

Amt der Stmk. Landesregierung
Abteilung 13 Umwelt und Raumordnung
Stempfergasse 7
8010 Graz

WKO Steiermark
Körblergasse 111 - 113 | 8010 Graz
T 0316 601-680, 683 | F 0316 601-717
E praesidium@wkstmk.at
W <http://wko.at/stmk/>

Graz, am 18. Dezember 2017

iws/absenger

Stellungnahme - Novelle Steiermärkische Luftreinhalteverordnung 2011

GZ: ABT 13-100631/2017-3

Sehr geehrte Damen und Herren,

die WKO Steiermark dankt für die Übermittlung des gegenständlichen Entwurfes mit dem die Steiermärkische Luftreinhalteverordnung 2011 geändert werden soll und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Grundsätzliches

Vorab gilt es festzuhalten, dass sich die Steirische Wirtschaft zu einer sauberen Luft und zum Umweltschutz bekennt. Die bisher durch die Stmk. Luftreinhalteverordnung gesetzten Maßnahmen, die zu einem großen Teil durch die Steirische Wirtschaft getragen werden, zeigen Wirkung und tragen dazu bei, dass insbesondere die Feinstaubwerte in den letzten Jahren tendenziell in allen Sanierungsgebieten zurückgegangen sind.

Darüber hinaus kann darauf hingewiesen werden, dass durch die Novelle LGBL. 100/2016 mit 1.1.2018 eine weitere Verschärfung der Fahrverbote (LKW unter 7,5t der Euroklassen 0, I und II) in den Sanierungsgebieten greift.

Mit der nunmehr vorliegenden Novelle sind weitere Fahrverbote von Nutzfahrzeugen in den Sanierungsgebieten geplant. Wir lehnen diese Fahrverbote sowohl hinsichtlich der engen zeitlichen Komponente als auch aufgrund inhaltlicher Bedenken entschieden ab. In den Erläuterungen fehlt aus unserer Sicht zudem eine Abschätzung der Auswirkung der geplanten Maßnahmen (Menge der Einsparungen im Bereich PM₁₀ bzw. NO_x).

Konkret befürchten wir, dass der gegenständliche Novellenentwurf zu Unklarheiten bei den Normunterworfenen und bei den Behörden, insbesondere im Zusammenhang mit der Definition von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen im Verhältnis zur IG-L Offroad Verordnung, führen könnte. Darüber hinaus rechnen wir damit, dass zwar nur eine überschaubare Anzahl von Nutzfahrzeugen von den zusätzlichen Fahrverboten in den Sanierungsgebieten betroffen wären, diese aber echte finanzielle Härtefälle für die betroffenen KMU bedeuten würden. Insgesamt würden die geplanten Maßnahmen nur einen geringen Beitrag zur Senkung der Feinstaub- bzw. NO_x-Werte bewirken, die betroffenen Unternehmen aber stark belasten. Damit würde die Maßnahmen aber

klar den in § 9b IG-L festgelegten Grundsätzen, die bei Erlass einer Verordnung zu beachten sind, allen voran dem Verhältnismäßigkeitsprinzip gemäß Z 4, widersprechen.

Im Übrigen dürfen wir festhalten, dass aufgrund des vorgegebenen IG-L-Regimes durch die Novelle wieder nur die gewerbliche Wirtschaft betroffen sein würde, da Nutzfahrzeuge im Bereich der Land- und Forstwirtschaft generell vom Anwendungsbereich ausgeklammert sind.

Parallel zum gegenständlichen Novellenentwurf ist von Seiten des Landes Steiermark ein Leitfaden zur Stmk. Luftreinhalteverordnung in Aussicht gestellt, welcher den aktuell geltenden Erlass vom 29.5.2012 ersetzen soll. Die WKO Steiermark hält diesbezüglich fest, dass im Rahmen dieses Leitfadens jedenfalls eine Klarstellung hinsichtlich der Verlängerungsmöglichkeit der Werkverkehrsregelung aufgenommen werden und sich die Regelung betreffend kostenintensive Spezialaufbauten am derzeitigen Erlass orientieren sollte (>100.000 Euro, inkl. Umrüstungs- bzw. Umbaukosten). Mit diesen beiden Festlegungen würde man sich den Regelungen der anderen Bundesländer anpassen und könnte dadurch eine bundesländerübergreifende Anerkennung der Ausnahmen enorm erleichtern.

