

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS
SODNÍ DVŮR EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ
DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS DOMSTOL
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN
EUROOPA ÜHENDUSTE KOHUS
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
COUR DE JUSTICE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES
CÚIRT BHREITHIÚNAIS NA gCÓMHPHOBAL EORPACH
CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITÀ EUROPEE
EIROPAS KOPIENU TIESA



EUROPOS BENDRIJŲ TEISINGUMO TEISMAS
EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BÍRÓSÁGA
IL-QORTI TAL-GUSTIZZJA TAL-KOMUNITAJIET EWROPEJ
HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN
TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI WSPÓLNOT EUROPEJSKICH
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DAS COMUNIDADES EUROPEIAS
SÚDNY DVOR EURÓPSKYCH SPOLOČENSTEV
SODIŠČE EVROPSKIH SKUPNOSTI
EUROOPAN YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN
EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS DOMSTOL

Presse und Information

PRESSEMITTEILUNG Nr. 97/05

15. November 2005

Urteil des Gerichtshofes in der Rechtssache C-320/03

Kommission der Europäischen Gemeinschaften / Republik Österreich

DAS FAHRVERBOT FÜR BESTIMMTE LASTKRAFTWAGEN AUF DER INNTALAUTOBAHN IST MIT DEM FREIEN WARENVERKEHR UNVEREINBAR

*Eine Behinderung des innergemeinschaftlichen Handels kann zwar grundsätzlich aus
Gründen des Umweltschutzes gerechtfertigt sein, das fragliche Fahrverbot ist jedoch
unverhältnismäßig.*

Eine Verordnung des Bundeslandes Tirol¹ von 2003 sieht für Lastkraftwagen mit einer Gesamtmasse von mehr als 7,5 t, die bestimmte Güter wie Abfälle, Steine, Erden, Kraftfahrzeuge, Rundholz oder Getreide befördern, ein Fahrverbot auf einem 46 km langen Teilstück der A 12 Inntalautobahn vor. Sie zielt auf eine Verbesserung der Luftqualität ab, um einen dauerhaften Schutz der Gesundheit des Menschen sowie des Tier- und Pflanzenbestands zu gewährleisten.

Der von der Kommission angerufene Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften stellt in seinem heutigen Urteil fest, dass dieses sektorale Fahrverbot in Tirol den freien Warenverkehr und insbesondere die freie Warendurchfuhr behindert. Diese Maßnahme betrifft nämlich einen Straßenabschnitt von überragender Bedeutung, der einer der wichtigsten terrestrischen Verbindungswege zwischen Süddeutschland und Norditalien sei.

Eine Behinderung des freien Warenverkehrs, die grundsätzlich mit dem Gemeinschaftsrecht unvereinbar ist, kann allerdings durch zwingende Erfordernisse des Umweltschutzes gerechtfertigt sein, deren Bedeutung der Gerichtshof unterstreicht.

¹ Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol vom 27. Mai 2003, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden (sektorales Fahrverbot), die am 1. August 2003 hätte in Kraft treten sollen, deren Vollziehung jedoch aufgrund eines Beschlusses des Präsidenten des Gerichtshofes auf Antrag der Kommission ausgesetzt wurde.

Dazu stellt der Gerichtshof fest, dass Österreich, nachdem in den Jahren 2002 und 2003 der in zwei Gemeinschaftsrichtlinien² festgelegte Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) im betreffenden Gebiet überschritten worden war, zum Handeln verpflichtet war, um das in diesen Richtlinien vorgeschriebene Ergebnis zu erreichen. Die Tiroler Verordnung über das sektorale Fahrverbot und ihre Rechtsgrundlage, das österreichische Immissionsschutzgesetz-Luft, mit dem diese Richtlinien umgesetzt worden sind, erfüllen jedoch nicht alle Voraussetzungen dafür, dass das streitige Verbot eine von diesen Richtlinien gedeckte Maßnahme darstellen kann.

Zum Umweltschutz im Allgemeinen stellt der Gerichtshof fest, dass **das sektorale Fahrverbot gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstößt**. Vor Erlassung einer so radikalen Maßnahme wie der eines völligen Fahrverbots auf einem Autobahnabschnitt, der eine überaus wichtige Verbindung zwischen bestimmten Mitgliedstaaten darstelle, **hätten die österreichischen Behörden nämlich sorgfältig prüfen müssen, ob nicht auf weniger beschränkende Maßnahmen zurückgegriffen werden könnte**. Sie haben aber nicht hinreichend untersucht, ob tatsächlich eine realistische Ausweichmöglichkeit besteht, um eine Beförderung der betroffenen Güter mit anderen Verkehrsträgern oder über andere Straßenverbindungen sicherzustellen, und, insbesondere, ob ausreichend geeignete Schienenkapazität zur Verfügung steht. Außerdem war ein Übergangszeitraum von nur zwei Monaten für die Vollziehung des Verbotes offensichtlich unzureichend, um es den betroffenen Unternehmen in zumutbarer Weise zu ermöglichen, sich den neuen Gegebenheiten anzupassen.

Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nichtamtliches Dokument, das den Gerichtshof nicht bindet.

Dieses Dokument ist in folgenden Sprachen verfügbar: DE EN ES FR IT HU NL PL

Den vollständigen Wortlaut des Urteils finden Sie heute ab ca. 12.00 Uhr MEZ auf der Internetseite des Gerichtshofes (<http://curia.eu.int/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=de>).

*Für weitere Auskünfte wenden Sie sich bitte an Dr. Hartmut Ost,
Tel.: (00352) 4303 3255, Fax: (00352) 4303 2734*

*Filmaufnahmen von der Verkündung des Urteils sind verfügbar über den von der Europäischen Kommission, Generaldirektion Presse und Kommunikation, angebotenen Dienst Ebs „Europe by Satellite“, L-2920 Luxemburg,
Tel.: (00352) 4301 35177, Fax: (00352) 4301 35249,
oder B-1049 Brüssel, Tel.: (0032) 2 2964106, Fax: (0032) 2 2965956*

² Richtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität (ABl. L 296, S. 55) und Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft (ABl. L 163, S. 41), geändert durch die Entscheidung 2001/744/EG der Kommission vom 17. Oktober 2001 (ABl. L 278, S. 35).