



COMUNICADO DE IMPRENSA n.º 111/26

Luxemburgo, 16 de julho de 2026

Conclusões do advogado-geral no processo C-524/24 | Itália/Áustria (Autoestradas do Brenner e do Vale do Inn)

Segundo o Advogado-Geral M. Campos Sánchez-Bordona, as proibições de circulação noturna, setorial e em dias de inverno impostas pela Áustria nas autoestradas do Vale do Inn (A12) e do Brenner (A13) são contrárias ao Direito da União

Não o é, em contrapartida, o sistema de dosagem dos acessos à autoestrada do Vale do Inn

Itália intentou uma ação por incumprimento contra a Áustria ¹. Considera que a Áustria não cumpriu o Direito da União ² ao ter adotado determinadas medidas de limitação do tráfego de veículos pesados de transporte de mercadorias nas autoestradas do Vale do Inn (A12) e do Brenner (A13) ³. O eixo rodoviário resultante da intersecção destas autoestradas é uma **artéria fundamental da rede transeuropeia de transportes**: permite a ligação rodoviária de Itália com a Alemanha e, através desta última, com os restantes países da Europa setentrional.

Em dois acórdãos de 2005 e 2011 (Acórdãos Brenner I e Brenner II, respetivamente) ⁴, o Tribunal de Justiça considerou que as proibições setoriais de circulação que restringiam o tráfego de veículos pesados nesse eixo rodoviário, impostas pela Áustria para conter as emissões poluentes no corredor do Brenner e na sua área envolvente, eram incompatíveis com o Direito da União.

Em 2016, a Comissão esteve prestes a intentar uma ação contra a Áustria ao Tribunal de Justiça porque, na região do Tirol, os limites de NO₂ estabelecidos pela Diretiva relativa à qualidade do ar ⁵ eram sistematicamente excedidos. Esses limites são respeitados desde 2020. Para o efeito, a Áustria reforçou as proibições existentes e introduziu outras.

Itália impugnou no Tribunal de Justiça **quatro dessas medidas (proibições de circulação noturna, setorial e em dias de inverno e um sistema de dosagem do acesso à autoestrada A12)**. A Áustria reconhece o efeito restritivo na liberdade de circulação de mercadorias de algumas das referidas medidas, mas alega que se justificam por razões imperiosas de interesse geral: a proteção do ambiente, da saúde humana e da segurança rodoviária.

O Advogado-Geral Manuel Campos Sánchez-Bordona propõe ao Tribunal de Justiça que julgue procedente a ação por incumprimento no que diz respeito às três proibições, e improcedente no que se refere à quarta medida.

A **proibição de circulação noturna** impede que os veículos pesados de mercadorias (com massa máxima autorizada superior a 7,5 toneladas, salvo algumas exceções) circulem durante a noite num troço de 84 quilómetros da autoestrada A12. A proibição vigora durante todo o ano, mas varia em função da época e consoante se trate de um dia útil ou feriado. Segundo a Áustria, tem por objetivo **transferir as emissões de NO₂ da noite para o período diurno**, durante o qual as condições atmosféricas são mais favoráveis à dispersão das emissões, de modo a que os níveis de NO₂ no ar sejam menos elevados.

O advogado-geral considera que **a proibição noturna não responde à intenção de atingir o objetivo prosseguido de**

forma coerente e sistemática. Com a mesma não se pretende desviar o tráfego para itinerários alternativos, mas apenas diferenciá-lo para o período diurno a fim de beneficiar de condições de dispersão atmosférica mais favoráveis. Por conseguinte, justificar uma isenção a favor do tráfego local e regional com base na inexistência de itinerários alternativos para chegar a determinadas zonas não é coerente com o objetivo geral da proibição noturna.

O advogado-geral acrescenta que **a Áustria devia ter revisto a proporcionalidade da medida** com base nos riscos para a saúde humana, à luz dos últimos dados disponíveis, e devia ter estudado a possibilidade de implementar medidas alternativas antes de decidir aplicar a proibição noturna durante todo o ano.

A proibição setorial de circulação impede que os veículos pesados transportem, num troço de aproximadamente 65 quilómetros da autoestrada A12, **determinados tipos de mercadorias consideradas aptas para transporte ferroviário.** O advogado-geral considera que as exceções à proibição não a privam de coerência e que a medida poderia ser idónea para alcançar o objetivo prosseguido de proteção do ambiente. No entanto, em 2021, quando os valores-limite estabelecidos na Diretiva relativa à qualidade do ar começaram a ser respeitados em todos os troços relevantes das autoestradas A12 e A13, a Áustria **devia ter verificado se essa proibição podia ser flexibilizada** ou se convinha eliminar ou atenuar outras medidas restritivas integradas no mesmo conjunto normativo.

A proibição de circulação nos dias de inverno impedia, em 2023, que (salvo raras exceções) circulassem nas autoestradas A12 e A13 os **veículos pesados com destino a Itália, Alemanha ou outros países aos quais se possa aceder através destes Estados, durante oito horas consecutivas, todos os sábados ao longo de dois meses** (entre janeiro e o início de março, das 7h00 às 15h00). A proibição foi novamente aplicada nos sábados de inverno de 2024. A Áustria alega que a medida era necessária para garantir a segurança rodoviária e o bom funcionamento das autoestradas em períodos de congestionamento considerável.

