



HANDELS-, INDUSTRIE-,
HANDWERKS- UND LAND-
WIRTSCHAFTSKAMMER BOZEN

PARTNER DER WIRTSCHAFT

CAMERA DI COMMERCIO,
INDUSTRIA, ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO

AL SERVIZIO DELL'ECONOMIA

RECHTSGUTACHTEN ÜBER DIE KOMPATIBILITÄT DES „SEKTORALEN FAHRVERBOTS“ IN TIROL MIT DEM EU-RECHT

Prof. Dr. Peter Hilpold

Ausgangslage

- Erstes sektorales Fahrverbot im Jahr 2003
 - Nie in Kraft getreten
 - Durch EuGH-Beschluss ausgesetzt und nachfolgend aufgehoben
- Zweites sektorales Fahrverbot im Jahr 2007
 - Knapp 4 Jahre in Kraft: 01.01.2008 bis 21.12.2001
 - Aufgehoben durch Urteil des EuGH
- Drittes sektorales Fahrverbot im Jahr 2016
 - Seit 01.01.2020 verschärft

Das EuGH-Urteil v. 21. Dezember 2011 in der Rs. C-28/09 Kommission/Österreich

- Sektorales Fahrverbot ist grundsätzlich eine **EU-rechtlich verbotene Maßnahme** (s.g. „Maßnahme gleicher Wirkung“)
- Potentiell rechtfertigbar falls „**zwingende Erfordernisse des Allgemeininteresses**“ vorliegen
- Ausnahme an strenge Bedingungen geknüpft
 - Insbesondere: **Eignung, Erforderlichkeit und Angemessenheit**
- Schlussfolgerung des EuGH: Bedingungen waren nicht erfüllt

Verhältnismäßigkeitsgrundsatz

- **Eignung** der Beschränkungen zur Erreichung der Umweltschutzziele
 - „**bahnaffine Güter**“ → Diskriminierende Auswahl bei den Gütern?
- **Ausnahmeregelung für den Quell- oder Zielverkehr**
 - Umgehung und Missbrauch ausgeschlossen?
- **Erforderlichkeit und Angemessenheit**
 - **ROLA als angemessene Alternative?**
 - Unzureichende Kapazitäten
 - ROLA auf der Strecke Wörgl – Brennersee kein kombinierter Verkehr im Sinne der EU Richtlinie 92/106 (keine internationale Strecke und unter 100 km Luftlinie)

Das sektorale Fahrverbot von 2016

- Eingeführt mit der Sektoralen Fahrverbot-Verordnung vom 18. Mai 2016
- In Kraft in der Fassung der Verordnung des Landeshauptmannes vom 8. Juli 2019
- Verschärfungen am 1. Januar 2020 in Kraft getreten
- Ausnahmeregelungen für Graubünden, Vorarlberg und Liechtenstein bis 31. Dezember 2021 verlängert (sollten ursprünglich am 31. Dezember 2020 auslaufen)

EU-Rechtskonformität des „neuen“ sektoralen Fahrverbots




- Das „neue“ sektorale Fahrverbot muss sich an den Kriterien des EuGH messen, insbesondere:
 - **Verhältnismäßigkeitsgrundsatz**
 - **Eignung, Erforderlichkeit und Angemessenheit**
 - **Nichtdiskriminierung**
- Das sektorale Fahrverbot aus 2016, in der ab 1.1.2020 geltenden Fassung **erfüllt in mehrerer Hinsicht die vom EuGH gesetzten Bedingungen nicht**

