



## **La prohibición de circulación de camiones que transporten determinadas mercancías en la autopista del Valle del Inn en el Tirol es incompatible con la libre circulación de mercancías**

*En efecto, no se ha demostrado con claridad el carácter inadecuado de las principales medidas alternativas propuestas por la Comisión como medidas menos restrictivas*

La autopista A 12 en el Valle del Inn, del Tirol (Austria), es una de las principales vías de comunicación terrestre entre el sur de Alemania y el norte de Italia. Tras haber comprobado que el valor límite anual de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), fijado por dos Directivas europeas,<sup>1</sup> se había superado en esa autopista, Austria adoptó medidas para reducir la contaminación al nivel prescrito por esas Directivas. Con esa finalidad, las autoridades austriacas prohibieron en 2003 la circulación en un tramo de 46 km. de la autopista A 12 de camiones de más de 7,5 toneladas que transportaran ciertas mercancías (residuos, piedras, tierras, vehículos a motor, madera en rollo o cereales).

No obstante, el Tribunal de Justicia, ante el que la Comisión interpuso un recurso por incumplimiento, declaró en su sentencia de 15 de noviembre de 2005,<sup>2</sup> que esa prohibición era incompatible con el principio de libre circulación de mercancías ya que era desproporcionada en relación con el objetivo perseguido, la protección de la calidad del aire.

A raíz de esa sentencia, las autoridades austriacas pusieron en práctica de forma progresiva nuevas medidas para conseguir la observancia del valor límite del dióxido de nitrógeno fijado por las Directivas. Éstas medidas consistían en la limitación de velocidad a 100 km/h en un tramo de la autopista A 12 – medida que fue sustituida después por una limitación variable de velocidad- y en la prohibición de la circulación de los vehículos pesados comprendidos en ciertas clases Euro.<sup>3</sup>

Al no mejorar la calidad del aire en la autopista A 12, las autoridades austriacas impusieron la prohibición de circulación de los camiones de más de 7,5 toneladas que transportaran ciertas mercancías en un tramo de dicha autopista, esta vez de unos 84 km. En efecto, las autoridades consideraron que el transporte en el territorio austriaco de esas mercancías -casi idénticas a las que fueron objeto de la prohibición establecida en 2003- debía realizarse por modos de transporte alternativos, como el ferroviario, más respetuosos del medio ambiente.

No obstante, la Comisión consideró que esa nueva prohibición sectorial de circulación en la autopista A 12 también constituía un obstáculo injustificado al principio de la libre circulación de

<sup>1</sup> Directiva 96/62/CE del Consejo, de 27 de septiembre de 1996, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente (DO L 296, p. 55), y Directiva 1999/30/CE del Consejo, de 22 de abril de 1999, relativa a los valores límite de óxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas y plomo en el aire ambiente (DO L 163, p. 41), en su versión modificada por la Decisión 2001/744/CE de la Comisión, de 17 de octubre de 2001 (DO L 278, p. 35). Estas Directivas quedaron derogadas desde el 11 de junio de 2010 por la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (DO L 152, p. 1). No obstante, habida cuenta de la época de los hechos, las primeras siguen siendo aplicables al litigio del que se trata.

<sup>2</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 15 de noviembre de 2005, Comisión/Austria ([C-320/03](#)); véase también el CP [97/05](#).

<sup>3</sup> Normas europeas sobre emisiones, llamadas «normas Euro».

mercancías. En esas circunstancias la Comisión interpuso un recurso ante el Tribunal de Justicia para que éste declarase la existencia del incumplimiento.

En su sentencia dictada hoy, el Tribunal de Justicia recuerda ante todo que los Estados miembros están obligados a procurar que el valor límite del dióxido de nitrógeno fijado por las Directivas no se exceda en su territorio. En ese contexto, las Directivas autorizan a los Estados miembros a tomar las medidas necesarias para la observancia de ese valor límite. No obstante, si bien los Estados miembros disponen de una facultad de apreciación para adoptar esas medidas, deben ejercerla respetando las reglas de la Unión, en especial el principio fundamental de la libre circulación de mercancías.

