

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (velkého senátu)

15. listopadu 2005 *

Ve věci C-320/03,

jejímž předmětem je žaloba pro nesplnění povinnosti na základě článku 226 ES, podaná dne 24. července 2003,

Komise Evropských společenství, zastoupená C. Schmidt, jakož i W. Wilsem a G. Braunem, jako zmocněnci, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalobkyně,

podporovaná:

Spolkovou republikou Německo, zastoupenou W.-D. Plessingem a A. Tiemann, jako zmocněnci, ve spolupráci s T. Lübbigem, Rechtsanwalt,

Italskou republikou, zastoupenou I. M. Bragugliou, jako zmocněncem, ve spolupráci s G. De Bellisem, avvocato dello Stato, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

* Jednač jazyk: němčina.

Nizozemským královstvím, zastoupeným H. G. Sevenster, jako zmocněnkyní,

vedlejšími účastníky,

proti

Rakouské republice, zastoupené E. Riedlem a H. Dossim, jako zmocněnci,
s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalované,

SOUDNÍ DVŮR (velký senát),

ve složení V. Skouris, předseda, P. Jann, C. W. A. Timmermans, A. Rosas
a K. Schiemann, předsedové senátů, R. Schintgen (zpravodaj), J. N. Cunha
Rodrigues, R. Silva de Lapuerta, K. Lenaerts, P. Kūris, E. Juhász, G. Arestis
a A. Borg Barthet, soudci,

generální advokát: L. A. Geelhoed,
vedoucí soudní kanceláře: K. Sztranc, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 24. května 2005,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne
14. července 2005,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Svou žalobou se Komise Evropských společenství domáhá, aby Soudní dvůr určil, že Rakouská republika tím, že v návaznosti na přijetí nařízení zemského hejtmana spolkové země Tyrolsko ze dne 27. května 2003, kterým se omezuje přeprava na dálnici A 12 v údolí Innu (sektorový zákaz provozu) [Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden (sektorales Fahrverbot)] (BGBl. II, 279/2003, dále jen „sporné nařízení“), zakázala nákladním vozidlům o hmotnosti vyšší než 7,5 tuny přepravujícím určité zboží provoz na úseku dálnice A 12 v údolí Innu (Rakousko), nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z článků 1 a 3 nařízení Rady (EHS) č. 881/92 ze dne 26. března 1992 o přístupu na trh silniční přepravy zboží uvnitř Společenství na území nebo z území členského státu nebo procházející územím jednoho nebo více členských států (Úř. věst. L 95, s. 1; Zvl. vyd. 07/01, s. 370), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 484/2002 ze dne 1. března 2002 (Úř. věst. L 76, s. 1; Zvl. vyd. 07/06, s. 90, dále jen „nařízení č. 881/92“), z článků 1 a 6 nařízení Rady (EHS) č. 3118/93 ze dne 25. října 1993, kterým se stanoví podmínky, za nichž může dopravce nerezident provozovat vnitrostátní silniční přepravu zboží uvnitř členského státu (Úř. věst. L 279, s. 1; Zvl. vyd. 07/02, s. 103), ve znění nařízení č. 484/2002 (dále jen „nařízení č. 3118/93“), jakož i z článků 28 ES až 30 ES.

Právní a skutkový rámec

Právní úprava Společenství týkající se vnitřního trhu silniční přepravy

- 2 Nařízení č. 881/92 a č. 3118/93 upravují silniční přepravu zboží na území Společenství.

3 Nařízení č. 881/92, které se v souladu se svým čl. 1 odst. 1 vztahuje v mezinárodní silniční přepravě zboží pro cizí potřebu na jízdy provedené na území Společenství, ve svém článku 3 stanoví, že členské státy vydají povolení Společenství každému provozovateli silniční přepravy zboží, který je usazen na jejich území a je oprávněn k provozování mezinárodní silniční přepravy zboží.

4 Mimoto podle čl. 1 odst. 1 nařízení č. 3118/93:

„Každý provozovatel silniční přepravy zboží pro cizí potřebu, který je držitelem povolení Společenství podle nařízení (EHS) č. 881/92 a jehož řidič, který je státním příslušníkem třetí země, má osvědčení řidiče v souladu s podmínkami stanovenými v uvedeném nařízení, je oprávněn za podmínek stanovených v tomto nařízení provozovat dočasně vnitrostátní silniční přepravu zboží pro cizí potřebu (dále jen ‚kabotáž‘) v jiném členském státě (dále jen ‚hostitelský členský stát‘), aniž by tam měl sídlo nebo byl jinak usazen.“

5 Podle článku 6 nařízení č. 3118/93 podléhá provádění kabotáže, nejsou-li použity právní předpisy Společenství, právním a správním předpisům hostitelského členského státu pro oblasti uvedené v odstavci 1 uvedeného článku a tyto předpisy se v případě dopravců nerezidentů používají za stejných podmínek jako v případě státních příslušníků členských států, aby bylo zabráněno jakékoli otevřené nebo skryté diskriminaci na základě státní příslušnosti nebo místa usazení.

Směrnice Společenství týkající se ochrany kvality vnějšího ovzduší

- 6 Právní úprava Společenství týkající se ochrany kvality vnějšího ovzduší spočívá zejména ve směrnici Rady 96/62/ES ze dne 27. září 1996 o posuzování a řízení kvality vnějšího ovzduší (Úř. věst. L 296, s. 55; Zvl. vyd. 15/03, s. 95) a ve směrnici Rady 1999/30/ES ze dne 22. dubna 1999 o mezních hodnotách pro oxid siřičitý, oxid dusičitý a oxidy dusíku, částice a olovo ve vnějším ovzduší (Úř. věst. L 163, s. 41; Zvl. vyd. 15/04, s. 164), ve znění rozhodnutí Komise 2001/744/ES ze dne 17. října 2001 (Úř. věst. L 278, s. 35; Zvl. vyd. 15/06, s. 274; dále jen „směrnice 1999/30“).
- 7 V souladu s jejím článkem 1 je obecným účelem směrnice 96/62 vymezit základní zásady společné strategie s cílem:
 - definovat a stanovit cíle pro kvalitu vnějšího ovzduší ve Společenství, jejichž smyslem je zabránit a předcházet škodlivým účinkům na lidské zdraví a životní prostředí jako celek nebo tyto účinky snižovat,
 - posuzovat kvalitu vnějšího ovzduší v členských státech na základě společných metod a kritérií,
 - získávat odpovídající informace o kvalitě vnějšího ovzduší a zajišťovat přístupnost informací veřejnosti, mimo jiné prostřednictvím výstražných prahových hodnot,

— udržovat kvalitu vnějšího ovzduší tam, kde je dobrá, a v ostatních případech ji zlepšovat.