Die zum 1.1.2020 in Kraft getretenen Neuerungen





- **Erweiterung der Liste der sog. „bahnaffinen Güter“**
 - Abfälle, die im europäischen Abfallverzeichnis aufgenommen sind
 - Steine, Erden, Aushub
 - Rundholz, Kork
 - Kraftfahrzeuge (L, M1, M2, N1)
 - Nichteisen- und Eisenerze
 - Stahl (ausgenommen Bewehrungs- und Konstruktionsstrahl für Baustellen)
 - Marmor und Tavertin
 - Fliesen (keramisch)
 - ***Papier und Pappe****
 - ***Flüssige Mineralölerzeugnisse****
 - ***Zement, Kalk und gebrannter Gips****
 - ***Rohre und Hohlprofile****
 - ***Getreide****

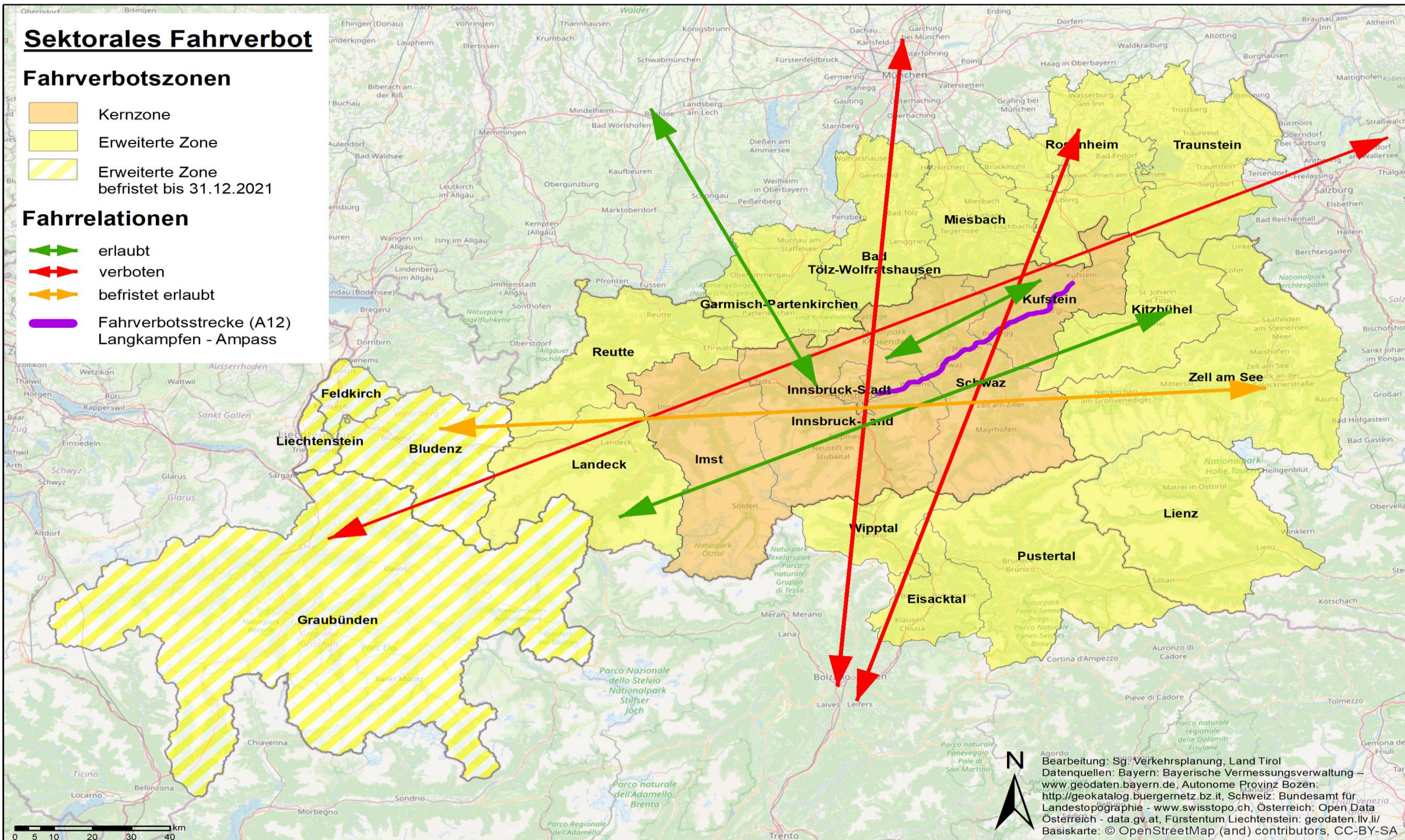
Sektorales Fahrverbot

Fahrverbotszonen

-  Kernzone
-  Erweiterte Zone
-  Erweiterte Zone befristet bis 31.12.2021

Fahrrelationen

-  erlaubt
-  verboten
-  befristet erlaubt
-  Fahrverbotsstrecke (A12) Langkampfen - Ampass



Bearbeitung: Sg. Verkehrsplanung, Land Tirol
Datenquellen: Bayern: Bayerische Vermessungsverwaltung – [www.geodaten.bayern.de](http://geodaten.bayern.de), Autonome Provinz Bozen – <http://geokatalog.buergernetz.bz.it>, Schweiz: Bundesamt für Landestopographie – www.swisstopo.ch, Österreich: Open Data Österreich – data.gv.at, Fürstentum Liechtenstein: geodaten.liv.li/
Basiskarte: © OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

Ziel- oder Quellverkehr

- Das sektorale Fahrverbot zielt fast ausschließlich auf den **Transitverkehr** ab
- Dabei ist zu bedenken, dass jeder Verkehr, der Tirol durchquert, als Transit gewertet wird, so auch z.B. kurzläufige Wirtschaftsverkehre zwischen Bayern und Südtirol

	Tiroler Quell- oder Zielverkehr	Alle „NICHT-TIROLER“ (Transitverkehr)
