



COMUNICADO DE PRENSA n° 111/26

Luxemburgo, 16 de julio de 2026

Conclusiones del Abogado General en el asunto C-524/24 | Italia/Austria (Autopistas del Brennero y del Valle del Inn)

Según el Abogado General Campos Sánchez-Bordona, las prohibiciones de circulación nocturna, sectorial e invernal impuestas por Austria en las autopistas del Valle del Inn (A12) y del Brennero (A13) son contrarias al derecho de la Unión

No lo es, en cambio, el sistema de dosificación de los accesos a la autopista del Valle del Inn

Italia ha interpuesto un recurso por incumplimiento contra Austria ¹. Considera que Austria ha incumplido el derecho de la Unión ² al adoptar ciertas medidas de limitación del tráfico de vehículos pesados de transporte de mercancías en las autopistas del Valle del Inn (A12) y del Brennero (A13) ³. El eje viario que resulta de la intersección de estas autopistas es una **arteria fundamental de la red transeuropea de transporte**: permite la conexión por carretera de Italia con Alemania y, a través de esta última, con los restantes países de Europa septentrional.

Las prohibiciones sectoriales de circulación que restringían el tráfico de vehículos pesados en ese eje viario, impuestas por Austria para contener las emisiones contaminantes en el corredor del Brennero y en su entorno, fueron juzgadas incompatibles con el derecho de la Unión por el Tribunal de Justicia en dos sentencias de 2005 y 2011 (sentencias Brenner I y Brenner II, respectivamente). ⁴

En 2016, la Comisión estuvo a punto de llevar a Austria ante el Tribunal de Justicia porque en la zona del Tirol se rebasaban sistemáticamente los límites de NO₂ que establece la Directiva de calidad del aire ⁵. Esos límites se respetan desde 2020. Austria endureció a tal fin las prohibiciones existentes e introdujo otras.

Italia impugna ante el Tribunal de Justicia **cuatro de esas medidas (prohibiciones de circulación nocturna, sectorial e invernal y un sistema de dosificación de los accesos a la autopista A12)**. Austria admite el efecto restrictivo sobre la libertad de circulación de mercancías de algunas de las citadas medidas, pero sostiene que están justificadas por razones imperiosas de interés general: la protección del medio ambiente, de la salud humana y de la seguridad vial.

El Abogado General Manuel Campos Sánchez-Bordona propone al Tribunal de Justicia que estime el recurso por incumplimiento respecto de las tres prohibiciones, y que lo desestime en relación con la cuarta medida.

La prohibición de circulación nocturna impide que los vehículos pesados (con masa máxima autorizada superior a 7,5 toneladas, salvo algunas excepciones) circulen de noche por un tramo de la autopista A12 de 84 kilómetros. La prohibición rige durante todo el año, pero varía en función del semestre y de si el día es laborable o festivo. Según Austria, su objetivo es **desplazar las emisiones de NO₂ de la noche a las horas diurnas**, en las que las condiciones atmosféricas son más favorables para la dispersión de las emisiones, de modo que los niveles de NO₂ en el aire serían menos elevados.

El Abogado General considera que **la prohibición nocturna no responde a la voluntad de lograr el objetivo perseguido de forma coherente y sistemática**. Con ella no se pretende desviar el tráfico hacia rutas alternativas, sino

sólo diferirlo a las horas diurnas para aprovechar condiciones de dispersión atmosférica más favorables. Por lo tanto, justificar una exención en favor del tráfico local y regional basándose en la inexistencia de rutas alternativas para alcanzar determinadas zonas no resulta coherente con el objetivo general de la prohibición nocturna

El Abogado General añade que **Austria debería haber revisado la proporcionalidad de la medida** sobre la base de los riesgos para la salud humana a la luz de los últimos datos disponibles y estudiado la posibilidad de medidas alternativas antes de decidir aplicar la prohibición nocturna durante todo el año.

La prohibición sectorial de circulación impide que los vehículos pesados transporten, en un tramo de la autopista A12 de aproximadamente 65 kilómetros, **determinadas mercancías consideradas aptas para el transporte ferroviario**. El Abogado General considera que las excepciones a la prohibición no la privan de coherencia, y que la medida podría ser idónea para conseguir el objetivo de protección del medio ambiente que persigue. Sin embargo, en 2021, cuando los valores límite establecidos en la Directiva de calidad del aire comenzaron a respetarse en todos los tramos relevantes de las autopistas A12 y A13, Austria **debería haber examinado si esa prohibición podía flexibilizarse** o si convenía suprimir o atenuar otras medidas restrictivas integradas en el mismo conjunto normativo.