Hinsichtlich der aktuellen Feinstaubsanierungsgebiete regen wir eine Evaluierung an. Aus unserer Sicht legen die Messwerte auch an einigen peripheren Standorten im außeralpinen Feinstaubsanierungsgebiet eine zukünftige Herausnahme nahe. Teilweise sind an einigen Messstellen im außeralpinen Raum ähnliche niedrige Werte wie in der Obersteiermark feststellbar, wobei uns bewusst ist, dass auch zusätzliche Faktoren - wie die klimatischen Bedingungen (Luftaustausch, Höhenlage etc.) - in die Bewertung mit einzubeziehen sind. In diesem Sinne wäre es wichtig, die Voraussetzungen für eine Herausnahme aus einem Feinstaubsanierungsgebiet (Anzahl der Überschreitungstage, Zeitraum geringer Belastung, Lage im Großraum) noch deutlicher darzustellen, damit diese objektiv nachvollziehbar und zukünftige Entscheidungen bei entsprechend positiver Entwicklung der Luftgüte abschätzbar sind.

Wesentlich für die steirischen Unternehmen ist auch, dass die Reduzierung der Sanierungsgebiete in der Steiermark (siehe Obersteiermark) auch in der Verordnung über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000 nachvollzogen wird. Damit würde es zu Erleichterungen für Unternehmen hinsichtlich der Schwellenwerte im UVP-Verfahren kommen. Seitens der WKO Steiermark sind wir diesbezüglich an BM Ruppreecher herangetreten und hat uns dieser eine rasche Umsetzung zugesagt. In diesem Zusammenhang dürfen wir auch das Land Steiermark ersuchen, sich bei der zukünftigen zuständigen Bundesministerin für eine Anpassung auszusprechen.

Im Detail

Ad § 3 - Fahrbeschränkung für Schwerfahrzeuge

Werkverkehr

Mit der gegenständlichen Novelle ist geplant, die derzeitige Werkverkehrsregelung (siehe § 3 Abs. 4 Z 5), welche bisher eine Ausnahme in Sanierungsgebieten für eine LKW-Flotte im Werkverkehr mit max. 4 Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von maximal 12 Tonnen der

Euroklassen 0, I und II und höher vorsah, zu streichen. Damit würde die österreichweit einheitliche Regelung gemäß § 14 Abs. 2 IG-L gelten. Diese Ausnahme für den Werkverkehr setzt dabei erst ab der Euroklasse I, II und höher an, ist darüber hinaus aber deckungsgleich.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass das geplante Inkrafttreten der Novelle mit 1.1.2018 jedenfalls zu kurzfristig ist. Die Unternehmen müssen die Möglichkeit haben eine entsprechende Ersatzanschaffung zu tätigen, die einer ausreichenden Vorlaufzeit bedarf. Ohne eine entsprechende Planbarkeit würden für die betroffenen Unternehmen - in der Regel KMUs - außerordentliche Härtefälle entstehen. Um Rechtssicherheit für die betroffenen KMUs zu gewährleisten, müsste daher das Datum des Inkrafttretens der Novelle zeitlich nach hinten verschoben und in die Verordnung ausdrücklich eine mehrmonatige Übergangsregelung aufgenommen werden. Verglichen dazu wurde hinsichtlich der Novelle der Stmk. Luftreinhalteverordnung aus dem Jahr 2016 (LGBL. 100/2016) beispielsweise eine 16-monatige Vorlaufzeit gewährt.

Aus Sicht der WKO Steiermark ist auch wesentlich, dass die grundsätzlich für 36 Monate befristete Ausnahmegewilligung gemäß § 14 Abs. 2 IG-L verlängert bzw. neuerlich erteilt werden kann. Diesbezüglich wäre es notwendig, im geplanten Leitfaden zur Stmk. Luftreinhalteverordnung die Möglichkeit einer Verlängerung der Ausnahmegewilligung explizit zu verankern, damit eine einheitliche Anwendung über die Bezirkshauptmannschaften sichergestellt wird. Gleichzeitig wären damit auch die Voraussetzungen für eine bundesländerübergreifende Anerkennung der Ausnahmegewilligung geschaffen. Da speziell steirische Unternehmen ihre Dienstleistungen in den angrenzenden Bundesländern (Niederösterreich, Burgenland aber auch Wien) anbieten, würde mit dieser Auslegung mehr Rechtssicherheit und ein geringerer bürokratischer Aufwand betreffend die Einholung von Ausnahmegewilligung entstehen.

Selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Spezialkraftwagen

Wie bereits erwähnt, bewerten wir die Erweiterung der Fahrverbote auf selbstfahrende Arbeitsmaschinen (§ 2 Abs. 1 Z 21 KFG) und Spezialkraftwagen (§ 2 Abs. 1 Z 22a KFG) in den Sanierungsgebieten als überschießend. Die WKO Steiermark lehnt diese geplante Regelung ab, da unserer Einschätzung nach dieses Verbot aufgrund der geringen Quantitäten an Fahrzeugen (z.B. Kehrmaschinen, Straßenwalzen etc.) kaum relevante Auswirkungen auf die Luftqualität in den Sanierungsgebieten haben wird. Für die betroffenen Unternehmen würden durch das kurzfristige Verbot aber im Einzelfall enorme betriebliche Schwierigkeiten entstehen und finanzielle Belastungen mit sich bringen. Wie bereits oben betont, würde die Maßnahme klar den in § 9b IG-L festgelegten Grundsätzen, die bei Erlass einer Verordnung zu beachten sind, allen voran dem Verhältnismäßigkeitsprinzip gemäß Z4, widersprechen.

Die Steiermark wäre unseres Wissens nach auch das erste Bundesland, welches eine Erweiterung der Fahrverbote auf derartige Fahrzeuge in Feinstaubsanierungsgebieten umsetzen würde. Daher lehnen wir auch aus standortpolitischer Sicht dieses „Gold Plating“ auf Länderebene entschieden ab. Schon bisher gibt es in den sechs Bundesländern mit Fahrverboten nach dem IG-L recht unterschiedliche Geltungsbereiche und Ausnahmen (siehe Anlage), die für die Unternehmen schwer überblickbar sind. Die geplanten neuen Fahrverbote im Bereich der selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Spezialkraftwagen in der Steiermark fördern diese massive Rechtszersplitterung zusätzlich und werden daher strikt abgelehnt.

Zudem gilt es festzuhalten, dass die EU-Richtlinie 2008/50 die Erweiterungen um die gegenständlichen Fahrzeugkategorien nicht vorgibt.

Unabhängig davon müsste in der Verordnung und in den Erläuterungen jedenfalls klargestellt werden, dass nur solche selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Spezialkraftwagen betroffen sind, die ein Fahrgestell der Klasse N (siehe § 3 Abs. 1 Z 2.2 KFG) aufweisen. Nur damit wäre eine klare Euroklassenzuordnung bzw. eine Kennzeichnung nach der IG-L Abgasklassenkennzeichnung überhaupt möglich. Konkret müsste bezüglich der selbstfahrenden Arbeitsmaschinen darauf hingewiesen werden, dass für die Beurteilung nur die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen sowie die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen heranzuziehen sind. Um Unklarheiten zu vermeiden wäre ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die Richtlinie 97/68/EG hinsichtlich der Vorschriften für gemäß dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachte Motoren, die in Österreich in der sogenannten MOT-Verordnung umgesetzt wurde, nicht zur Anwendung kommt. Damit soll klargestellt werden, dass kein Zusammenhang mit der IG-L Off-Road Verordnung besteht und diese auch nicht indirekt durch eine Regelung der Stmk. Luftreinhalteverordnung verschärft wird.

Fahrzeuge nach Schaustellerart

Im Zusammenhang mit dem neu formulierten § 3 Abs. 2 regen wir eine Klarstellung bei der Aufzählung der Ausnahmen an. Insbesondere muss feststehen, dass Fahrzeuge nach Schaustellerart ex lege vom Fahrverbot ausgenommen sind, unabhängig davon, ob ein kostenintensiver Spezialaufbau vorhanden ist oder nicht. Zur übersichtlicheren Darstellung könnten etwa Aufzählungszeichen für die einzelnen ausgenommenen Fahrzeugtypen eingefügt werden.

Weiters regen wir an, neben den Schaustellen auch die Markthändler in den Ausnahmetatbestand in § 3 Abs. 2 aufzunehmen.

