



9Pers en Voorlichting

Hof van Justitie van de Europese Unie

PERSCOMMUNIQUÉ nr. 138/11

Luxemburg, 21 december 2011

Arrest in zaak C-28/09
Commissie / Oostenrijk

Het rijverbod voor vrachtwagens die bepaalde goederen vervoeren, op de autosnelweg door het dal van de Inn in Tirol is onverenigbaar met het vrije verkeer van goederen

Dat de belangrijkste door de Commissie als minder beperkend aangevoerde alternatieve maatregelen ongeschikt zouden zijn, is namelijk niet duidelijk aangetoond

De autosnelweg A 12 door het dal van de Inn in Tirol (Oostenrijk) is een van de belangrijkste verbindingswegen tussen Zuid-Duitsland en Noord-Italië. Na te hebben vastgesteld dat op die autosnelweg de jaarlijkse grenswaarde voor stikstofdioxide (NO₂), zoals vastgesteld in twee Europese richtlijnen¹, was overschreden, heeft Oostenrijk maatregelen genomen om de verontreiniging te verminderen tot het door die richtlijnen voorgeschreven niveau. Daartoe hebben de Oostenrijkse autoriteiten in 2003 op een 46 km lang deel van de autosnelweg A 12 een rijverbod ingesteld voor vrachtwagens van meer dan 7,5 ton die bepaalde goederen (afvalstoffen, stenen, aarde, motorvoertuigen, rondhout en granen) vervoeren.

In een arrest van 15 november 2005 heeft het Hof van Justitie², waaraan de zaak door de Commissie was voorgelegd, evenwel geoordeeld dat dit verbod onverenigbaar was met het beginsel van het vrije verkeer van goederen, aangezien het onevenredig was in verhouding tot het nagestreefde doel, te weten de bescherming van de luchtkwaliteit.

Naar aanleiding van dat arrest hebben de Oostenrijkse autoriteiten geleidelijk nieuwe maatregelen ingevoerd om de eerbiediging van de in de richtlijnen vastgestelde grenswaarde voor stikstofdioxide te waarborgen. Die maatregelen omvatten met name een beperking van de snelheid tot 100 km/u op een deel van de autosnelweg A 12, nadien vervangen door een variabele snelheidsbeperking, alsmede een rijverbod voor vrachtwagens van bepaalde Euroklassen.³

Daar een verbetering van de luchtkwaliteit op de autosnelweg A 12 uitbleef, hebben de Oostenrijkse autoriteiten op een, ditmaal bijna 84 km lang, deel van die autosnelweg een rijverbod ingesteld voor vrachtwagens van meer dan 7,5 ton die bepaalde producten vervoeren. Zij waren namelijk van mening dat het vervoer over het Oostenrijkse grondgebied van die producten, die vrijwel identiek waren aan de producten die onder het in 2003 ingestelde verbod vielen, moest worden verricht met alternatieve, milieuvriendelijkere transportmiddelen – zoals vervoer per spoor.

De Commissie meende evenwel dat ook dat nieuwe sectorale rijverbod op de autosnelweg A 12 een ongerechtvaardigde inbreuk vormde op het beginsel van het vrije verkeer van goederen. In die omstandigheden heeft de Commissie de zaak voorgelegd aan het Hof van Justitie teneinde de gestelde niet-nakoming te doen vaststellen.

¹ Richtlijn 96/62/EG van de Raad van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit (PB L 296, blz. 55) en richtlijn 1999/30/EG van de Raad van 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht (PB L 163, blz. 41), zoals gewijzigd bij beschikking 2001/744/EG van de Commissie van 17 oktober 2001 (PB L 278, blz. 35). Die richtlijnen zijn sinds 11 juni 2010 ingetrokken door richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB L 152, blz. 1). Niettemin blijven zij, gelet op de datum van de feiten, in het onderhavige geding toepasselijk.

² Arrest van het Hof van 15 november 2005, Commissie/Oostenrijk, (C-320/03), zie ook persbericht [97/05](#).

³ Europese emissienormen, de zogenaemde „Euronormen”.

In zijn arrest van heden herinnert het Hof er om te beginnen aan dat de lidstaten verplicht zijn om ervoor te zorgen dat de in de richtlijnen vastgestelde grenswaarde voor stikstofdioxide op hun grondgebied niet wordt overschreden. Binnen die context staan de richtlijnen de lidstaten toe om ter eerbiediging van die grenswaarde de nodige maatregelen te nemen. Hoewel de lidstaten bij het vaststellen van die maatregelen over een beoordelingsbevoegdheid beschikken, dienen zij die uit te oefenen met inachtneming van de Unieregels, en met name met inachtneming van het beginsel van het vrije verkeer van goederen.