Bis zum 31. Dezember 2019	Euro 4 bis 6	Euro 6
Seit 1. Januar 2020	Euro 5 und 6	Euro 6, die nach dem 31. August 2018 erstmalig zugelassen wurden
Ab dem 1. Januar 2023	Euro 6	Euro 6, die nach dem 31. August 2018 erstmalig zugelassen wurden

Ziel- oder Quellverkehr

- Die Tiroler Auslegung der Ziel- oder Quellverkehr-Regelung scheint nicht konform mit den **Vorgaben des EuGH von 2011**
 - Der EuGH hat Ausnahmen für **regionale Verkehre** zu einem gewissen Maße zugelassen
- Tirol inkludiert aber auch **Fernverkehre** in die Ausnahmeregelung
 - Es gibt keine Berechtigung für die Ausnahme bei Fernverkehren, da der kombinierte Verkehr eine Alternative bietet
 - Tirol verfügt in Hall in Tirol über ein eigenes Verladeterminal

Die „bahnaffinen“ Güter

- Konkreter Verdacht der **Willkür** bzw. der **gezielten Diskriminierungsabsicht** bei der Wahl der bahnaffinen Güter
- Beispiel **Getreide**
 - Getreideverarbeitende Industrie in Südtirol steht mit jener in Nordtirol in **direkter Konkurrenz**
 - Das Fahrverbot schafft **erhebliche Mehrkosten** sowie **Umwegverkehre** über den Vinschgau und das Pustertal für die Südtiroler Unternehmen
 - Der **unbegleitete kombinierte Verkehr** ist **keine wirkliche Alternative**, da das Getreide nach **Verona** transportiert werden müsste, um dann über die Straße nach Südtirol zu gelangen

Die „bahnaffinen“ Güter

- Der **Wirtschaftsstandort Tirol** genießt durch die Ausnahmen für den Ziel- *oder* Quellverkehr einen künstlichen Wettbewerbsvorteil gegenüber den Nachbarregionen
- Dies ist mit einer **verhältnismäßigen Ausnahmeregelung nicht zu vereinbaren**

