

KOMISJON V. AUSTRIA

EUROOPA KOHTU OTSUS (suurkoda)

15. november 2005 \*

Kohtuasjas C-320/03,

mille esemeks on EÜ artikli 226 alusel 24. juulil 2003 esitatud liikmesriigi kohustuse rikkumise hagi,

**Euroopa Ühenduste Komisjon**, esindajad: C. Schmidt ning W. Wils ja G. Braun, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

hageja,

keeda toetavad:

**Saksamaa Liitvabariik**, esindajad: W.-D. Plessing ja A. Tiemann, keda abistas *Rechtsanwalt* T. Lübbig,

**Itaalia Vabariik**, esindaja: I. M. Braguglia, keda abistas *avvocato dello Stato* G. De Bellis, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

\* Kohtuamenetluse keel: saksa.

**Madalmaade Kuningriik**, esindaja: H. G. Sevenster,

menetlusse astujad,

*versus*

**Austria Vabariik**, esindajad: E. Riedl ja H. Dossi, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

kostja,

EUROOPA KOHUS (suurkoda),

koosseisus: president V. Skouris, kodade esimehed P. Jann, C. W. A. Timmermans, A. Rosas ja K. Schiemann, kohtunikud R. Schintgen (ettekandja), J. N. Cunha Rodrigues, R. Silva de Lapuerta, K. Lenaerts, P. Kūris, E. Juhász, G. Arestis ja A. Borg Barthet,

kohtujurist: L. A. Geelhoed,  
kohtusekretär: ametnik K. Sztranc,

arvestades kirjalikus menetluses ja 24. mai 2005. aasta kohtuistungil esitatut,

olles 14 juuli 2005. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

### otsuse

- 1 Euroopa Ühenduste Komisjon palub oma hagiavalduses Euroopa Kohtul tuvastada, et keelates teatud kaupu vedavate üle 7,5-tonniste veoautode liiklemise kiirtee A 12 Inni orgu (Austria) läbival lõigul pärast seda, kui võeti vastu Tirooli liidumaa presidendi 27. mai 2003. aasta määrus transpordi piiramise kohta Inni orus kiirteel A 12 (sektoriline liiklemiskeeld) (Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden (sektorales Fahrverbot)) (BGBl. II, 279/2003; edaspidi „vaidlusalune määrus“), on Austria Vabariik rikkunud kohustusi, mis tulenevad nõukogu 26. märtsi 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 881/92 turulepääsu kohta sellise ühenduses toimuva kaupade autoveo puhul, mille algus- või lõpp-punkt asub liikmesriigi territooriumil või mis läbib ühe või mitme liikmesriigi territooriumi (EÜT L 95, lk 1; ELT eriväljaanne 07/01, lk 370), muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 1. märtsi 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 484/2002 (EÜT L 76, lk 1; ELT eriväljaanne 07/06, lk 90; edaspidi „määrus nr 881/92“), artiklitest 1 ja 3 ning nõukogu 25. oktoobri 1993. aasta määruse (EMÜ) nr 3118/93, millega kehtestatakse tingimused, mille kohaselt mitteresidendist vedajad võivad osutada liikmesriigis riigisisese autoveo teenuseid (EÜT L 279, lk 1; ELT eriväljaanne 07/02, lk 103), muudetud määrusega (EÜ) nr 484/2002 (edaspidi „määrus nr 3118/93“), artiklitest 1 ja 6 ning EÜ artiklitest 28–30.

### Õiguslik ja faktiline raamistik

#### *Autotranspordi siseturgu käsitlevad ühenduse õigusnormid*

- 2 Kaupade autoveodu ühenduse territooriumil reguleerivad määrused nr 881/92 ja 3118/93.

3 Määrus nr 881/92, mida vastavalt artikli 1 lõikele 1 kohaldatakse ühenduse territooriumil rendi või tasu eest tehtavate kaupade rahvusvaheliste autovedude suhtes, sätestab artiklis 3, et liikmesriigid väljastavad ühenduse loa vedajatele, kelle asukoht on nende territooriumil ja kellel on õigus tegeleda kaupade rahvusvahelise autoveoga.

