



A tirolai Inn-völgyi autópályán bizonyos árukat szállító tehergépjárművekre elrendelt közlekedési tilalom összeegyeztethetetlen az áruk szabad mozgásával

A Bizottság által kevésbé korlátozó intézkedésként javasolt, főbb alternatív intézkedések nem megfelelő jellege ugyanis nem nyert egyértelmű bizonyítást

Az Inn-völgyében, Tirolban (Ausztria) található A 12-es autópálya az egyik legfontosabb összeköttetés Dél-Németország és Észak-Olaszország között. A nitrogén-dioxidra (NO₂) vonatkozóan két európai irányelvben¹ meghatározott éves határérték ezen autópályán történő átlépésének megállapítását követően Ausztria intézkedéseket hozott a szennyezésnek az ezen irányelvekben előírt mértékűre történő csökkentése érdekében. E célból az osztrák hatóságok 2003-ban megtiltották az A 12-es autópálya egy 46 kilométeres szakaszán a bizonyos árukat (hulladékot, kavicsot, kitermelt földet, gépjárműveket, rönkfát, illetve gabonaféléket) szállító, 7,5 tonnát meghaladó össztömegű tehergépjárművek közlekedését.

Mindazonáltal a Bíróság a Bizottság keresete alapján 2005. november 15-én hozott ítéletében² úgy ítélte meg, hogy ez a tilalom összeegyeztethetetlen az áruk szabad mozgása elvével, mivel aránytalan a kitűzött céllal, nevezetesen a levegő minőségének védelmével.

Ezen ítéletet követően az osztrák hatóságok fokozatosan újabb intézkedéseket vezettek be a nitrogén-dioxidra vonatkozóan az irányelvekben meghatározott határérték betartásának biztosítása céljából. Ezek az intézkedések az A 12-es autópálya egy szakaszán 100 km/h-ás sebességhatárolást, amelyet később változó sebességhatárolással váltottak fel, valamint bizonyos Euro-osztályokba³ tartozó tehergépjárművek közlekedésére vonatkozó tilalmat foglaltak magukban.

Mivel a levegő minősége nem javult az A 12-es autópályán, az osztrák hatóságok ezúttal az autópálya közel 84 kilométeres szakaszán rendelték el a bizonyos árukat szállító, 7,5 tonnát meghaladó össztömegű tehergépjárművek közlekedésének tilalmát. Úgy ítélték meg ugyanis, hogy ezen áruk – amelyek nagyjából egybeestek a 2003-ban bevezetett tilalommal érintett árukkal – ausztriai szállítását alternatív közlekedési módokon, például vasúti szállítással környezettudatosabban meg lehet valósítani.

A Bizottság azonban úgy ítélte meg, hogy ezen újabb, az A 12-es autópályán elrendelt ágazati közlekedési tilalom is az áruk szabad mozgása elvének nem igazolt korlátozását képezi. E

¹ A környezeti levegő minőségének vizsgálatáról és ellenőrzéséről szóló, 1996. szeptember 27-i 96/62/EK tanácsi irányelv (HL L 296., 55. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 3. kötet, 95. o.) és a 2001. október 17-i 2001/744/EK bizottsági határozattal (HL L 278., 35. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 6. kötet, 274. o.) módosított, a környezeti levegőben lévő kén-dioxidra, nitrogén-dioxidra és nitrogén-oxidokra, valamint porra és ólomra vonatkozó határértékekről szóló, 1999. április 22-i 1999/30/EK tanácsi irányelv (HL L 163., 41. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 4. kötet, 164. o.). A környezeti levegő minőségéről és a tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló, 2008. május 21-i 2008/50/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 152., 1. o.) 2010. június 11-től hatályon kívül helyezte ezen irányelveket. Ugyanakkor a tényállás időpontjára tekintettel továbbra is ezen irányelvek alkalmazandók a jelen jogvitára.

² A Bíróság C-320/03. sz. Bizottság kontra Ausztria ügyben 2005. november 15-én hozott ítélete, lásd továbbá a 97/05. sz. sajtóközleményt.

³ Európai kibocsátási szabványok, ún. „Euro-szabványok”.

körülmények között a Bírósághoz fordult ezen állítólagos kötelezettségszegés megállapítása céljából.

A Bíróság a mai napon kihirdetett ítéletében legelőször is emlékeztet arra, hogy a tagállamok kötelesek gondoskodni arról, hogy a nitrogén-dioxidra vonatkozóan az irányelvekben megállapított határértéket ne lépjék át a területükön. Ennek során az irányelvek feljogosítják a tagállamokat arra, hogy meghozzák az e határérték betartásához szükséges intézkedéseket. Noha a tagállamok mérlegelési jogkörrel rendelkeznek ezen intézkedések elfogadása tekintetében, azt az uniós szabályokat, többek között az áruk szabad mozgásának elvét tiszteletben tartva kell gyakorolniuk.