8 Článek 4 směrnice 96/62 stanoví, že Rada Evropské unie na návrh Komise stanoví mezní hodnoty pro znečišťující látky vyjmenované v příloze I této směrnice.

9 Článek 7 směrnice 96/62 stanoví:

„Zlepšování kvality vnějšího ovzduší

Obecné požadavky

1. Členské státy učiní nezbytná opatření k zajištění dodržování mezních hodnot.

[...]

3. Členské státy vypracují akční plány, v nichž uvedou krátkodobá opatření, která mají být přijata v případě rizika překročení mezních hodnot nebo výstražných prahových hodnot s cílem snížení tohoto rizika a zkrácení doby trvání takové situace. V některých případech mohou uvedené plány stanovit opatření na kontrolu a v nezbytném případě i na pozastavení činností, které přispívají k překračování mezních hodnot, včetně provozu motorových vozidel.“

- 10 Článek 8 odst. 3 směrnice 96/62 mimoto stanoví:

„Pro oblasti a aglomerace uvedené v odstavci 1 [tj. ty, v nichž hodnoty jedné nebo několika znečišťujících látek překračují součet mezní hodnoty a meze tolerance] přijmou členské státy opatření k zajištění vypracování nebo uplatňování plánu či programu, na jehož základě bude ve stanovené lhůtě dosaženo mezní hodnoty.

Uvedený plán nebo program musí být zpřístupněn veřejnosti a musí obsahovat přinejmenším informace vyjmenované v příloze IV.“

- 11 Mezní hodnoty pro oxid dusičitý (NO₂) jsou stanoveny ve směrnici 1999/30.

- 12 Podle článku 4 směrnice 1999/30:

„Oxid dusičitý a oxidy dusíku

1. Členské státy učiní nezbytná opatření k zajištění toho, aby koncentrace oxidu dusičitého a popřípadě oxidů dusíku ve vnějším ovzduší posuzované podle článku 7 nepřekračovaly mezní hodnoty přílohy II oddílu I ode dne v ní uvedeného.

Meze tolerance stanovené v příloze II oddílu I se uplatní podle článku 8 směrnice 96/62/ES.

2. Výstražná prahová hodnota pro koncentrace oxidu dusičitého ve vnějším ovzduší je stanovena v příloze II oddílu II.“

13 Z přílohy II oddílu I směrnice 1999/30 vyplývá, že pokud jde o oxid dusičitý:

— hodinová mezní hodnota je stanovena na $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, „která nesmí být překročena častěji než 18x v kalendářním roce“, zvýšená o klesající procentní hodnotu až do 1. ledna 2010;

— roční mezní hodnota je stanovena na $40\mu\text{g}/\text{m}^3$, rovněž zvýšená o tutéž klesající procentní hodnotu až do 1. ledna 2010, je pro rok 2002 stanovena na $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

14 Uvedený oddíl I rovněž stanoví, že výše uvedené mezní hodnoty musí být dodržovány od 1. ledna 2010.

15 Podle čtvrtého bodu odůvodnění směrnice 1999/30 se u mezních hodnot stanovených v této směrnici jedná o minimální požadavky a podle článku 176 ES mohou členské státy zachovat nebo zavést přísnější ochranná opatření a zejména stanovit přísnější mezní hodnoty.

Vnitrostátní právo a skutkový základ sporu

- 16 Směrnice 96/62 a 1999/30 byly do rakouského práva provedeny změnou zákona o ochraně ovzduší před emisemi (Immissionsschutzgesetz-Luft, BGBl. I, 115/1997, dále jen „IG-L“).
- 17 Článek 10 IG-L upravuje zveřejňování seznamu opatření, která mají být přijata v případě překročení mezní hodnoty. Článek 11 tohoto zákona stanoví zásady, které je v tomto případě třeba dodržovat, jako je zásada „znečišťovatel platí“ a zásada proporcionality. Článek 14 téhož zákona obsahuje ustanovení, která jsou zvláště použitelná pro odvětví dopravy.
- 18 Dne 1. října 2002, poté co bylo zjištěno překročení mezní hodnoty pro oxid dusičitý, jak je vymezena v příloze II oddílu I směrnice 1999/30, orgány spolkové země Tyrolsko zavedly dočasný zákaz nočního provozu těžkých nákladních vozidel na úseku dálnice A 12 v údolí Innu.
- 19 V průběhu roku 2002 byla na tomto úseku dálnice v místě měření Vomp/Raststätte opět překročena roční mezní hodnota stanovená v uvedené příloze II na $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$, přičemž roční zaznamenaný průměr byl $61 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- 20 Dočasný zákaz nočního provozu byl tehdy prodloužen a poté od 1. června 2003 nahrazen trvalým zákazem nočního provozu postihujícím přepravu zboží těžkými nákladními vozidly o hmotnosti vyšší než 7,5 tuny, platným během celého roku.