Plaketten

Mit der Neuregelung in § 3 Abs. 4 der geplanten Novelle ist vorgesehen, dass das Vorliegen der Voraussetzungen für die in Abs. 2 Z 1 genannten Ausnahmen für Nutzfahrzeuge (KFZ mit kostenintensiven Spezialaufbauten, Fahrzeuge nach Schaustellerart und historische Lastkraftwagen) durch Plaketten des Landeshauptmannes dokumentiert werden müssen. Aus unserer Sicht ist diese Regelung nicht notwendig und würde lediglich zu einem größeren bürokratischen Aufwand sowohl bei den Unternehmen, als auch bei der neu dafür zuständigen KFZ-Landesprüfstelle (siehe Erläuterungen) führen. Zudem würde es zu einer Mehrbelastung des Landeshaushaltes führen. Insbesondere für Fahrzeuge nach Schaustellerart halten wir die Einführung einer Plakette für nicht zielführend.

Wir weisen mit Nachdruck darauf hin, dass abgesehen von den praktischen Erwägungen, die Plakette auch aus rechtlicher Sicht abzulehnen ist. Die Kennzeichnung findet keine Rechtsgrundlage im IG-L, weshalb die Verordnung damit rechtswidrig wäre.

Das IG-L sieht zwei Rechtsgrundlagen für die Kennzeichnung von Fahrzeugen im Zusammenhang mit Fahrverboten vor:

- 1) Die Kennzeichnung mit der IG-L Plakette gemäß § 14 Abs. 4, umgesetzt in der „IG-L-KennzeichnungsVO“, ausschließlich für die Kennzeichnung für die der Werkverkehrsausnahme gemäß § 14 Abs. 2 Z 4 oder der Individualausnahme gemäß § 14 Abs. 2 Z 3 unterliegenden Fahrzeuge.
- 2) Die Kennzeichnung mit der Abgasklassenplakette gemäß § 14a IG-L, umgesetzt in der „AbgasklassenkennzeichnungsVO“.

Darüber hinaus sieht das IG-L keine weiteren Kennzeichnungspflichten bzw. diesbezügliche Verordnungs-Ermächtigungen vor.

Seitens der WKO Steiermark treten wir dafür ein, dass weiterhin die Bezirkshauptmannschaften mit der Abwicklung der Ausnahmen betraut werden und man davon Abstand nimmt, die „Landes-Plaketten“ einzuführen und alle oben genannten Nutzfahrzeuge bei der KFZ-Landesprüfstelle vorfahren zu lassen. Einerseits würden die ohnehin engen Ressourcen und Kapazitäten der KFZ-Landesprüfstelle noch stärker belastet werden, andererseits würden die Fahrten der alten Nutzfahrzeuge zur KFZ-Landesprüfstelle zu einer unnötigen Umweltbelastung der Landeshauptstadt Graz beitragen.

Zudem ist eine eigene Plakette zum Nachweis für eine Ausnahme für nur ein Bundesland abzulehnen. Es gibt in anderen Bundesländern zahlreiche Beispiele, wie so etwas auch ohne eigene Plakette vollzogen werden kann.

Ad § 7a - Inkrafttreten von Novellen

Wie bereits erwähnt, müsste bei Umsetzung einer allfälligen Novelle eine entsprechende Übergangsfrist eingearbeitet werden, um den betroffenen Unternehmen ausreichend Vorlaufzeiten für Ersatzanschaffungen zu ermöglichen. Eine wie im gegenständlichen Novellentwurf vorgesehene kurzfristige Umsetzung mit 1.1.2018 ist jedenfalls unzumutbar und würde ein Abweichen von der bisherigen guten Zusammenarbeit der Steiermärkischen Landesregierung mit der Steirischen Wirtschaft bedeuten.

Die WKO Steiermark ersucht um Berücksichtigung der vorgebrachten Positionen. Gerne nehmen wir auch an einem Besprechungstermin betreffend die Umsetzung der Novelle teil.

Freundliche Grüße

Ing. Josef Herk
Präsident

Dr. Karl-Heinz Dernoscheg, MBA
Direktor

Anlage:

- Übersicht LKW-Fahrverbote nach IG-L in den Bundesländern

LKW-Fahrverbote in Österreichs Bundesländern, Stand 15.12.2017, Mag. Edinger, WKW