4 Määruse nr 3118/93 artikli 1 lõige 1 sätestab:

„Igal rendi või tasu eest kaupade autoveoga tegeleval sõidukil, millel on määruses (EMÜ) nr 881/92 ettenähtud ühenduse luba ja mille juhil, kui ta on mitteliikmesriigi kodanik, on nimetatud määruses sätestatud tingimustele vastav juhitunnistus, on käesolevas määruses sätestatud tingimustel õigus ajutisel alusel rendi või tasu eest tegelda teise liikmesriigi riigisisese autoveoga, edaspidi vastavalt “vastuvõtjaliikmesriik” ja “kabotaaž”, omamata seal registrijärgset või muud asukohta.”

5 Määruse nr 3118/93 artikli 6 kohaselt peavad kabotaažveod, kui ühenduse määrustes ei ole sätestatud teisiti, olema kooskõlas vastuvõtvas liikmesriigis kehtivate õigus- ja haldusnormidega, mis käsitlevad nimetatud artikli lõikes 1 loetletud valdkondi, ning neid norme tuleb kohaldada mitteresidentidest vedajate suhtes samadel tingimustel kui need, mis kõnealune liikmesriik esitab oma kodanikele, et vältida mis tahes avalikku või varjatud diskrimineerimist kodakondsuse või registrijärgse asukoha alusel.

*Välisõhu kvaliteedi kaitset käsitlevad ühenduse direktiivid*

- 6 Välisõhu kvaliteedi kaitset käsitlevate ühenduse õigusnormide hulka kuuluvad eelkõige nõukogu 27. septembri 1996. aasta direktiiv 96/62/EÜ välisõhu kvaliteedi hindamise ja juhtimise kohta (EÜT L 296, lk 55; ELT eriväljaanne 15/03, lk 95) ja nõukogu 22. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/30/EÜ vääveldioksiidi, lämmastikdioksiidi ning lämmastikoksiidide, tahkete osakeste ja plii piirtasemete kohta välisõhus (EÜT L 163, lk 41; ELT eriväljaanne 15/04, lk 164), muudetud komisjoni 17. oktoobri 2001. aasta otsusega 2001/744/EÜ (EÜT L 278, lk 35; ELT eriväljaanne 15/06, lk 274; edaspidi „direktiiv 1999/30“).
- 7 Direktiivi 96/62 artikli 1 kohaselt on direktiivi üldeesmärk määratleda ühise strateegia aluspõhimõtted, selleks et:
- määratleda ja seada ühenduses välisõhu kvaliteedi eesmärgid inimeste tervisele ja kogu keskkonnale avalduvate kahjulike mõjude vältimiseks või vähendamiseks,
  - hinnata ühiste meetodite abil ja ühiste kriteeriumide alusel välisõhu kvaliteeti liikmesriikides,
  - hankida küllaldasi andmeid välisõhu kvaliteedi kohta ja tagada, et need tehakse — muu hulgas häiretasemetena — kättesaadavaks avalikkusele,

— säilitada välisõhu kvaliteeti, kui see juba on hea, ja parandada seda muudel juhtudel.

8 Direktiivi 96/62 artiklis 4 on sätestatud, et Euroopa Liidu Nõukogu määrab komisjoni ettepanekul kindlaks direktiivi I lisas loetletud saasteainete piirtasemed.

9 Direktiivi 96/62 artikkel 7 sätestab:

„Välisõhu kvaliteedi parandamine

Üldnõuded

1. Liikmesriigid võtavad piirtasemetest kinnipidamiseks vajalikke meetmeid.

[...]

3. Liikmesriigid koostavad tegevuskavad ja näitavad neis ära meetmed, mida tuleb võtta kiiresti, kui on oht, et piir- ja/või häiretasemed ületatakse, et seda ohtu ja sellise olukorra kestvust vähendada. Sellistes kavades võib olenevalt konkreetsest olukorrast näha ette meetmeid [sellise] tegevuse, sealhulgas maanteeliikluse [kontrollimiseks] ja vajaduse korral peatamiseks, [millel on osa piirtasemete ületamises].” [täpsustatud tõlge]

10 Direktiivi 96/62 artikli 8 lõige 3 sätestab:

„Liikmesriigid võtavad [...] piirkondades ja aglomeraatides [, kus ühe või mitme saasteaine tase ületab nii piirtaset kui ka selle ületamismäära,] meetmeid, tagamaks et koostatakse või rakendatakse kava või programm piirtaseme saavutamiseks kindlaksmääratud aja jooksul.

Kõnealune kava või programm, mis peab olema kättesaadav avalikkusele, peab sisaldama vähemalt IV lisas kirjeldatud teavet.”