La prohibición de circulación invernal impedía, en 2023, que (salvo contadas excepciones) circularan por las autopistas A12 y A13 los **vehículos pesados con destino a Italia, Alemania u otros países accesibles a través de estos Estados, durante ocho horas consecutivas, todos los sábados a lo largo de dos meses** (entre enero y principios de marzo, de las 7:00 a las 15:00). La prohibición volvió a aplicarse durante los sábados de invierno de 2024. Austria alega que era necesaria para garantizar la seguridad vial y el buen funcionamiento de las autopistas en periodos de considerable congestión.

El Abogado General considera que **esta prohibición es discriminatoria**, ya que no cabe identificar su ámbito de aplicación exclusivamente en función del destino final del vehículo, limitándola a los trayectos cuyo destino sea el extranjero, **y que no está debidamente justificada**. Combinada con las otras prohibiciones, hacía en la práctica casi imposible el transporte internacional de mercancías con vehículos pesados durante el fin de semana. En el conjunto de la semana, los vehículos pesados solo podían circular sin restricciones durante aproximadamente el 46 % del tiempo total. En realidad, la necesidad de aumentar la seguridad vial y evitar congestiones durante ocho horas los sábados de invierno respondía en gran parte a los efectos de las demás medidas de tráfico adoptadas por Austria.

La medida de **dosificación del tráfico**, introducida a partir de marzo de 2018, limita, según Italia, a un máximo de trescientos vehículos por hora el número de vehículos pesados procedentes de Alemania y con destino al sur por la autopista A12. ⁶ La medida se aplica en días determinados, fijados con antelación por las autoridades austriacas y anunciados pública y periódicamente. Según Austria, la dosificación no obstaculiza realmente el tráfico de mercancías, sólo se aplica cuando es absolutamente necesaria y durante unas horas (generalmente por la mañana) y no impone un número predeterminado de vehículos admitidos, ya que la reducción de los vehículos entrantes se consigue estableciendo un límite de velocidad adicional.

En opinión del Abogado General, **la dosificación no es censurable si**, como sostiene Austria, **se plasma en un mero límite de velocidad impuesto excepcionalmente para determinados tramos de la autopista en circunstancias singulares, ante previsiones fundadas de congestión del tráfico**. Señala que Italia no ha conseguido demostrar que sus efectos den lugar a una restricción cuantitativa a la importación o a una medida de efecto equivalente.

RECUERDE: Las conclusiones del Abogado General no vinculan al Tribunal de Justicia. La función del Abogado General consiste en proponer al Tribunal de Justicia, con absoluta independencia, una solución jurídica al asunto del que se ocupa. Los jueces del Tribunal de Justicia comienzan ahora sus deliberaciones sobre este asunto. La sentencia se dictará en un momento posterior.

RECUERDE: 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 las conclusiones se publica en el sitio CURIA el día de su lectura.

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

Tiene a su disposición imágenes de la lectura de las conclusiones en «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

¡Siga en contacto con nosotros!



¹ Los Estados miembros pueden interponer un recurso por incumplimiento contra otro Estado miembro (artículo 259 TFUE). Para ello deben someter previamente el asunto a la Comisión. Seguidamente, los Estados interesados formulan sus observaciones y la Comisión emite un dictamen motivado, que no es no obstante preceptivo para poder recurrir al Tribunal de Justicia.

² Concretamente, los artículos 34 y 35 TFUE, en virtud de los cuales quedan prohibidas entre los Estados miembros las restricciones cuantitativas a la importación y a la exportación, así como cualquier medida de efecto equivalente. Las medidas que obstaculizan el transporte internacional dirigido al territorio de un Estado miembro o procedente de éste, o el que simplemente transita por ese territorio, deben reputarse medidas de efecto equivalente a una restricción cuantitativa, tanto a la importación como a la exportación.

³ La autopista austriaca del Valle del Inn se extiende a través del Tirol, desde Kufstein, en la frontera septentrional con Alemania, hasta Zams, en el oeste del país. A la altura de Innsbruck, se une a la autopista del Brennero, que discurre en dirección sur hasta la frontera con Italia.

⁴ Sentencias de 15 de noviembre de 2005, Comisión/Austria ([C-320/03](#), «sentencia Brenner I»; véase asimismo el comunicado de prensa [n.º 97/05](#)), y de 21 de diciembre de 2011, Comisión/Austria ([C-28/09](#), «sentencia Brenner II»; véase también el comunicado de prensa [n.º 138/11](#)).

⁵ [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.

⁶ En dirección a Innsbruck en la A12, a partir del punto de paso de Kufstein.