- 21 Dne 27. května 2003 přijal zemský hejtman spolkové země Tyrolsko na základě IG-L sporné nařízení, zakazující od 1. srpna 2003 na dobu neurčitou provoz některých těžkých nákladních vozidel přepravujících určité zboží na dotčeném úseku dálnice A 12.
- 22 Cílem sporného nařízení je podle jeho článku 1 snížení emisí spojených s lidskou činností, čímž má přispívat ke zlepšení kvality ovzduší za účelem zajištění trvalé ochrany lidského zdraví a zdraví živočichů a rostlin.
- 23 Článek 2 sporného nařízení vymezuje tzv. „ochranné pásmo“ spočívající v úseku dálnice A 12 v délce 46 km mezi obcemi Kundl a Ampass.
- 24 Na uvedeném úseku je podle článku 3 téhož nařízení zakázáno používat těžká nákladní vozidla nebo návěsy o celkové hmotnosti vyšší než 7,5 tuny a těžká nákladní vozidla s přívěsy o celkové hmotnosti vyšší než 7,5 tuny přepravující následující kategorie zboží: veškeré typy odpadu uvedeného v Evropském katalogu odpadů [uvedeném v rozhodnutí Komise 2000/532/ES ze dne 3. května 2000, kterým se nahrazuje rozhodnutí 94/3/ES, kterým se stanoví seznam odpadů podle čl. 1 písm. a) směrnice Rady 75/442/EHS o odpadech, a rozhodnutí Rady 94/904/ES, kterým se stanoví seznam nebezpečných odpadů ve smyslu čl. 1 odst. 4 směrnice Rady 91/689/EHS o nebezpečných odpadech (Úř. věst. L 226, s. 3; Zvl. vyd. 15/05, s. 151), ve znění rozhodnutí Rady 2001/573/ES ze dne 23. července 2001, kterým se mění rozhodnutí Komise 2000/532/ES, pokud jde o seznam odpadů (Úř. věst. L 203, s. 18; Zvl. vyd. 15/06, s. 165)], obiloviny, dřevo a korek, železná a neželezná rudy, kamení, zeminu, štěrk, motorová vozidla a přívěsy a stavební ocel. Zákaz měl být

prováděn ihned od 1. srpna 2003, aniž by byly vyžadovány další kroky ze strany příslušných orgánů.

- 25 Článek 4 sporného nařízení stanoví výjimku ze zákazu stanoveného uvedeným článkem 3 pro těžká vozidla přepravující zboží z města Innsbruck nebo z okresů Kufstein, Schwaz nebo Innsbruck-Land nebo do tohoto města a okresů. Mimoto samotný IG-L stanoví další výjimky: vylučuje ze zákazu provozu některé kategorie vozidel, mezi nimiž jsou uvedena vozidla na údržbu silnic a sběr odpadu, jakož i vozidla používaná v zemědělství a lesnictví. Krom toho, pokud jde o ostatní vozidla používaná ve veřejném zájmu nebo pro důležité soukromé účely, lze požádat o individuální výjimky.

Postup před zahájením soudního řízení

- 26 Po první výměně dopisů s Rakouskou republikou Komise dne 25. června 2003 zaslala tomuto členskému státu výzvu dopisem a vyzvala ho k odpovědi ve lhůtě jednoho týdne. Rakouská vláda odpověděla dopisem ze dne 3. července 2003.
- 27 Dne 9. července 2003 Komise zaslala Rakouské republice na základě článku 226 ES odůvodněné stanovisko, ve kterém pro její odpověď stanovila opět lhůtu jednoho týdne. Tento členský stát odpověděl na odůvodněné stanovisko dopisem ze dne 18. července 2003.

- 28 Komise se rozhodla, majíc za to, že vysvětlení Rakouské republiky v odpověď na uvedené odůvodněné stanovisko nebylo uspokojující, podat projednávanou žalobu.

Odklad provádění sektorového zákazu provozu

- 29 Usnesením ze dne 30. července 2003, Komise v. Rakousko (C-320/03 R, Recueil, s. I-7929), předseda Soudního dvora rozhodl v rámci zajišťovacích opatření, aby Rakouská republika odložila provádění zákazu provozu obsaženého ve sporném nařízení až do vydání usnesení o ukončení řízení o předběžném opatření.

- 30 Usnesením ze dne 2. října 2003, Komise v. Rakousko (C-320/03 R, Recueil, s. I-11665), byl odklad provádění uvedeného zákazu provozu prodloužen do 30. dubna 2004 a usnesením ze dne 27. dubna 2004 (C-320/03 R, Recueil, s. I-3593) bylo toto prodloužení zachováno až do rozhodnutí Soudního dvora ve věci samé, týkajícího se této žaloby.

K přípustnosti žaloby

- 31 Rakouská republika napadá přípustnost žaloby z důvodu mimořádně krátkých lhůt, které jí byly stanoveny během postupu před zahájením soudního řízení na přípravu

jejích odpovědí na výzvu dopisem a na odůvodněné stanovisko, jež jí byly zaslány Komisí. Domnívá se, že byla porušena práva obhajoby, jakož i právo na spravedlivé řízení, a zpochybňuje, že služby Komise během tohoto stadia řízení vážně prozkoumaly vyjádření rakouských orgánů.

- 32 Rakouská republika dodává, že Komise měla použít postup stanovený v nařízení Rady (ES) č. 2679/98 ze dne 7. prosince 1998 o fungování vnitřního trhu ve vztahu k volnému pohybu zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 337, s. 8; Zvl. vyd. 01/03, s. 35).
- 33 V tomto ohledu je nutno uvést, že velmi krátké lhůty, které Komise stanovila Rakouské republice pro odpověď na výzvu dopisem a pro vyhovění odůvodněnému stanovisku byly vynuceny datem nabytí účinnosti sporného nařízení, stanoveným samotnými rakouskými orgány. Krom toho je nesporné, že tyto orgány znaly stanovisko Komise před zahájením postupu před zahájením soudního řízení a dokonce i před přijetím sporného nařízení, jelikož, jak vyplývá ze spisu, tento orgán, kterému byla podána stížnost, požádal dopisem ze dne 6. května 2003 rakouské orgány, aby mu poskytly informace o textu, který byl připravován.
- 34 Za těchto podmínek nelze vytýkat Komisi, která na základě článku 211 ES dbá na dodržování povinností členských států vyplývajících pro ně z práva Společenství, že stanovila lhůty s ohledem na okolnosti, které charakterizují dotčenou situaci, a zejména na naléhavost (viz v tomto smyslu rozsudky ze dne 2. února 1988, Komise v. Belgie, C-293/85, Recueil, s. 305, bod 14; ze dne 28. října 1999, Komise v. Rakousko, C-328/96, Recueil, s. I-7479, body 34 a 51, jakož i ze dne 13. prosince 2001, Komise v. Francie, C-1/00, Recueil, s. I-9989, body 64 a 65).

