



Tlač a informácie

Súdny dvor Európskej únie
TLAČOVÉ KOMUNIKÉ č. 138/11
v Luxemburgu 21. decembra 2011

Rozsudok vo veci C-28/09
Komisia/Rakúsko

Zákaz premávky kamiónov s hmotnosťou nad 7,5 tony prevážajúcich určitý náklad na diaľnici v údolí rieky Inn v Tirolsku je nezlučiteľný s voľným pohybom tovaru

Nevhodný charakter hlavných alternatívnych opatrení, na ktoré poukazuje Komisia ako na menej obmedzujúce opatrenia, sa totiž jasne nepreukázal

Diaľnica A 12 v údolí rieky Inn v Tirolsku (Rakúsko) predstavuje jednu z hlavných cestných komunikácií medzi juhom Nemecka a severom Talianska. Po tom, čo sa zistilo, že na tejto diaľnici došlo k prekročeniu ročnej limitnej hodnoty oxidu dusičitého (NO₂), ktorú stanovujú dve európske smernice¹, Rakúsko prijalo opatrenia, aby sa znečistenie znížilo na úroveň stanovenú týmito smernicami. Na tieto účely rakúske orgány v roku 2003 prijali zákaz premávky kamiónov s hmotnosťou nad 7,5 tony prevážajúcich určitý náklad (odpad, kamene, zeminu, motorové vozidlá, guľatinu alebo obilniny), a to na 46-kilometrovom úseku diaľnice A 12.

Súdny dvor však rozsudkom z 15. novembra 2005² v konaní, ktoré začal na podnet Komisie, rozhodol, že tento zákaz bol nezlučiteľný so zásadou voľného pohybu tovaru, lebo bol neprimeraný vo vzťahu k sledovanému cieľu, a to ochrane kvality ovzdušia.

V nadväznosti na tento rozsudok rakúske orgány postupne zaviedli nové opatrenia s cieľom zabezpečiť dodržiavanie limitnej hodnoty v prípade oxidu dusičitého, stanovenej smernicami. Tieto opatrenia zahŕňali najmä obmedzenie rýchlosti na 100 km/h na určitom úseku diaľnice A 12, ktoré bolo ďalej nahradené premenlivým obmedzením rýchlosti, ako aj zákaz premávky nákladných vozidiel patriacich do určitých tried Euro³.

Keďže na diaľnici A 12 nedošlo k zlepšeniu kvality ovzdušia, rakúske orgány prijali zákaz premávky kamiónov s hmotnosťou nad 7,5 tony prevážajúcich určitý náklad na určitom úseku diaľnice, v tomto prípade dlhom 84 kilometrov. Tieto orgány sa totiž domnievali, že prepravu uvedeného nákladu, ktorý je takmer rovnaký ako náklad, ktorého sa týkal zákaz v roku 2003, treba na rakúskom území uskutočniť alternatívnymi spôsobmi prepravy, akým je železničná preprava, ktoré viac rešpektujú životné prostredie.

Komisia sa však domnievala, že aj tento nový sektorový zákaz premávky na diaľnici A 12 predstavuje neodôvodnené porušenie zásady voľného pohybu tovaru. Za týchto okolností podala na Súdny dvor žalobu s cieľom, aby určil, že došlo k nesplneniu povinnosti.

Súdny dvor v rozsudku vyhlásenom v tento deň v prvom rade pripomína, že členské štáty sú povinné dohliadať na to, aby na ich území nedošlo k prekročeniu limitnej hodnoty oxidu dusičitého stanovenej smernicami. V tomto kontexte smernice členským štátom povoľujú prijať opatrenia potrebné na dodržanie tejto limitnej hodnoty. Hoci členské štáty na účely prijatia opatrení disponujú

¹ Smernica Rady 96/62/ES z 27. septembra 1996 o posudzovaní a riadení kvality okolitého ovzdušia (Ú. v. ES L 296, s. 55; Mim. vyd. 15/003, s. 95) a smernica Rady 1999/30/ES z 22. apríla 1999 o limitných hodnotách oxidu siričitého, oxidu dusičitého a oxidov dusíka, tuhých znečisťujúcich látok a olova v okolitom ovzduší (Ú. v. ES L 163, s. 41; Mim. vyd. 15/004, s. 164), zmenená a doplnená rozhodnutím Komisie 2001/744/ES zo 17. októbra 2001 (Ú. v. ES L 278, s. 35; Mim. vyd. 15/006, s. 274). Tieto dve smernice boli 11. júna 2010 zrušené smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES z 21. mája 2008 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe (Ú. v. EÚ L 152, s. 1). Vzhľadom na čas skutkových okolností sa však na tento spor ďalej uplatňujú tieto dve smernice.

² Rozsudok Súdneho dvora z 15. novembra 2005, Komisia/Rakúsko, (C-320/03), pozri tiež tlačové komuniké č. 97/05.

³ Európske emisné normy, nazývané „normy Euro“.

voľnou úvahou, treba ju vykonávať v súlade s pravidlami Únie, najmä v súlade so zásadou voľného pohybu tovaru.