Ausschluss von „Missbrauch und Umgehung“

- EuGH hat 2011 klargestellt, dass Österreich Maßnahmen zur Unterbindung der Umgehung und des Missbrauchs ergreifen muss
- Es mehren sich Berichte, wonach Tiroler Transportunternehmen ihre Dienste gezielt mit dem Argument anbieten, von den verkehrsbeschränkenden Maßnahmen ausgenommen zu sein
 - Umgehung des Fahrverbots durch eine Splittung des Auftrags, um künstlich einen Quell- *oder* Zielverkehr zu simulieren
- Der Europäischen Kommission sind **keine Maßnahmen** zum Ausschluss von Missbrauch und Umgehung bekannt (siehe parlamentarische Anfrage E-005886/2020 von MEP Markus Ferber)

Transportkapazität und Kosten

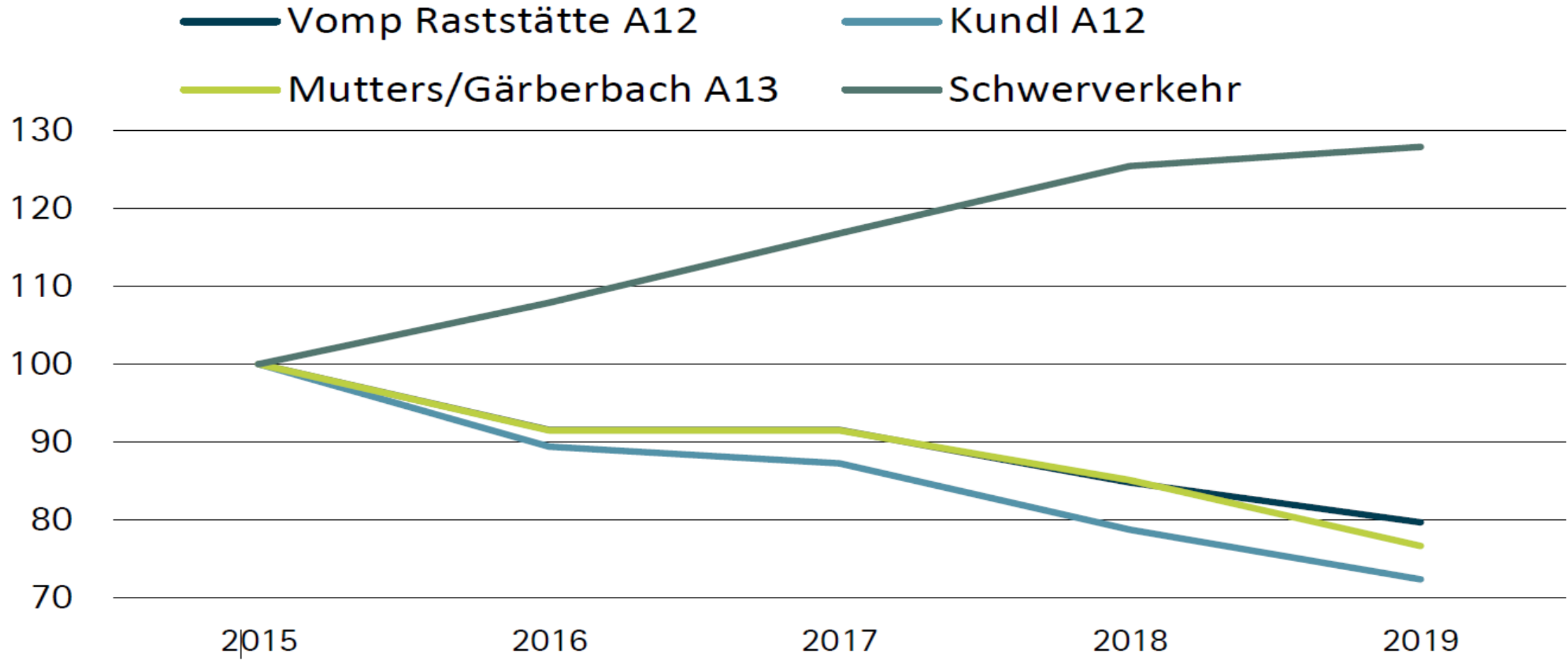
- Die ROLA ist **keine ausreichende Alternative**
 - Strecke Wörgl – Brennersee ist zu kurz (>100 km Luftlinie)
 - Zeitlicher Aufwand zum Bewältigen der kurzen Strecke ist zu groß
 - Planungssicherheit scheint nicht gegeben, da Züge z.T. auch kurzfristig abgesagt werden
 - Kapazität der ROLA ist nicht ausreichend