35 Pokud jde o postup stanovený v nařízení č. 2679/98, který směřuje k co nejrychlejšímu odstranění takových překážek volnému pohybu zboží mezi členskými státy, jako jsou překážky vymezené v článku 1 tohoto nařízení, je nutno uvést, jak poznamenal generální advokát v bodě 35 svého stanoviska, že provedení takového postupu nikterak nepředstavuje předběžnou podmínku, která má být splněna Komisí před zahájením postupu před zahájením soudního řízení na základě článku 226 ES, a že uvedené nařízení nemůže žádným způsobem omezit pravomoci, které tento orgán má na základě posledně uvedeného ustanovení (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 2. června 2005; Komise v. Řecko, C-394/02, Sb. rozh. s. I-4713, body 27 a 28, jakož i uvedená judikatura).

36 V důsledku toho je namístě prohlásit projednávanou žalobu za přípustnou.

K věci samé

Argumentace Komise a členských států, které se účastní řízení jako vedlejší účastníci

37 Podle Komise je sporné nařízení v rozporu s ustanoveními práva Společenství v oblasti volného pohybu dopravních služeb, obsaženými v nařízení č. 881/92, jakož i v nařízení č. 3118/93, a narušuje volný pohyb zboží zaručený články 28 ES až 30 ES.

- 38 Zákaz stanovený sporným nařízením se podle ní *de facto* dotýká převážně mezinárodního tranzitu zboží. Tranzitní přeprava, postižená takovým zákazem, je totiž z více než 80 % uskutečňována nerakouskými podniky, zatímco přeprava, na kterou se tento zákaz nevztahuje, je uskutečňována z více než 80 % rakouskými podniky. Uvedené nařízení proto zavádí přinejmenším nepřímou diskriminaci, což je neslučitelné s nařízením č. 881/92 a s nařízením č. 3118/93, jakož i s články 28 ES až 30 ES.
- 39 Takový zákaz, který je tak použitelný rozdílným způsobem, nemůže být odůvodněn ochranou životního prostředí. Ačkoli je pravda, že Rakouská republika usiluje o odůvodnění sporného nařízení veřejným zdravím a ochranou životního prostředí, je podle Komise a členských států, které se účastní řízení jako vedlejší účastníci, zjevné, že převažujícím je posledně uvedený cíl. Odůvodnění ochranou veřejného zdraví na základě článku 30 ES je přitom možné pouze tehdy, pokud dotčené zboží představuje přímou a prokazatelnou hrozbu pro lidské zdraví. Tak tomu v projednávaném případě zjevně není.
- 40 V případě, že by měl Soudní dvůr za to, že sporné nařízení, přestože je rozdílně použitelné, může být právoplatně odůvodněno ochranou životního prostředí, Komise podpůrně tvrdí, že toto nařízení nemůže být odůvodněno na základě směrnic 96/62 a 1999/30. Jednak totiž nemůže být základem neomezeného sektorového zákazu provozu čl. 7 odst. 3 směrnice 96/62, který se týká pouze naléhavých a přechodných opatření. Krom toho, pokud byla mezní hodnota oxidu dusičitého stanovena v čl. 8 odst. 3 této posledně uvedené směrnice, zvýšená o mez tolerance, v roce 2002 zjevně překročena, seznam opatření obsažený v článku 10 IG-L neobsahuje údaje vyžadované uvedeným čl. 8 odst. 3 a přílohou IV směrnice 96/62.

41 Členské státy, které se účastní řízení jako vedlejší účastníci, rovněž pochybují o metodě měření stupně znečištění v Rakousku a o metodě , na jejímž základě byl dosažen závěr, že emise oxidu dusičitého musí být přičítány zejména určité kategorii těžkých vozidel. Zvláště německá vláda uplatňuje, že podle přílohy II oddílu I směrnice 1999/30 bude roční mezní hodnota na ochranu lidského zdraví závazná až od 1. ledna 2010. Do tohoto data překročení mezních hodnot stanovených pro jednotlivé roky neodůvodňuje přijetí okamžitých opatření členskými státy. Je povoleno učinit tak pouze tehdy, pokud byla překročena „výstražná prahová hodnota“ stanovená v čl. 2 bodě 6 a v příloze II oddílu II uvedené směrnice, což Rakouská republika netvrdila, ba ani nezmínila. Krom toho nebylo podle německé a italské vlády překročení mezní hodnoty oxidu dusičitého, o které se sporné nařízení opírá, zjištěno v souladu s požadavky vyplývajícími z příloh V a VI směrnice 1999/30. Německá vláda rovněž uplatňuje několik metodologických nedostatků, kterými se vyznačují odběry vzorků provedené rakouskými orgány. Krom toho tato vláda poukazuje na to, že používání dlouhých náhradních tras by vedlo k většímu znečištění ovzduší a pouze by problém přemístilo.

42 V každém případě není sporné nařízení v souladu se zásadou proporcionality.

43 V tomto ohledu Komise konstatuje, že podle tyrolských statistických údajů využívalo v roce 2002 dálnici A12 mezi obcemi Wörgl (která leží blízko německé hranice) a Hall (nacházející se 10 km od Innsbrucku) denně v průměru 5 200 těžkých nákladních vozidel. Sporné nařízení přitom znamená zákaz veškeré mezinárodní tranzitní přepravy zboží, uvedeného v tomto nařízení, těžkými nákladními vozidly, přičemž jiné možné silniční trasy znamenají pro dotčené hospodářské subjekty nemalou objížďku.

- 44 Krom toho podle Komise a členských států, které se účastní řízení jako vedlejší účastníci, nepředstavuje železnice v krátkodobém horizontu realistické náhradní řešení pro dotčené silniční přepravce z důvodu omezené kapacity brennerského železničního tahu a s ohledem na technická omezení, zpoždění a nedostatek spolehlivosti tohoto způsobu přepravy, a to bez ohledu na způsob železniční přepravy, který by připadal v úvahu jako náhrada silniční přepravy zboží, na něž se vztahuje sporné nařízení.
- 45 Komise se dovolává rovněž značných hospodářských důsledků vyplývajících z provedení zákazu stanoveného sporným nařízením nejen pro odvětví dopravy, ale rovněž pro výrobce dotčeného zboží, kteří ponесou zvýšené přepravní náklady, přičemž německé a italské podniky budou takovým zákazem dotčeny jako první. Komise a členské státy, které se účastní řízení jako vedlejší účastníci, uvádí, že ohroženy jsou malé a střední podniky, z nichž se mnohé specializují na přepravu některého z uvedeného zboží.
- 46 Komise, podporovaná členskými státy, které se účastní řízení jako vedlejší účastníci, uvádí různá opatření, která podle těchto účastníků řízení mohou narušit volný pohyb zboží a volný pohyb dopravních služeb v menší míře, přičemž jsou zároveň vhodná pro dosažení cíle sporného nařízení, a sice:
- možnost zavedení postupného zákazu provozu těžkých nákladních vozidel jednotlivých tříd EURO;