O advogado-geral considera que **esta proibição é discriminatória**, uma vez que não se pode definir o seu âmbito de aplicação exclusivamente em função do destino final do veículo, limitando-a aos percursos cujo destino seja o estrangeiro, **e que não se encontra devidamente justificada.** Combinada com as outras proibições, tornava, na prática, quase impossível o transporte internacional de mercadorias com veículos pesados durante o fim de semana. No conjunto da semana, os veículos pesados só podiam circular sem restrições durante aproximadamente 46 % do tempo total. Na realidade, a necessidade de aumentar a segurança rodoviária e evitar congestionamentos durante oito horas nos sábados de inverno respondia, em grande parte, aos efeitos das restantes medidas de trânsito adotadas pela Áustria.

A medida de **dosagem do tráfego**, introduzida a partir de março de 2018, limita, segundo a Itália, a um máximo de trezentos veículos por hora o número de veículos pesados provenientes da Alemanha e que se dirigem para sul pela autoestrada A12 ⁶. A medida é aplicável em dias determinados, fixados com antecedência pelas autoridades austríacas e anunciados pública e periodicamente. Segundo a Áustria, a dosagem não dificulta realmente o tráfego de mercadorias, só se aplica quando é absolutamente necessária e durante algumas horas (geralmente durante a manhã), e não impõe um número predeterminado de veículos admitidos, dado que a redução dos veículos que entram é alcançada através do estabelecimento de um limite de velocidade adicional.

Na opinião do advogado-geral, **a dosagem não é censurável se, como a Áustria sustenta, for configurada como um mero limite de velocidade imposto, excecionalmente, para determinados troços da autoestrada em circunstâncias específicas, perante previsões justificadas de congestionamento do tráfego.** O advogado-geral salienta que Itália não conseguiu demonstrar que os seus efeitos dão lugar a uma restrição quantitativa à importação ou a uma medida de efeito equivalente.

NOTA: As conclusões do advogado-geral não vinculam o Tribunal de Justiça. A missão dos advogados-gerais consiste em propor ao Tribunal de Justiça, com toda a independência, uma solução jurídica nos processos que lhes são atribuídos. Os juízes do Tribunal de Justiça iniciam agora a sua deliberação no presente processo. O acórdão será proferido em data posterior.

NOTA: A Comissão ou um Estado-Membro pode intentar uma ação por incumprimento contra um Estado-Membro que não tenha cumprido as obrigações que lhe incumbem por força do Direito da União. Se o Tribunal de Justiça declarar o incumprimento, o Estado-Membro em causa tem de dar cumprimento ao acórdão o mais rapidamente possível. Se a Comissão considerar que o Estado-Membro não respeitou o acórdão, pode intentar uma nova ação em cujo âmbito pode requerer que sejam aplicadas sanções pecuniárias. No entanto, no caso de as medidas de transposição de uma diretiva não terem sido comunicadas à Comissão, o Tribunal de Justiça, mediante proposta da Comissão, pode aplicar sanções na fase do primeiro acórdão.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não vincula o Tribunal de Justiça.

O [texto integral](#) das conclusões é publicado no sítio CURIA no dia da leitura.

Contacto Imprensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

Dispõe de imagens da leitura das conclusões na «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

Fique em contacto!



¹ Os Estados-Membros podem introduzir recurso por incumprimento contra outro Estado-Membro (artigo 259.º do TFUE). Para tal, devem submeter previamente o assunto à apreciação da Comissão. Em seguida, os Estados interessados apresentam as suas observações e a Comissão formula um parecer fundamentado, que, no entanto, não é obrigatório para se poder recorrer ao Tribunal de Justiça.

² Concretamente, os artigos 34.º e 35.º TFUE, nos termos dos quais são proibidas, entre os Estados-Membros, as restrições quantitativas à importação e à exportação, bem como qualquer medida de efeito equivalente. As medidas que constituem um obstáculo ao transporte internacional destinado ao território de um Estado-Membro ou dele proveniente, ou o que simplesmente transita por esse território, devem ser consideradas medidas de efeito equivalente a uma restrição quantitativa, simultaneamente à importação e à exportação.

³ A autoestrada austríaca do Vale do Inn atravessa o Tirol, desde Kufstein, na fronteira setentrional com a Alemanha, até Zams, no oeste do país. Ao chegar a Innsbruck, une-se à autoestrada do Brenner, que segue para sul até à fronteira com a Itália.

⁴ Acórdãos de 15 de novembro de 2005, Comissão/Áustria ([C-320/03](#), «Acórdão Brenner I»; v. também Comunicado de Imprensa [n.º 97/05](#)), e de 21 de dezembro de 2011, Comissão/Áustria ([C-28/09](#), «Acórdão Brenner II»; v. também Comunicado de Imprensa [n.º 138/11](#)).

⁵ [Diretiva 2008/50/CE](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2008, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa.

⁶ Na A12 em direção a Innsbruck, desde o ponto de passagem fronteiro de Kufstein.