En el presente asunto, el Tribunal de Justicia observa que la prohibición sectorial de circulación impide el transporte por carretera de ciertas mercancías en el valle del Inn. Pues bien, **esa medida constituye una restricción de la libre circulación de mercancías**. El Tribunal de Justicia subraya también que la existencia de soluciones alternativas para el transporte de esas mercancías, como el transporte ferroviario o la utilización de otras autopistas, no puede excluir la existencia de una restricción. En efecto, al obligar a las empresas afectadas a buscar soluciones alternativas rentables para el transporte de las mercancías de que se trata, la prohibición sectorial de circulación puede afectar de forma sustancial al tránsito de las mercancías entre la Europa septentrional y el norte de Italia.

No obstante, el Tribunal de Justicia recuerda que **una restricción de la libre circulación de mercancías puede estar justificada si constituye una medida adecuada y necesaria para realizar un objetivo de interés general como la protección del medio ambiente**. A este respecto, el Tribunal de Justicia señala que la normativa austriaca contribuye efectivamente a la protección del medio ambiente, ya que permite reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos y contribuye así a la mejora de la calidad del aire en el valle del Inn. Así pues, la prohibición controvertida es adecuada para conseguir la realización del objetivo de interés general.

El Tribunal de Justicia examina seguidamente si ese objetivo habría podido lograrse con medidas menos restrictivas. Como el Tribunal de Justicia destacó en su sentencia dictada en 2005, incumbe a los Estados miembros, antes de adoptar una medida tan radical como una prohibición de circular en un tramo de autopista que constituye una vía vital de comunicación entre algunos de esos Estados, examinar detenidamente la posibilidad de recurrir a medios menos restrictivos de la libertad de circulación y descartarlos únicamente si estuviese claramente probado su carácter inadecuado con respecto al objetivo perseguido.

A este respecto, en lo que atañe a la solución propuesta por la Comisión, consistente en extender la prohibición de circulación que afecta a los vehículos pesados comprendidos en ciertas clases Euro a los incluidos en otras clases, el Tribunal de Justicia considera que tales normas Euro reflejan de forma fiable las emisiones efectivas de los óxidos de nitrógeno por los vehículos. Según el Tribunal de Justicia, no se ha demostrado que esa extensión no habría podido contribuir al objetivo pretendido con igual eficacia que la prohibición sectorial de circulación.

Finamente, acerca de la solución consistente en la sustitución de la limitación variable de velocidad por una limitación permanente de velocidad a 100 km/h, el Tribunal de Justicia no acoge el argumento del Gobierno austriaco de que esa medida no sería aceptada en la práctica por los usuarios de la carretera. En ese contexto, Austria no puede basarse en la velocidad media medida en la zona afectada, es decir, de 103 km/h, para apreciar los efectos de la aplicación de una limitación permanente de velocidad a 100 km/h. Por el contrario, Austria está obligada a asegurar el respeto efectivo de esa limitación con instrumentos coercitivos acompañados en su caso de sanciones. En estas circunstancias, el Tribunal de Justicia estima que la solución propuesta por la Comisión ofrece un potencial de reducción de las emisiones de dióxido de nitrógeno que ese Estado miembro no ha tomado en suficiente consideración.

Por consiguiente, **el Tribunal de Justicia declara que Austria ha restringido la libre circulación de mercancías de manera desproporcionada al imponer una prohibición**

**sectorial de circulación sin examinar suficientemente la posibilidad de recurrir a otras medidas menos restrictivas.**

---

**NOTA:** El recurso por incumplimiento, dirigido contra un Estado miembro que ha incumplido sus obligaciones derivadas del Derecho de la Unión, puede ser interpuesto por la Comisión o por otro Estado miembro. Si el Tribunal de Justicia declara que existe incumplimiento, el Estado miembro de que se trate debe ajustarse a lo dispuesto en la sentencia con la mayor brevedad posible. Si la Comisión considera que el Estado miembro ha incumplido la sentencia, puede interponer un nuevo recurso solicitando que se le impongan sanciones pecuniarias. No obstante, en caso de que no se hayan comunicado a la Comisión las medidas tomadas para la adaptación del Derecho interno a una directiva, el Tribunal de Justicia, a propuesta de la Comisión, podrá imponer sanciones en la primera sentencia.

---

*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.*

*El [texto íntegro](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento*

*Contactos con la prensa: Agnès López Gay ☎ (+352) 4303 3667*

*Las imágenes del pronunciamiento de la sentencia se encuentran disponibles en*

*«[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106*