- systém ekobodů, stanovený v Protokolu č. 9 o silniční, železniční a kombinované dopravě v Rakousku (dále jen „protokol č. 9“) k Aktu o podmínkách přistoupení Rakouské republiky, Finské republiky a Švédského království a o úpravách smluv, na nichž je založena Evropská unie (Úř. věst. 1994, C 241, s. 21, a Úř. věst. 1995, L 1, s. 1), s tím, že tento protokol již výrazně přispěl ke sladění provozu těžkých nákladních vozidel s požadavky na ochranu životního prostředí;

- omezení provozu těžkých nákladních vozidel v době dopravní špičky;

- noční zákaz provozu těchto vozidel;

- zavedení systému mýtného v závislosti na hodnotě znečišťujících látek, nebo

- zavedení omezení rychlosti.

⁴⁷ Tato různá opatření, která by byla více v souladu se zásadou odvracení ohrožení životního prostředí u zdroje a se zásadou „znečišťovatel platí“, by zahrнула rovněž místní dopravu a snížila by znečištění způsobené vozidly, kterých se sporné nařízení netýká. V každém případě je předčasné přijetí tohoto nařízení, aniž by byly vyhodnoceny účinky zákazu nočního provozu na koncentraci oxidu dusičitého, který byl zaveden několik měsíců před přijetím uvedeného nařízení.

- 48 Německá vláda krom toho uplatňuje, že volba zboží je svévolná a nespravedlivá. Podle nizozemské vlády se sporné nařízení týká pouze jednoho z řady zdrojů znečištění v dotčené oblasti a omezuje i používání těžkých nákladních vozidel třídy EURO-3, která jsou poměrně čistá. Italská vláda zase tvrdí, že nařízení rovněž porušuje právo na tranzit, přiznané právem Společenství vozidlům, jimž byly přiděleny ekobody.
- 49 Konečně německá vláda tvrdí, že před zavedením tak rázného opatření, jako je sektorový zákaz provozu, ukládal článek 10 ES Rakouské republiky konzultovat v dostatečném předstihu dotčené členské státy a Komisi. Podle Komise mělo být takové opatření, pokud vůbec, zaváděno postupně, aby dotčeným odvětvím umožnilo připravit se na změnu okolností vyplývající z jeho uplatnění.

Argumentace Rakouské republiky

- 50 Rakouská republika tvrdí, že sporné nařízení je v souladu s právem Společenství. Bylo přijato za dodržení ustanovení směrnic o ochraně kvality vnějšího ovzduší a zvláště článků 7 a 8 směrnice 96/62, provedených do rakouského právního řádu.
- 51 Tato posledně uvedená směrnice, ve spojení se směrnicí 1999/30, ukládá v případě překročení roční mezní hodnoty oxidu dusičitého dotčenému členskému státu povinnost konat. Přitom Komise nepochybně, že v roce 2002 v místě měření Vomp/Raststätte překročila mezní hodnota, zvýšená o mez tolerance, $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a že

v roce 2003 byla tato mezní hodnota výrazně překročena, neboť koncentrace oxidu dusičitého ve vnějším ovzduší dosáhla 68 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Sporné nařízení bylo přijato v tomto kontextu.

52 Rakouská republika uznává, že protokol č. 9, zavádějící systém ekobodů, výslovně stanoví výjimky ze sekundárního práva Společenství. Tyto výjimky jsou podle ní nicméně vyjmenovány taxativně a nezahrnují směrnice 96/62 a 1999/30.

53 Vědecké studie jasně dokázaly, že emise oxidu dusičitého z provozu těžkých vozidel jsou významným zdrojem znečištění ovzduší v oblasti pokryté sporným nařízením. Je zjevné, že bylo nezbytné omezit množství přepravy uskutečňované těmito vozidly. Za tímto účelem rakouské orgány vybraly zboží, jehož přeprava po železnici je z technického i hospodářského hlediska účinným náhradním řešením. Rakouská republika se v tomto ohledu opírá o dokumenty různých státních i soukromých, vnitrostátních i zahraničních železničních společností, ze kterých podle ní vyplývá, že existuje dostatečná kapacita pro vypořádání se se zvýšenou poptávkou vyplývající z přijetí uvedeného nařízení. Existují rovněž náhradní silniční trasy. Téměř polovina silniční přepravy těžkými nákladními vozidly tranzitující brennerským koridorem má totiž k dispozici náhradní trasu kratší nebo přinejmenším rovnocennou trase přes Brenner.

54 S ohledem na tato náhradní řešení je zcela nepodložené znepokojení Komise, které spočívá na předpokladu, že veškerá tranzitní doprava zahraničních těžkých nákladních vozidel bude muset být přesměrována buď přes Švýcarsko, nebo trasou přes Tauern v Rakousku.