Erforderlichkeit und Angemessenheit

- **Massive Differenzierung** nach Euroklassen **zwischen dem Quell- oder Zielverkehr** (erlaubt mit EURO 5 und 6) **und dem Transitverkehr** (erlaubt mit EURO 6, die nach dem 31.08.2018 erstmals zugelassen wurden) scheint nicht angemessen
- Sogar in der letzten Phase des sektoralen Fahrverbots, ab 2023, bleibt eine Differenzierung zwischen Quell- oder Zielverkehr und Transitverkehr bestehen
- Emissionstechnisch sind die Unterschiede zwischen einem Euro 6-Fahrzeug und einem Fahrzeug der Euro-6-Klasse, das nach dem 31. August 2018 zugelassen worden ist, verschwindend gering

NO₂-Konzentration und Schwerverkehr in Tirol, Entwicklung 2015-2019

Index: Werte von 2015 = 100. NO₂-Konzentration bei den Messstellen Vomp, Kundl und Mutters/Gärberbach, Jahresdurchschnitt in µg/m³; Schwerverkehr (>3,5t und vier oder mehr Achsen) in Schönberg/Tirol.



Schlussfolgerungen

- **Die Eignung des sektoralen Fahrverbots als verhältnismäßige, rechtfertigbare Beschränkung muss umfassend ausgeschlossen werden**, da die vom EuGH im Jahr 2011 definierten Kriterien vom aktuellen sektoralen Fahrverbot nicht erfüllt werden
- Angesichts **öffentlicher Erklärungen der Tiroler Landesregierung**, die als **Ziel** der aufgezeigten Beschränkungen nicht primär die Luftbelastung darstellen, sondern **die Reduzierung der Lkw-Fahrten durch Tirol**, muss die Eignung der Fahrverbote als unionsrechtskonforme Beschränkung grundsätzlich in Frage gestellt werden, da die Beschränkung des Transits für sich genommen unionsrechtlich kein schützenswertes Ziel ist

Schlussfolgerungen

- Es stellt sich die Frage, ob angesichts **erheblich verbesserter Luftwertdaten**, welche die EU-Vorgaben praktisch erfüllen, weitere Beschränkungen zulässig sind, da die damit **zu erzielenden Verbesserungen in keinem Verhältnis** zu den **Beeinträchtigungen für den freien Warenverkehr** mehr stehen
- Auf jeden Fall, muss eine nichtdiskriminierende Anwendung garantiert sein. **Die Bevorzugung des Quell- oder Zielverkehrs aus/nach Tirol ist in der vorliegenden Form unionsrechtlich nicht zu vertreten**
- Die **ROLA** bietet **keine angemessene, zumutbare Alternative** und ist auf der Strecke Wörgl-Brennersee **kein kombinierter Verkehr im Sinne der EU-Richtlinie 92/110**



HANDELS-, INDUSTRIE-,
HANDWERKS- UND LAND-
WIRTSCHAFTSKAMMER BOZEN

PARTNER DER WIRTSCHAFT

CAMERA DI COMMERCIO,
INDUSTRIA, ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO

AL SERVIZIO DELL'ECONOMIA

Danke für die Aufmerksamkeit