In casu stelt het Hof vast dat het sectorale rijverbod een belemmering vormt voor het vervoer van bepaalde producten over de weg door het dal van de Inn. **Een dergelijke maatregel vormt een beperking van het vrije verkeer van die goederen.** Het Hof beklemtoont voorts dat het bestaan van alternatieve oplossingen voor het vervoer van die producten – bijvoorbeeld vervoer per spoor of over andere autosnelwegen – niet kan uitsluiten dat er sprake is van een beperking. Aangezien het sectorale rijverbod de betrokken ondernemingen dwingt om voor het vervoer van de desbetreffende goederen op zoek te gaan naar rendabele alternatieve oplossingen, kan het namelijk aanzienlijke nadelige gevolgen hebben voor de doorvoer van die goederen van Noord-Europa naar Noord-Italië.

Niettemin herinnert het Hof eraan **dat een beperking van het vrije verkeer van goederen gerechtvaardigd kan zijn voor zover zij een adequate en noodzakelijke maatregel vormt voor het verwezenlijken van een doelstelling van algemeen belang, zoals de bescherming van het milieu.** Dienaangaande stelt het Hof vast dat de Oostenrijkse regeling daadwerkelijk bijdraagt tot de bescherming van het milieu aangezien daarmee de emissies van verontreinigende stoffen kunnen worden verminderd en een verbetering van de luchtkwaliteit in het dal van de Inn kan worden bewerkstelligd. Het bestreden verbod vormt dus een adequate maatregel voor het verwezenlijken van de doelstelling van algemeen belang.

Het Hof onderzoekt vervolgens of die doelstelling had kunnen worden bereikt met minder beperkende maatregelen. Zoals het Hof in zijn arrest van 2005 heeft beklemtoond, hadden de lidstaten vóór de vaststelling van een zo verregaande maatregel als een rijverbod op een deel van een snelweg die een vitale verbinding tussen enkele van die lidstaten vormt, grondig moeten onderzoeken of er maatregelen konden worden getroffen die het vrije verkeer minder zouden beperken, en hadden zij die maatregelen slechts van de hand mogen wijzen indien duidelijk vaststond dat zij niet geschikt waren om het nagestreefde doel te bereiken.

Wat de door de Commissie voorgestelde oplossing betreft die erin bestaat het rijverbod voor vrachtwagens van bepaalde Euroklassen uit te breiden tot vrachtwagens van andere klassen, overweegt het Hof dat die normen een getrouw beeld geven van de daadwerkelijke stikstofoxidenemissies van voertuigen. Volgens het Hof is niet aangetoond dat een dergelijke uitbreiding niet even effectief zou kunnen bijdragen tot het bereiken van de nagestreefde doelstelling als de toepassing van het sectorale rijverbod.

Wat tot slot de oplossing betreft die erin bestaat de variabele snelheidsbeperking te vervangen door een permanente snelheidsbeperking tot 100 km/u, wijst het Hof het argument van de Oostenrijkse regering van de hand dat laatstgenoemde maatregel in de praktijk door de weggebruikers niet wordt geëerbiedigd. Binnen die context kan Oostenrijk zich niet beroepen op de in de betrokken zone gemeten gemiddelde snelheid, te weten 103 km/u, om de effecten van een permanente snelheidsbeperking tot 100 km/u te beoordelen. Integendeel, Oostenrijk is juist verplicht om middels het vaststellen van dwingende maatregelen, in voorkomend geval gepaard gaande met sancties, te verzekeren dat een dergelijke maatregel daadwerkelijk wordt nageleefd. In die omstandigheden oordeelt het Hof dat de door de Commissie voorgestelde maatregel een potentiële vermindering van de stikstofdioxide-emissies oplevert die door die lidstaat onvoldoende in aanmerking is genomen.

Daarom **stelt het Hof vast dat Oostenrijk, door een sectoraal rijverbod in te stellen zonder voldoende te hebben onderzocht of er wellicht andere, minder beperkende maatregelen hadden kunnen worden gebruikt, het vrije verkeer van goederen op onevenredige wijze heeft beperkt.**

NOTA BENE: Een beroep wegens niet-nakoming gericht tegen een lidstaat die zijn uit het recht van de Unie voortvloeiende verplichtingen niet is nagekomen, kan worden ingesteld door de Commissie of door een andere lidstaat. Indien het Hof van Justitie de niet-nakoming vaststelt, dient de betrokken lidstaat zo snel mogelijk aan dit arrest te voldoen. Wanneer de Commissie van oordeel is dat de lidstaat niet aan het arrest heeft voldaan, kan zij een nieuw beroep instellen en daarin financiële sancties vorderen. Worden de Commissie echter geen maatregelen tot omzetting van een richtlijn meegedeeld, dan kan het Hof van Justitie, op voorstel van de Commissie, bij het eerste arrest sancties opleggen.

Voor de media bestemd niet-officieel stuk, dat het Hof van Justitie niet bindt.

De [volledige tekst](#) van het arrest is op de dag van de uitspraak te vinden op de website CURIA.

Contactpersoon voor de pers: Stefaan Van der Jeught ☎ (+352) 4303 2170

Beelden van de uitspraak van het arrest zijn beschikbaar via "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106