- 55 Rakouská republika rovněž zpochybňuje argumenty vycházející z hospodářských důsledků sporného nařízení v odvětví dopravy. To se vyznačuje strukturální nadměrnou kapacitou a mimořádně nízkými ziskovými maržemi. Skutečnost, že uvedené nařízení může vyhotit tyto problémy, nemůže představovat důvod pro to, aby bylo považováno za protiprávní.
- 56 Pokud jde o údajně diskriminační povahu sporného nařízení, Rakouská republika uplatňuje, že zákaz provozu se týká rovněž vnitrostátní přepravy a že volba zboží uvedeného v nařízení byla uskutečněna v závislosti na možnosti převést snadno jeho přepravu na železnici.
- 57 Rakouská republika dodává, že okolnost, že přeprava, jejíž místo původu nebo určení leží v dotčené oblasti, je vyloučena ze zákazu, nemůže prokázat existenci diskriminace nerakouských přepravců. Výjimka pro místní dopravu je totiž inherentní prováděnému systému, jelikož převedení tohoto typu dopravy na železnici, ke kterému by již z povahy věci docházelo uvnitř této oblasti, by vedlo k delším trasám do železničních terminálů, což by mělo účinky odporující cíli sledovanému sporným nařízením.
- 58 V každém případě, i kdyby Soudní dvůr rozhodl, že sporné nařízení je nepřímou diskriminační, je zákaz provozu odůvodněn ochranou jak lidského zdraví, tak životního prostředí. Rakouská republika v tomto ohledu uplatňuje, že mezní hodnoty uvedené ve směrnici 96/62 a 1999/30 byly stanoveny na základě vědeckých kritérií na úrovni, o které se předpokládá, že je nezbytná pro trvalou ochranu lidského zdraví a ochranu ekosystémů a rostlinstva. Není tudíž nutné, aby muselo být prokazováno, že každé překročení uvedených hodnot ohrožuje veřejné zdraví nebo životní prostředí jako celek.

59 Krom toho zákaz stanovený ve sporném nařízení je pro dosažení stanoveného cíle odpovídající, nezbytný a přiměřený. Komise přinejmenším do předložení repliky nezpochybnila odpovídající povahu tohoto opatření, ani jeho nezbytnost s ohledem na překročení ročních mezních hodnot. Rakouská republika naopak zpochybňuje vhodnost náhradních řešení navržených Komisí a členskými státy, které se účastní řízení jako vedlejší účastníci. Zákaz vozidel některých tříd EURO je podle ní buď nedostatečný (pokud jde o třídy 0 a 1), nebo nepřiměřený (pokud jde o třídy 0, 1 a 2). Tento posledně uvedený zákaz by se týkal 50 % přepravy těžkými nákladními vozidly a nebral by v úvahu její převoditelnost na železnici. Rakouská vláda krom toho zdůrazňuje, že mezní hodnoty byly překročeny i vzdor používání systému ekobodů a že při přípravě uvedeného nařízení byl noční zákaz provozu těžkých nákladních vozidel vzat v úvahu.

60 Mimoto sektorový zákaz provozu těžkých nákladních vozidel není ojedinělým opatřením vzhledem k tomu, že byly podniknuty jiné akce strukturální povahy, jako je rozšíření železniční infrastruktury, jakož i zlepšení místní i regionální veřejné hromadné dopravy.

61 Konečně, Rakouská republika pokládá argumentaci Komise uplatňovanou na podporu žalobního důvodu vycházejícího z porušení nařízení č. 881/92 a č. 3118/93 za nejasnou a příliš stručnou. Konkrétněji, Komise nevysvětluje důvod porušení těchto nařízení, takže nejsou splněny podmínky stanovené v čl. 38 odst. 1 písm. c) jednacího řádu Soudního dvora.

Závěry Soudního dvora

- 62 Žaloba Komise obecně směřuje k tomu, aby Soudní dvůr určil, že sporné nařízení tím, že zakázalo nákladním vozidlům o hmotnosti vyšší než 7,5 tuny přepravujícím určité zboží provoz na úseku dálnice A 12 v údolí Innu, zavedlo překážku neslučitelnou s volným pohybem zboží zaručeným Smlouvou o ES a porušilo nařízení č. 881/92 a č. 3118/93. Je proto třeba postupně přezkoumat tyto dva žalobní důvody.

Pokud jde o tvrzené porušení pravidel Smlouvy týkajících se volného pohybu zboží

– K existenci překážky volného pohybu zboží

- 63 V tomto ohledu je třeba rovnou poukázat na to, že volný pohyb zboží je jednou ze základních zásad Smlouvy (rozsudek ze dne 9. prosince 1997, Komise v. Francie, C-265/95, Recueil, s. I-6959, bod 24).
- 64 Článek 3, zařazený v první části Smlouvy nazvané „Zásady“, tak ve svém odst. 1 písm. c) stanoví, že pro účely vymezené v článku 2 této smlouvy činnosti Společenství zahrnují vnitřní trh, který se vyznačuje odstraněním překážek zejména volného pohybu zboží. Stejně tak článek 14 ES stanoví ve svém odstavci 2, že „[v]

nitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, v němž je zajištěn volný pohyb zboží [...] v souladu s ustanoveními této smlouvy“, přičemž ta jsou uvedena zejména v člancích 28 ES a 29 ES.

65 Důsledkem takového volného pohybu je existence obecné zásady volného tranzitu zboží uvnitř Společenství (viz rozsudek ze dne 16. března 1983, SIOT, C-266/81, Recueil, s. 731, bod 16).

66 Je naprosto zřejmé, že sporné nařízení tím, že nákladním vozidlům o hmotnosti vyšší než 7,5 tuny přepravujícím určité zboží zakázalo provoz na úseku silnice prvořadého významu, představující jednu ze základních pozemních komunikací mezi jižním Německem a severní Itálií, narušuje volný pohyb zboží a zejména jeho volný tranzit.

67 Okolnost, že, jak tvrdí Rakouská republika, existují náhradní trasy nebo jiné způsoby dopravy, které umožňují přepravu dotčeného zboží, nemůže vyvrátit existenci překážky. Od rozsudku ze dne 11. července 1974, Dassonville (C-8/74, Recueil, s. 837, bod 5), je totiž ustálenou judikaturou, že články 28 ES a 29 ES je v jejich kontextu třeba chápat jako směřující k odstranění veškerých přímých nebo nepřímých, skutečných nebo potenciálních překážek obchodu uvnitř Společenství (viz rozsudek ze dne 12. června 2003, Schmidberger, C-112/00, Recueil, s. I-5659, bod 56).

68 Nelze přitom popřít, že zákaz provozu stanovený sporným nařízením může tím, že dotčené podniky nutí hledat, navíc ve velmi krátké lhůtě, rentabilní náhradní řešení

přepravy zboží, na něž se toto nařízení vztahuje, omezit možnosti obchodu mezi severní Evropou a severní Itálií.

- 69 Z toho vyplývá, že sporné nařízení musí být považováno za opatření s účinkem rovnocenným množstevním omezením, které je v zásadě neslučitelné s povinnostmi podle práva Společenství vyplývajícími z článků 28 ES a 29 ES, ledaže by mohlo být objektivně odůvodněno.