11 Lämmastikdioksiidi (NO<sub>2</sub>) piirtasemed on kindlaks määratud direktiiviga 1999/30.

12 Direktiivi 1999/30 artikkel 4 sätestab:

„Lämmastikdioksiid ja lämmastikoksiidid

1. Liikmesriigid võtavad vajalikke meetmeid selle tagamiseks, et artikli 7 kohaselt hinnatud lämmastikdioksiidi ja, kui see on võimalik, lämmastikoksiidide sisaldus välisõhus ei ületaks II lisa I jaos ettenähtud piirtasemeid alates selles lisas märgitud tähtaegadest.

II lisa I jaos ettenähtud lubatud ületamismäärasid kohaldatakse kooskõlas direktiivi 96/62/EÜ artikli 8 nõuetega.

2. Lämmastikdioksiidi sisalduse häiretaseme väärtused välisõhus on ette nähtud II lisa II jaos.”

13 Direktiivi 1999/30 II lisa I jaost nähtub, et lämmastikdioksiidi puhul määratakse:

— tunniseks piirtasemeks  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , mida „ei tohi ületada rohkem kui 18 korral kalendriaasta jooksul”, suurendatuna ületamismäära võrra, mis väheneb nullini 1. jaanuariks 2010;

— aastaseks piirtasemeks  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , suurendatuna samasuguse ületamismäära võrra, mis väheneb nullini 1. jaanuariks 2010, seega 2002. aastal  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

14 Kõnealuses I jaos on veel sätestatud, et mainitud piiratasemed tuleb saavutada 1. jaanuariks 2010.

15 Direktiivi 1999/30 neljanda põhjenduse kohaselt kujutavad direktiivis ettenähtud piiratasemed endast miinimumnõudeid ning kooskõlas EÜ artikliga 176 võivad liikmesriigid säilitada või kasutusele võtta ka karmimad kaitsemeetmed, eelkõige kehtestada rangemaid piirtasemeid.



*Siseriiklik õigus ja vaidluse aluseks olevad asjaolud*

- 16 Austria õigusesse võeti direktiivid 96/62 ja 1999/30 üle muudatustega seaduses õhu kaitsmise kohta saaste eest (Immissionsschutzgesetz-Luft, *BGBI.* I, 115/1997, edaspidi „IG-L”).
- 17 IG-L § 10 näeb ette loetelu avaldamise meetmete kohta, mida tuleb võtta piirtaseme ületamise korral. Seaduse § 11 sätestab sellisel juhul järgitavad põhimõtted nagu põhimõte, et saastaja maksab, ja proportsionaalsuse põhimõte. Seaduse § 14 sisaldab konkreetselt transpordisektori suhtes kohaldatavaid sätteid.
- 18 Tirooli ametiasutused kehtestasid 1. oktoobril 2002, olles tuvastanud direktiivi 1999/30 II lisa I jaos ette nähtud lämmastikdioksiidi piirtaseme ületamise, ajutise öise liikluskeelu rasketele kaubaveokitele kiirtee A 12 Inni orgu läbival lõigul.
- 19 Kõnealusel II lisas ette nähtud piirtaset  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ületati uuesti 2002. aasta jooksul kiirteelõigu Vomp/Raststätte kontrollpunktis, kus registreeritud aastakeskmine oli  $61 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .
- 20 Ajutist öise liiklemise keeldu pikendati ning alates 1. juunist 2003 asendati see alalise öise liiklemise keeluga üle 7,5-tonniste rasketele kaubaveokitele, kusjuures selline keeld kehtis aastaringselt.