A jelen esetben a Bíróság megállapítja, hogy az ágazati közlekedési tilalom akadályozza bizonyos áruk közötti szállítását az Inn-völgyében. Márpedig **az ilyen intézkedés korlátozza az áruk szabad mozgását**. A Bíróság kiemeli, hogy az ezen áruk szállítására alkalmas alternatív megoldások – mint például a vasúti szállítás vagy más autópályák igénybevétele – léte éppígy nem zárja ki a korlátozás fennállását. Azáltal ugyanis, hogy az ágazati közlekedési tilalom az érintett vállalkozásokat a szóban forgó áruk szállítására szolgáló, kifizetendő helyettesítő megoldások keresésére kényszeríti, lényegesen korlátozhatja az Észak-Európa és Olaszország északi része közötti áruszállítást.

Mindazonáltal a Bíróság emlékeztet arra, hogy **az áruk szabad mozgásának korlátozása igazolható, amennyiben valamely feltétlenül érvényesítendő cél, mint például a környezetvédelem elérésére megfelelő és arányos intézkedésnek minősül**. A Bíróság e tekintetben megjegyzi, hogy az osztrák szabályozás ténylegesen hozzájárul a környezetvédelemhez, mivel lehetővé teszi a légszennyező anyagok kibocsátásának csökkenését, és ezáltal a levegő minőségének javítását eredményezi az Inn-völgyében. Így a vitatott tilalom megfelelő intézkedés a feltétlenül érvényesítendő cél megvalósítására.

A Bíróság ezt követően megvizsgálja, hogy ez a cél elérhető lenne-e kevésbé korlátozó intézkedések alkalmazásával. Amint a Bíróság a 2005-ben hozott ítéletében kiemelte, egy ilyen radikális intézkedés meghozatala előtt, mint amilyen az egyes tagállamok közötti alapvető fontosságú összeköttetést teremtő autópályaszakaszon való teljes közlekedési tilalom, a tagállamok kötelesek gondosan megvizsgálni a mozgásszabadságot kevésbé korlátozó intézkedések meghozatalának lehetőségét, amelyeket csak akkor hagyhatnak figyelmen kívül, ha egyértelműen bizonyítást nyer, hogy az ilyen intézkedések a kitűzött célra tekintettel alkalmatlanok.

E tekintetben a Bizottság által javasolt megoldást illetően, amely arra irányul, hogy a meghatározott Euro-osztályokba tartozó tehergépjárműveket érintő közlekedési tilalmat terjesszék ki más Euro-osztályokba tartozó tehergépjárművekre is, a Bíróság úgy ítéli meg, hogy az Euro-szabványok megbízhatóan tükrözik a járművek tényleges kibocsátását a nitrogén-oxidok tekintetében. A Bíróság szerint nem bizonyított, hogy e kiterjesztés nem járulhatott volna hozzá a kitűzött cél eléréséhez ugyanolyan hatékonyan, mint az ágazati közlekedési tilalom végrehajtása.

Végül a változó sebességkorlátozásnak a 100 km/h-ás állandó sebességkorlátozással való felváltásra vonatkozó megoldást illetően a Bíróság nem fogadja el az osztrák kormány azon érvét, miszerint a gyakorlatban nem tartják be ez utóbbi intézkedést az úthasználók. Ezzel kapcsolatban Ausztria nem támaszkodhat az érintett övezetben ténylegesen mért átlagsebességre – vagyis a 103 km/h-ra – a 100 km/h-ás állandó sebességkorlátozás végrehajtása hatásainak értékelése tekintetében. Éppen ellenkezőleg, járulékos kötelező intézkedések – ha szükséges, szankciók – útján biztosítani kell ezen intézkedés tényleges tiszteletben tartását. E körülmények között a Bíróság megállapítja, hogy a Bizottság által javasolt megoldás a nitrogén-dioxid-kibocsátás olyan potenciális csökkenését jelenti, amelyet nem vett kellőképpen figyelembe az Osztrák Köztársaság.

Következésképpen **a Bíróság megállapítja, hogy Ausztria – azáltal, hogy ágazati közlekedési tilalmat rendelet el anélkül, hogy kellően megvizsgálta volna más, kevésbé korlátozó intézkedések igénybevételének lehetőségét – aránytalan módon korlátozta az áruk szabad mozgását**.

EMLÉKEZTETŐ: Az uniós jogból eredő kötelezettségeit nem teljesítő tagállam ellen irányuló kötelezettségszegési eljárást a Bizottság vagy más tagállam indíthatja meg. Ha a Bíróság megállapítja a kötelezettségszegést, az érintett tagállamnak a lehető leghamarabb teljesítenie kell az ítéletben foglaltakat. Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a tagállam nem teljesítette az ítéletben foglaltakat, újabb, pénzügyi szankciók kiszabására irányuló keresetet indíthat. Mindazonáltal, amennyiben a tagállam nem tett eleget a valamely irányelv átültetésére elfogadott intézkedései Bizottságnak történő bejelentésére vonatkozó kötelezettségének, a Bíróság a Bizottság indítványa alapján már az első ítéletben szankciókat alkalmazhat.

A sajtó részére készített nem hivatalos kiadvány, amely nem köti a Bíróságot.

A kihirdetés napján az ítélet [teljes szövege](#) megtalálható a CURIA honlapon

Sajtófelelős: Lehóczki Balázs ☎ (+352) 4303 5499

Az ítélet kihirdetésekor készített képfelvételek elérhetők: „[Europe by Satellite](#).” ☎ (+32) 2 2964106