet, ausländische Kraftfahrzeuge im Falle eines Ozonalarms weiterfahren zu lassen.

Bei der Zulassung zum "internationalen Verkehr", die im Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr (BGBl. Nr. 289/1982) geregelt ist, geht es wie bei der inländischen Zulassung nach dem KFG um Aspekte der Verkehrs- und Betriebssicherheit der Fahrzeuge. Beim Fahrverbot im Falle eines Smog- bzw. Ozonalarms steht hingegen der gesundheitliche Schutz der Bevölkerung im Anlaßfall, also ein massives, aktuelles, öffentliches Interesse im Mittelpunkt. Diesem muß zusätzlich zu den allgemeinen Erfordernissen für die Zulassung entsprochen werden. Ausdrücklich heißt es in Art 3 Abs 8 des zitierten Abkommens, daß die im Abkommen getroffenen Regeln der Zulassung "dem Recht jeder Vertragspartei, (...) die Zulassung von Kraftfahrzeugen (...) ganz allgemein ihren Vorschriften, außerhalb des Bereiches des Straßenverkehrs zu unterwerfen" nicht entgegenstehen.

Außerdem handelt es sich bei den gegenständlichen Maßnahmen um solche, die den internationalen wie nationalen Verkehr gleichermaßen betreffen, also in keiner Weise diskriminierend wirken. Auch die Tatsache, daß es sich um zeitlich wie örtlich limitierte Maßnahmen handelt, spricht gegen eine mögliche Verletzung des Wiener Übereinkommens.

Zu Frage 4:

"Wenn nein, wie wird dann die Unterscheidung zwischen ausländischen Fahrzeugen, die fahren dürfen und jenen, die zu viele Schadstoffe emittieren, durchgeführt bzw. erwarten Sie keine Widerstände seitens des betroffenen Auslands gegen eine solche Ungleichbehandlung?"

Eine Unterscheidung solcher ausländischer Kraftfahrzeuge, die bei Smog- bzw. Ozonalarm fahren dürfen, von den übrigen ausländischen Kraftfahrzeugen wird gemäß dem bei Frage 1 erwähnten Durchführungserlaß der Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie folgendermaßen erfolgen:

Eigens hiezu befugte Stellen können für ausländische KFZ die den einschlägigen Abgasvorschriften entsprechen gegen Kostensatz eine entsprechende, auf 6 Monate befristete Bescheinigung ausstellen, die im Alarmfall auf der Innenseite der

- 3 -

Windschutzscheibe von außen gut sichtbar anzubringen ist. Diese Bescheinigung nimmt in ihrer Gestaltung Bezug auf die weiße Begutachtungsplakette, welche im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtung gemäß § 57a Abs 5 KFG an Fahrzeugen inländischer Zulassungsbesitzer angebracht wird.

Nicht gekennzeichnete ausländische Fahrzeuge dürfen bei Ozonalarm nicht fahren.

Zu Frage 5:

"Wie weit sind die Bestrebungen Österreichs, endlich eine Lösung des Problems, daß ausländische Fahrzeuge ohne Rücksicht auf österreichische Schadstoffnormen in Österreich fahren dürfen, herbeizuführen, gediehen und wann ist Ihrer Einschätzung nach mit einer solchen zu rechnen?"

Wie sich aus den obigen Antworten ergibt, gilt die in dieser Frage aufgestellte Behauptung, daß ausländische Fahrzeuge immer ohne Rücksicht auf österreichische Schadstoffnormen in Österreich fahren dürfen, in dieser Allgemeinheit bereits derzeit nicht.

Darüber hinaus wurde sowohl im Rahmen der ECE als auch bei der Europäischen Verkehrsministerkonferenz beschlossen, eine spezielle Arbeitsgruppe einzurichten, die entsprechende Vorschläge für Umweltmindeststandards von Fahrzeugen im internationalen Verkehr ausarbeiten soll.

Wien, am 20. Juli 1994

Der Bundesminister