– K případnému odůvodnění překážky

- 70 Podle ustálené judikatury mohou být vnitrostátní opatření způsobilá být překážkou obchodu v rámci Společenství odůvodněna kategorickými požadavky spočívajícími v ochraně životního prostředí, pokud jsou přiměřená uvedenému cíli (viz rozsudky ze dne 14. prosince 2004, Komise v. Německo, C-463/01, Recueil, s. I-11705, bod 75, jakož i Radlberger Getränkegesellschaft a S. Spitz, C-309/02, Recueil, s. I-11763, bod 75).
- 71 V projednávaném případě je nesporné, že sporné nařízení bylo přijato za účelem zajištění ochrany kvality vnějšího ovzduší v dotčené oblasti, a je tedy odůvodněno ochranou životního prostředí.
- 72 V tomto ohledu je třeba zaprvé připomenout, že ochrana životního prostředí je jedním z hlavních cílů Společenství (viz rozsudky ze dne 7. února 1985, ADBHU,

C-240/83, Recueil, s. 531, bod 13; ze dne 20. září 1988, Komise v. Dánsko, C-302/86, Recueil, s. 4607, bod 8; ze dne 2. dubna 1998, Outokumpu, C-213/96, Recueil, s. I-1777, bod 32, a ze dne 13. září 2005, Komise v. Rada, C-176/03, Sb. rozh. s. I-7879, bod 41). V tomto smyslu článek 2 ES stanoví, že posláním Společenství je podporovat „vysokou úroveň ochrany a zlepšování kvality životního prostředí“, a čl. 3 odst. 1 písm. l) ES za tímto účelem upravuje zavedení „politik[y] v oblasti životního prostředí“.

73 Krom toho musí být podle článku 6 ES „[p]ožadavky na ochranu životního prostředí [...] zahrnuty do vymezení a provádění politik a činností Společenství“, což je ustanovení, které zdůrazňuje průřezovou a základní povahu tohoto cíle (viz výše uvedený rozsudek Komise v. Rada, bod 42).

74 Zadruhé je třeba poukázat na to, pokud jde konkrétněji o ochranu kvality vnějšího ovzduší, že směrnice 1999/30 vymezuje ve své příloze II mezní hodnoty oxidu dusičitého a oxidů dusíku za účelem posouzení této kvality a určení, kdy je třeba přijmout preventivní nebo nápravná opatření.

75 V tomto kontextu směrnice 96/62 rozlišuje podle toho, zda existuje „rizik[o] překročení mezních hodnot“ nebo zda skutečně došlo k překročení těchto mezních hodnot.

76 V prvním případě tak čl. 7 odst. 3 této směrnice stanoví, že členské státy „vypracují akční plány [...] s cílem snížení tohoto rizika“. Podle téhož ustanovení mohou tyto

akční plány upravovat „pozastavení činností, které přispívají k překračování mezních hodnot, včetně provozu motorových vozidel“.

- 77 V druhém případě, a sice pokud je prokázáno, že množství znečišťujících látek překračuje mezní hodnoty, zvýšené o mez tolerance, stanoví čl. 8 odst. 3 směrnice 96/62, že členské státy „přijmou [...] opatření k zajištění vypracování nebo uplatňování plánu či programu, na jehož základě bude ve stanovené lhůtě dosaženo mezní hodnoty.“ Uvedené plány nebo programy musí být zpřístupněny veřejnosti a musí obsahovat informace vyjmenované v příloze IV uvedené směrnice.
- 78 Jelikož Rakouská republika tvrdí, že sporné nařízení, založené na IG-L, který do vnitrostátního práva provádí směrnice 96/62 a 1999/30, směřuje právě k provedení ustanovení článků 7 a 8 směrnice 96/62, je třeba nejprve přezkoumat, zda uvedené nařízení skutečně má takový cíl.
- 79 V tomto ohledu, třebaže byla metoda použitá při měření stupně oxidu dusičitého ve vnějším ovzduší kritizována Spolkovou republikou Německo a Italskou republikou, sama Komise nepochybně, že v letech 2002 a 2003 byla roční mezní hodnota stanovená pro tuto znečišťující látku, navýšená o mez tolerance, v místě měření Vomp/Raststätte překročena.
- 80 Za těchto podmínek byla Rakouská republika, s ohledem na znění článku 8 odst. 3 směrnice 96/62, povinna konat. Mezní hodnoty stanovené pro oxid dusičitý musí být v souladu s přílohou II oddílem I směrnice 1999/30 jistě dodržovány až od 1. ledna 2010. Nic to však nemění na tom, že v případě překročení mezních hodnot nelze

členskému státu vytýkat, že již před uplynutím této lhůty konal v souladu s uvedeným čl. 8 odst. 3 s cílem realizovat postupně výsledek stanovený touto posledně uvedenou směrnicí, a tím i dosáhnout ve stanovené lhůtě cíle určeného touto směrnicí.

81 Z článku 8 odst. 3 směrnice 96/62 konkrétněji vyplývá, že v případě překročení mezních hodnot je dotčený členský stát povinen vypracovat nebo uplatnit plán či program, který musí zahrnovat informace vyjmenované v příloze IV této směrnice, jako jsou informace o místě výskytu nadměrného znečištění, o hlavních zdrojích emisí odpovědných za znečištění nebo o stávajících či plánovaných opatřeních. Již pojmově musí takový plán nebo program obsahovat celou řadu odpovídajících a soudržných opatření určených ke snížení stupně znečištění za konkrétních podmínek dotčené oblasti.

82 Je nicméně nutno uvést, že opatření uvedená v článku 10 IG-L, zásady stanovené v článku 11 téhož zákona a zvláštní ustanovení týkající se odvětví dopravy, obsažená v článku 14 IG-L, nemohou být kvalifikovány jako „plán“ nebo „program“ ve smyslu čl. 8 odst. 3 směrnice 96/62, jelikož nijak nesouvisejí s konkrétní situací překročení mezních hodnot. Pokud jde o samotné sporné nařízení, přijaté na základě výše uvedených ustanovení IG-L, i za předpokladu, že by mohlo být kvalifikováno jako plán nebo program, neobsahuje, jak uvedla Komise, žádné údaje stanovené v příloze IV směrnice 96/62, a zejména žádné údaje stanovené v bodech 7 až 10 této přílohy.