Bundesland	Gebiet	Kfz Gewicht	Betroffene Klassen	Verbotene Euroklassen	Letzte Änderung/ Einführung	Kennzeichnung Abgasplakette, Pflicht ab	Ausnahmen	Gesetzliche Grundlage, LGBl.
Wien	Ganzes Bundesland	LKW aller Gewichtsklassen	LKW, Sattelkraftfahrzeuge Sattelzugfahrzeuge	0 bis 2	2016 (dazu Euro 2)	1.1.2015	4, 6, 10,	47/2005 idF. 52/2013
NÖ	NÖ südlich, östlich und nördl. von Wien	LKW aller Gewichtsklassen	LKW und Sattelzugfahrzeuge	0 bis 2	2016 (dazu Euro 2)	1.1.2015	2 - 9	97/06 idF. 156/13
OÖ	A1 zwischen Grenze zu NÖ (Enns-Ost) und Knoten Haid	LKW > 3,5 t	LKW, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge	0 bis 2	1.7.2016 (Ersteinführung)	1.7.2016	4, 6, 10,	2/2015 idF. 87/2015
Stmk	SO-Steiermark incl. Graz	LKW > 7,5 t Ab 1.1.2018 LKW aller Gewichtsklassen	LKW, Sattelkraftfahrzeuge Sattelzugfahrzeuge	0 bis 2	2018 (Erweiterung der betroffenen LKW)	1.1.2015	1 (Streichung mit 1.1.2018), 4, 7, 10, 11, 12	2/2012 idF. 134/2016
Stmk, geplante Erweiterung ab 1.1.2018		LKW aller Gewichtsklassen	LKW, Sattelkraftfahrzeuge Sattelzugfahrzeuge, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Spezialkraftwagen	0 bis 2	1.1.2018 (Streichung Werkverk. Stmk, Ausweitung Fzg- Klassen)	Eigene Stmk- Plakette für bestimmte LKW	10, 12, 36 - 38,	2/2012 idF. 116/2014
Burgenland	Fleckerlteppich im Bgld	LKW aller Gewichtsklassen	LKW, Sattelkraftfahrzeuge Sattelzugfahrzeuge	0 bis 1	Seit 1.10.2017, ab 1.10.2018 auch für Euro 2	1.10.2017	3, 4, 5, 13, 14, 15, 16	2/2017
Tirol, Nacht-FV	A 12, Langkampfen bis Zirl	Hgz > 7,5 t	LKW, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Sattelkraftfahrzeugen	0 bis 5 (ab 2021 auch für Euro 6)	2016		7, 17 -- 25	64/2010 idF. 62/2016
Tirol, generelles FV			LKW, Sattelkraftfahrzeuge, und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen	0 - 2	Ab 1.1.2018 auch Euro 3 betroffen, ab 2023 auch Euro 4	1.5.2017	6, 22, 26 - 30	43/2016
Tirol, sektorales FV			A12, Langkampfen bis Ampass	Lkw, Sattelkraftfahrzeuge und Lastkraftwagen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmassen beider Fahrzeuge mehr als 7,5 t beträgt,	0 bis 5, wenn sie bestimmte Güter geladenen haben, siehe Punkt 31	19.5.2016 (3. Einführung)	1.5.2017	22, 32 - 35

Ausnahmen:

- 1) Stmk: „Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von maximal 12 Tonnen, die im Werkverkehr gemäß § 10 des Güterbeförderungsgesetzes 1995, BGBl. Nr. 593, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 153/2006, im Sanierungsgebiet durch Unternehmer, deren Lastkraftwagenflotte maximal 4 Lastkraftwagen, Sattelzug- bzw. Sattelkraftfahrzeuge umfasst, verwendet werden.“ (= Werkverkehrsausnahme nur für die Stmk auch für LKW mit Euro 0)
- 2) NÖ: ausschließlich auf den nicht öffentlichen Teilen eines Flughafens verkehrende Fahrzeuge;
- 3) Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge, die in den Abs. 1 bis 3 jeweils vorgesehenen Zeitpunkten über einen Nachweis verfügen, dass die angegebenen Abgasgrenzwerte für PM10 nicht überschritten werden (z.B. auf Grund einer entsprechenden Filtervorrichtung);
- 4) Lastkraftwagen mit sehr kostenintensiven Spezialaufbauten,
- 5) Fahrzeuge, die zur Verwendung im Rahmen des Schaustellergewerbes bestimmt sind,
- 6) historische Fahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267/1967 in der Fassung BGBl. I Nr. 90/2013;
- 7) Heeresfahrzeuge und zivile Fahrzeuge, die Zwecken des Bundesheeres dienen und bei der unmittelbaren Erfüllung von Aufgaben des Bundesheeres gemäß § 2 des Wehrgesetzes 2001 (WG 2001), BGBl. I Nr. 146/2001, zum Einsatz kommen, sowie Fahrzeuge ausländischer Truppen, für deren Aufenthalt eine Gestattung nach dem Truppenaufenthaltsgesetz (TrAufG), BGBl. I Nr. 57/2001, vorliegt; 3
- 8) die Verwendung von Fahrzeugen im öffentlichen Interesse, wie zum Beispiel im Rahmen von Einsätzen oder Übungen der Feuerwehr oder im Rahmen der Katastrophenhilfe sowie zur Aufrechterhaltung der notwendigen Infrastruktureinrichtungen;
- 9) Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge bei Fahrten zu und von Vertragswerkstätten zum Zwecke von Reparaturen oder Wartungsarbeiten
- 10) Wien: Fahrzeuge nach Schaustellerart gemäß § 2 Abs. 1 Z 42 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG 1967), BGBl. Nr. 267/1967, in der Fassung BGBl. I Nr. 90/2013,
- 11) Stmk: Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge, die in den jeweils vorgesehenen Zeitpunkten über einen Nachweis verfügen, dass die angegebenen Abgasgrenzwerte für NOx und für Partikel nicht überschritten werden (z. B. auf Grund einer entsprechenden Filtervorrichtung);
- 12) historische Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt in der Fassung BGBl. I Nr. 116/2010.
- 13) Bgld: Kraftfahrzeuge, die zur Verwendung im Rahmen des Marktfahrergewerbes bestimmt sind;
- 14) Lastkraftwagen, die zur Verwendung als Fahrschulfahrzeuge bestimmt sind und die gemäß § 3 Abs. 3 AbgKlassV zur Abgasklasse „Euro I oder Euro II“ gehören;
- 15) Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge bei Fahrten zu und von Vertragswerkstätten zum Zwecke von Reparaturen oder Wartungsarbeiten sowie zu Landesprüfstellen;
- 16) Übergangsbestimmung Bgld: Sofern der Besitzer seinen LKW schon vor dem 1.11.2016 auf seinen Namen zugelassen hatte, gilt das FV für Euro 0 erst ab 15.12.2017, für Euro 1 ab 1.10.2020, für Euro 2 ab 1.10.2021
- 17) Tirol Nacht-FV: Fahrten zum überwiegenden Transport leicht verderblicher Lebensmittel mit einer Haltbarkeit von nur wenigen Tagen oder zum ausschließlichen Transport von periodischen Druckwerken,
- 18) Fahrten zur Aufrechterhaltung dringender medizinischer Versorgung,
- 19) Leberdientransporte,