- 21 Tirooli Landeshauptmann võttis 27. mail 2003 vastu vaidlusaluse määruse, keelates määramata ajaks alates 1. augustist 2003 teatavaid kaupu vedavate raskete kaubaveokite liiklemise kõnealusel kiirtee A 12 lõigul.
- 22 Vaidlusaluse määruse § 1 kohaselt on määruse eesmärk vähendada inimtegevusega seotud heiteid ja parandada niiviisi õhu kvaliteeti, et tagada püsiv inimeste ning loomade ja taimede tervise kaitse.
- 23 Vaidlusaluse määruse § 2 piiritleb „sanitaartsooni”, mis koosneb 46 km pikkusest Kundli ja Ampassi vahelisest kiirtee A 12 lõigust.
- 24 Sama määruse § 3 keelab kõnealusel teelõigul liigelda rasketel kaubaveokitel või poolhaagistel, mille lubatud täismass on üle 7,5 tonni, ja haagisega rasketel kaubaveokitel, mille ühine lubatud täismass ületab 7,5 tonni, kui nad veavad järgmisi kaupu: kõik jäätmed, mis on loetletud Euroopa jäätmeloendis (komisjoni 3. mai 2000. aasta otsuses 2000/532/EÜ, millega asendatakse otsus 94/3/EÜ (millega kehtestatakse jäätmeid käsitleva nõukogu direktiivi 75/442/EMÜ artikli 1 punkti a kohaselt jäätmete nimistu) ja nõukogu otsus 94/904/EÜ (millega kehtestatakse ohtlike jäätmeid käsitleva nõukogu direktiivi 91/689/EMÜ artikli 1 lõike 4 kohaselt ohtlike jäätmete nimistu) (EÜT L 226, lk 3; ELT eriväljaanne 15/05, lk 151), sõnastuses, mis tuleneb nõukogu 23. juuli 2001. aasta otsusest 2001/573/EÜ, millega muudetakse otsust 2000/532 jäätmete nimistu osas (EÜT L 203, lk 18; ELT eriväljaanne 15/06, lk 165)), teravili, palgid, puukoor ja kork, raudmetallide ja mitteraudmetallide maagid, kivimid, mullad, süvendusjääd, mootorsõidukid ja haagised või teraskonstruksioonid. Keeldu tuli hakata kohaldama kohe alates

1. augustist 2003, ilma et pädevad asutused oleksid pidanud kehtestama täiendavaid meetmeid.

- 25 Vaidlusaluse määruse § 4 välistas §-s 3 sätestatud keelu kohaldamise raskete kaubaveokite suhtes, mille kaubaveo lähte- või sihtpunkt on Innsbrucki linnas või Kufsteini, Schwazi või Innsbruck-Landi ringkonnas. Peale selle sisaldab IG-L ise veel erandeid: liiklemiskeeld ei kehti mitme sõidukikategooria suhtes, sealhulgas teekorrastusmasinad, prügiveoautod ning põllu- ja metsatöõmasinad. Muudele sõidukikategooriatele võib veel taotleda spetsiaalseid erandeid avaliku huvi või olulise erahuvi alusel.

### **Kohtueelne menetlus**

- 26 Pärast esimest kirjade vahetamist Austria Vabariigiga saatis komisjon 25. juunil 2003 sellele liikmesriigile märgukirja, millele ta palus vastata nädala jooksul. Austria valitsus vastas 3. juuli 2003. aasta kirjaga.
- 27 Komisjon saatis EÜ artikli 226 alusel 9. juulil 2003 Austria Vabariigile põhjendatud arvamuse, milles ta määras nädalase tähtaja selle järgimiseks. Nimetatud liikmesriik vastas põhjendatud arvamusele 18. juuli 2003. aasta kirjaga.

- 28 Komisjoni ei rahuldanud põhjendatud arvamuse vastuses esitatud Austria Vabariigi selgitused ning ta otsustas esitada käesoleva hagi.

### **Liiklemiskeelu täitmise peatamine**

- 29 30. juuli 2003. aasta määrusega kohtuasjas C-320/03 R: komisjon *v.* Austria (EKL 2003, lk I-7929) käskis Euroopa Kohtu president ettevaatusabinõuna Austria Vabariigil peatada vaidlusaluses määruses sätestatud liiklemiskeeld kuni peatamise lõpetamise kohta määruse tegemiseni.

- 30 2. oktoobri 2003. aasta määrusega kohtuasjas C-320/03 R: komisjon *v.* Austria (EKL 2003, lk I-11665) pikendati liiklemiskeelu kohaldamise peatamist kuni 30. aprillini 2004 ning 27. aprilli 2004. aasta määrusega kohtuasjas C-320/03 R (EKL 2004, lk I-3593) jäeti see pikendamine jõusse seni, kuni Euroopa Kohus lahendab hagi.

### **Hagi vastuvõetavus**

- 31 Austria Vabariik vaidlustab hagi vastuvõetavuse, tuues põhjuseks talle kohtueelses menetluses antud erakordselt lühikesed tähtajad, et koostada vastused märgukirjale

ja põhjendatud arvamusele, mille komisjon talle saatis. Austria Vabariik leiab, et rikutud on kaitseõigust ja õigust õiglasele menetlusele ning kahtleb, kas komisjoni talitused uurisid tõsiselt Austria ametiasutuste märkusi selles menetlusstaadiumis.