V prejednávanej veci Súdny dvor konštatuje, že sektorový zákaz premávky predstavuje prekážku cestnej nákladnej dopravy v údolí rieky Inn. **Takéto opatrenie pritom vytvára obmedzenie voľného pohybu tovaru.** Súdny dvor tiež zdôrazňuje, že existencia alternatívnych riešení v prípade prepravy tohto nákladu – akými sú železničná preprava alebo využívanie iných diaľnic – nemôže vylúčiť existenciu takejto prekážky. Uložením povinnosti dotknutým podnikom, aby pri preprave dotknutého nákladu hľadali rentabilné náhradné riešenia, môže totiž sektorový zákaz premávky podstatne narušiť tranzit tovaru medzi severnou Európou a severným Talianskom.

Súdny dvor však pripomína, **že obmedzenie voľného pohybu tovaru možno odôvodniť, pokiaľ predstavuje vhodné a potrebné opatrenie na uskutočnenie cieľa všeobecného záujmu, akým je ochrana životného prostredia.** V tejto súvislosti Súdny dvor uvádza, že rakúska právna úprava účinne prispieva k ochrane životného prostredia, lebo umožňuje dosiahnuť zníženie emisií látok znečisťujúcich atmosféru a prináša zlepšenie kvality ovzdušia v údolí rieky Inn. Dotknutý zákaz teda predstavuje vhodné opatrenie na dosiahnutie cieľa všeobecného záujmu.

Súdny dvor ďalej skúma, či tento cieľ možno dosiahnuť menej obmedzujúcimi opatreniami. Ako to už Súdny dvor zdôraznil vo svojom rozsudku z roku 2005, členské štáty musia pred prijatím takého radikálneho opatrenia, akým je zákaz premávky na diaľničnom úseku predstavujúcom rozhodujúcu komunikáciu medzi týmito štátmi, pozorne preskúmať možnosť využitia takých opatrení, ktoré by menej obmedzovali voľný pohyb, a vylúčiť ich len vtedy, ak by sa zjavne preukázal ich nevhodný charakter vo vzťahu k sledovanému cieľu.

V tejto súvislosti, pokiaľ ide o riešenie navrhované Komisiou, spočívajúce v rozšírení zákazu premávky, ktorý sa týka nákladných vozidiel patriacich do určitých tried Euro, na nákladné vozidlá patriace do iných tried, Súdny dvor konštatuje, že tieto normy Euro dôveryhodným spôsobom odrážajú skutočné emisie vozidiel v prípade oxidu dusičitého. Podľa Súdneho dvora nie je preukázané, že takéto rozšírenie by nemohlo prispievať k dosiahnutiu sledovaného cieľa rovnako účinne ako zavedenie sektorového zákazu premávky.

Nakoniec, pokiaľ ide o riešenie spočívajúce v nahradení premenlivého obmedzenia rýchlosti trvalým obmedzením rýchlosti na 100 km/h, Súdny dvor neprijíma tvrdenie rakúskej vlády, podľa ktorého toto opatrenie užívatelia cesty v praxi nebudú dodržiavať. Za týchto okolností sa Rakúsko nemôže na účely posúdenia zavedenia trvalého obmedzenia rýchlosti na 100 km/h opierať o priemernú rýchlosť, ktorá bola v dotknutej oblasti skutočne nameraná, a to 103 km/h. Naopak, je povinné zabezpečiť skutočné dodržiavanie tohto obmedzenia prostredníctvom príslušných záväzných opatrení, v prípade potreby aj sankciami. Za týchto okolností Súdny dvor konštatuje, že riešenie navrhované Komisiou predstavuje prípadné zníženie emisií oxidu dusičitého, ktoré tento členský štát nezohľadnil.

Z toho dôvodu **Súdny dvor konštatuje, že Rakúsko tým, že prijalo sektorový zákaz premávky, pričom nepreskúmalo možnosť využitia iných menej obmedzujúcich opatrení, neprimerane obmedzilo voľný pohyb tovaru.**

UPOZORNENIE: Žalobu o nesplnenie povinnosti smerujúcu proti členskému štátu, ktorý si nesplnil svoje povinnosti vyplývajúce z práva Únie, môže podať Komisia alebo iný členský štát. Ak Súdny dvor určí, že došlo k nesplneniu povinnosti, dotknutý členský štát je povinný bezodkladne vykonať rozsudok. Ak sa Komisia domnieva, že členský štát nevykonával rozsudok, môže podať novú žalobu s návrhom na uloženie peňažných sankcií. Avšak v prípade neoznámenia opatrení na prebratie smernice Komisii môže Súdny dvor na návrh tejto inštitúcie uložiť sankcie v štádiu prvého rozsudku.

Neoficiálny dokument pre potreby médií, ktorý nezaväzuje Súdny dvor.

[Úplné znenie](#) rozsudku sa uverejňuje na internetovej stránke CURIA v deň vyhlásenia rozsudku.

Kontaktná osoba pre tlač: Balázs Lehóczki ☎ (+352) 4303 5499

Fotografie z vyhlásenia rozsudku sú k dispozícii na „[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106