- 20) Fahrten, die den Straßenbauvorhaben auf der A 12 oder A 13 oder dem Ausbau der Zulaufstrecke Nord der Eisenbahnachse München-Verona oder der Errichtung des Brenner Basistunnels dienen,
- 21) Fahrten des Abschleppdienstes oder der Pannenhilfe,
- 22) unaufschiebbare Fahrten des Bundesheeres oder ausländischer Truppen, die sich aufgrund des Truppenaufenthaltsgesetzes, BGBl. I Nr. 57/2001, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr. 85/2009, in Österreich aufhalten, oder Fahrten von Hilfstransporten anerkannter Organisationen,
- 23) Fahrten mit Kraftfahrzeugen im Vorlauf- und Nachlaufverkehr zur Eisenbahnverladung zum bzw. vom Bahnterminal Hall in Tirol sowie zum bzw. vom Bahnterminal Wörgl, wenn dies durch ein entsprechendes Dokument nachgewiesen werden kann,
- 24) Fahrten mit Kraftfahrzeugen, deren NOx-Emission nicht mehr als 0,4 g/kWh beträgt (Euroklasse VI), sofern dies durch eine entsprechende Kennzeichnung des Fahrzeuges nach der IG-L - Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung, BGBl. II Nr. 120/2012, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 272/2014, oder durch ein im Kraftfahrzeug mitgeführtes Dokument nachgewiesen ist; ab dem 1. Mai 2017 kann dieser Nachweis bei Sattelfahrzeugen sowie Lastkraftwagen mit und ohne Anhänger nur mehr durch eine Kennzeichnung des Kraftfahrzeuges nach der IG-L - Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung erfolgen; diese Ausnahme gilt bis zum 31. Dezember 2020,
- 25) Fahrten mit Kraftfahrzeugen, für deren Benützung nach einer Überprüfung gemäß § 14 Abs. 3 IG-L ein im Einzelfall zu prüfendes überwiegendes öffentliches Interesse besteht und die entsprechend einer Verordnung gemäß § 14 Abs. 4 IG-L gekennzeichnet sind.
- 26) Tirol, Euroklassen-FV: Fahrten im Vorlaufverkehr in Fahrtrichtung Osten zur Eisenbahnverladung am Bahnterminal Hall in Tirol und in Fahrtrichtung Westen zur Eisenbahnverladung am Bahnterminal Wörgl, wenn ein entsprechendes Dokument zum Nachweis mitgeführt wird,
- 27) Fahrten im Nachlaufverkehr in Fahrtrichtung Westen von der Eisenbahnverladung am Bahnterminal Hall in Tirol und in Fahrtrichtung Osten von der Eisenbahnverladung am Bahnterminal Wörgl, wenn ein entsprechendes Dokument zum Nachweis mitgeführt wird,
- 28) Fahrten mit Kraftfahrzeugen, die hoch spezialisiert und besonders kostenaufwendig sind, wie beispielsweise Betonmischfahrzeuge, Betonpumpfahrzeuge, Hochdruck-, Saug- und Spülfahrzeuge, Abschleppfahrzeuge und Autokranlastkraftwagen zum Versetzen schwerer Lasten.
- 29) Ausnahmen für LKW bis 31.12.2019 für Lastkraftwagen ohne Anhänger der Euroklasse III, die in der Kernzone be- oder entladen werden, und Fahrten mit selbstfahrenden Arbeitsmaschinen ohne Anhänger der Euroklasse III, wenn sich der Ausgangs- oder Zielort der Fahrt in der Kernzone befindet (Quelle oder Ziel in der Kernzone),
- 30) Ausnahmen für LKW bis 31.12.2019 Fahrten mit Lastkraftwagen ohne Anhänger der Euroklasse III, die in der erweiterten Zone be- und entladen werden, und Fahrten mit selbstfahrenden Arbeitsmaschinen ohne Anhänger der Euroklasse III, wenn sich der Ausgangs- und Zielort der Fahrt in der erweiterten Zone befinden (Quelle und Ziel in der erweiterten Zone),
- 31) Verbotene Güter beim Sektoralen FV in Tirol: a) alle Abfälle, die im Europäischen Abfallverzeichnis aufgenommen sind, b) Steine, Erden und Aushub, c) Rundholz und Kork, d) Kraftfahrzeuge der Ober- und Untergruppen L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e, M1, M2 und N1 im Sinn des § 3 Abs. 1 des Kraftfahrgesetzes 1967, e) Nichteisen- und Eisenerze, f) Stahl, ausgenommen Bewehrungs- und Konstruktionsstahl für die Belieferung von Baustellen, g) Marmor und Travertin, h) Fliesen (keramisch).
- 32) Fahrten mit Kraftfahrzeugen, die in der Kernzone be- oder entladen werden (Quelle oder Ziel in der Kernzone),
- 33) Fahrten mit Kraftfahrzeugen, die in der erweiterten Zone be- und entladen werden (Quelle und Ziel in der erweiterten Zone),
- 34) Fahrten im Vorlaufverkehr in Fahrtrichtung Osten zur Eisenbahnverladung am Bahnterminal Hall in Tirol und in Fahrtrichtung Westen zur Eisenbahnverladung am Bahnterminal Wörgl, wenn ein entsprechendes Dokument zum Nachweis mitgeführt wird,

- 35) Fahrten im Nachlaufverkehr in Fahrtrichtung Westen von der Eisenbahnverladung am Bahnterminal Hall in Tirol und in Fahrtrichtung Osten von der Eisenbahnverladung am Bahnterminal Wörgl, wenn ein entsprechendes Dokument zum Nachweis mitgeführt wird,
- 36) Stmk neu ab 2018: Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Spezialkraftwagen mit sehr kostenintensiven Spezialaufbauten, die vor dem 01.01.2018 in dieser Form genehmigt und zum Verkehr zugelassen wurden,
- 37) historische Lastkraftwagen
- 38) Heeresfahrzeuge und zivile Fahrzeuge, die Zwecken des Bundesheeres dienen und bei der unmittelbaren Erfüllung von Aufgaben des Bundesheeres zum Einsatz kommen, sowie Fahrzeuge ausländischer Truppen, für deren Aufenthalt eine Gestattung nach dem Truppenaufenthaltsgesetz vorliegt