83 Za těchto podmínek i za předpokladu, že sporné nařízení je založeno na čl. 8 odst. 3 směrnice 96/62, nelze toto nařízení považovat za správné a úplné provedení tohoto ustanovení.

- 84 Výše uvedené zjištění však nebrání tomu, aby překážka volného pohybu zboží vyplývající ze zákazu provozu stanoveného sporným nařízením mohla být odůvodněna jedním z kategorických požadavků obecného zájmu zakotvených v judikatuře Soudního dvora.
- 85 Za účelem ověření, zda je taková překážka přiměřená vzhledem k legitimnímu cíli sledovanému v tomto případě, a sice ochraně životního prostředí, je třeba určit, zda je nezbytná a odpovídající za účelem zajištění povoleného cíle.
- 86 K této otázce Komise a členské státy, které se účastní řízení jako vedlejší účastníci, zdůrazňují nedostatek skutečných náhradních způsobů přepravy dotčeného zboží a zároveň existenci mnoha jiných opatření, jako je zavedení omezení rychlosti nebo systémů mýtného spojeného s jednotlivými třídami těžkých nákladních vozidel či také systém ekobodů, která by mohla snížit emise oxidu dusičitého na přijatelnou úroveň.
- 87 Aniž by bylo namístě, aby Soudní dvůr sám rozhodl o existenci náhradních způsobů, ať již železničních či silničních, zajištění přepravy zboží, na něž se vztahuje sporné nařízení, za podmínek, které jsou z hospodářského hlediska přijatelné, a aby ověřil, zda bývala mohla být přijata jiná opatření, kombinovaná či nikoliv, za účelem dosažení cíle snížit emise znečišťujících látek v dotčené oblasti, postačí v tomto ohledu uvést, že před přijetím tak rázného opatření, jako je úplný zákaz provozu na úseku dálnice, která představuje životně důležité spojení mezi některými členskými státy, měly rakouské orgány pečlivě přezkoumat možnost použití opatření, která omezují volný pohyb v menší míře, a tato opatření nepřijmout pouze tehdy, pokud by byla s ohledem na sledovaný cíl jasně prokázána jejich neodpovídající povaha.

- 88 Konkrétněji, vzhledem k prohlašovanému cíli zabezpečit převedení přepravy dotčeného zboží ze silnice na železnici měly uvedené orgány předtím, než se rozhodly uvést v účinnost takové opatření, jaké bylo stanoveno ve sporném nařízení, povinnost přesvědčit se, že existuje dostatečná a vhodná kapacita železnice umožňující zajistit takový převod.
- 89 Přitom jak uvedl generální advokát v bodě 113 svého stanoviska, v projednávaném případě nebylo průkazným způsobem doloženo, že při přípravě sporného nařízení se rakouské orgány dostatečně zabývaly tím, zda lze cíle snížení emisí znečišťujících látek dosáhnout jinými způsoby, které omezují volný pohyb v menší míře, a zda skutečně existuje realistické náhradní řešení umožňující zajištění přepravy dotčeného zboží jinými způsoby dopravy nebo po jiných silničních trasách.
- 90 Krom toho bylo přechodné období, omezené na dva měsíce mezi datem přijetí sporného nařízení a datem stanoveným rakouskými orgány pro provedení sektorového zákazu provozu, zjevně nedostatečné pro to, aby se dotčené hospodářské subjekty mohly přiměřeně přizpůsobit novým okolnostem (viz v tomto smyslu výše uvedené rozsudky ze dne 14. prosince 2004, Komise v. Německo, body 79 a 80, jakož i Radlberger Getränkegesellschaft a S. Spitz, body 80 a 81).
- 91 S ohledem na výše uvedené je namístě dojít k závěru, že sporné nařízení tím, že porušilo zásadu proporcionality, nemůže být právoplatně odůvodněno ochranou kvality ovzduší. V důsledku toho je toto nařízení neslučitelné s články 28 ES a 29 ES.

Pokud jde o porušení nařízení č. 881/92 a č. 3118/93

- 92 Podle Komise sporné nařízení porušuje rovněž články 1 a 3 nařízení č. 881/92, jakož i články 1 a 6 nařízení č. 3118/93.
- 93 V tomto ohledu stačí konstatovat, že Komise jak ve své žalobě nebo replice, tak i během jednání neuvedla žádnou specifickou argumentaci na podporu takového žalobního důvodu.
- 94 V důsledku toho je třeba tento žalobní důvod zamítnout.
- 95 Vzhledem k veškerým výše uvedeným úvahám je namístě určit, že Rakouská republika tím, že v návaznosti na přijetí sporného nařízení zakázala nákladním vozidlům o hmotnosti vyšší než 7,5 tuny přepravujícím určité zboží provoz na úseku dálnice A 12 v údolí Innu, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z článků 28 ES a 29 ES.

K nákladům řízení

- 96 Podle čl. 69 odst. 2 jednacího řádu se účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise požadovala náhradu nákladů řízení

a Rakouská republika neměla ve věci v převážné části úspěch, je namístě uložit posledně uvedené náhradu nákladů řízení. Na základě odstavce 4 téhož článku ponесou členské státy, které vstoupily do řízení jako vedlejší účastníci na podporu Komise, vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (velký senát) rozhodl takto:

- 1) **Rakouská republika tím, že v návaznosti na přijetí nařízení zemského hejtmana spolkové země Tyrolsko ze dne 27. května 2003, kterým se omezuje přeprava na dálnici A 12 v údolí Innu (sektorový zákaz provozu) [Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden (sektorales Fahrverbot)], zakázala nákladním vozidlům o hmotnosti vyšší než 7,5 tuny přepravujícím určité zboží provoz na úseku dálnice A 12 v údolí Innu, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z článků 28 ES a 29 ES .**
- 2) **Žaloba se ve zbývající části zamítá.**
- 3) **Rakouské republice se ukládá náhrada nákladů řízení.**
- 4) **Spolková republika Německo, Italská republika a Nizozemské království ponесou vlastní náklady řízení.**

Podpisy.