- 32 Austria Vabariik lisab, et komisjon oleks pidanud kohaldama menetlust, mis on ette nähtud nõukogu 7. detsembri 1998. aasta määruses (EÜ) nr 2679/98 siseturu toimimise kohta liikmesriikidevahelise kaupade vaba liikumise osas (EÜT L 337, lk 8; ELT eriväljaanne 01/03, lk 35).
- 33 Sellega seoses tuleb märkida, et Austria Vabariigile komisjoni antud ülilühikesed tähtjad märgukirjale vastamiseks ja põhjendatud arvamuse järgimiseks määrati vastavalt vaidlusaluse määruse jõustumise kuupäevale, mille olid kindlaks määranud Austria ametiasutused ise. Pealegi ei ole vaidlust selles, et ametiasutustele oli komisjoni seisukoht teada enne kohtueelse menetluse algatamist ja ka enne vaidlusaluse määruse vastuvõtmist, sest toimikust nähtub, et komisjon, kellele oli esitatud kaebus, nõudis 6. mai 2003. aasta kirjaga kõnealustelt ametiasutustelt teavet väljatöötamisel oleva akti kohta.
- 34 Neil asjaoludel ei saa komisjonile, kes peab EÜ artikli 211 kohaselt jälgima, et liikmesriigid täidaksid ühenduse õigusest tulenevaid kohustusi, ette heita seda, et ta määras tähtjad konkreetsest olukorrast ja asja kiireloomulisusest lähtudes (vt selle kohta 2. veebruari 1988. aasta otsus kohtuasjas 293/85: komisjon v. Belgia, EKL 1988, lk 305, punkt 14; 28. oktoobri 1999. aasta otsus kohtuasjas C-328/96: komisjon v. Austria, EKL 1999, lk I-7479, punktid 34 ja 51, ning 13. detsembri 2001. aasta otsus kohtuasjas C-1/00: komisjon v. Prantsusmaa, EKL 2001, lk I-9989, punktid 64 ja 65).

- 35 Seoses määruses nr 2679/98 sätestatud menetlusega, mille eesmärk on võimalikult kiiresti kõrvaldada liikmesriikidevahelise kaupade vaba liikumise takistused, mis on määratletud selle määruse artiklis 1, tuleb tõdeda nagu kohtujuristki oma ettepaneku punktis 35, et sellise menetluse kohaldamine ei ole mingil juhul eeltingimus, mille komisjon peaks täitma enne kohtueelse menetluse algatamist EÜ artikli 226 alusel, ning et nimetatud määrus ei piira kuidagi viimati nimetatud sättest tulenevat komisjoni pädevust (vt selle kohta 2. juuni 2005. aasta otsus kohtuasjas C-394/02: komisjon v. Kreeka, EKL 2005, lk I-4713, punktid 27 ja 28, samuti osundatud kohtupraktika).
- 36 Järelikult tuleb käesolev hagi tunnistada vastuvõetavaks.

## **Põhiküsimus**

### *Komisjoni ja menetlusse astunud liikmesriikide argumendid*

- 37 Komisjoni arvates on vaidlusalune määrus vastuolus vastuolus transporditeenuste osutamise vabadust käsitlevate ühenduse sätetega, mis sisalduvad määrustes nr 881/92 ja nr 3118/93, ning takistab kaupade vaba liikumist, mille tagavad EÜ artiklid 28–30.

- 38 Vaidlusaluses määruses sätestatud keeld puudutab *de facto* peamiselt rahvusvahelist kaubatransiiti. Sellest meetmest mõjutatud transiitvedu korraldavad üle 80% ulatuses Austria-välised ettevõtjad, samas kui sellest meetmest mõjutamata transiitvedu korraldavad üle 80% ulatuses Austria ettevõtjad. Seega on kõnealuse määruse näol tegemist vähemalt kaudse diskrimineerimisega, mis on vastuolus määrustega nr 881/92 ja nr 3118/93 ning EÜ artiklitega 28–30.
- 39 Diskrimineeriva kohaldatavuse tõttu ei saa sellist meedet õigustada keskkonnakaitsest lähtuvate kaalutlustega. Kuigi Austria Vabariik soovib vaidlusalust määrust põhjendada nii rahvatervise kaitse kui ka keskkonnakaitsega, on komisjoni ja menetlusse astunud liikmesriikide arvates ilmne, et domineeriv on keskkonnakaitse eesmärk. Meedet saab EÜ artikli 30 alusel põhjendada tervisekaitsega ainult siis, kui asjaomastest kaupadest tingitud oht inimeste tervisele on vahetu ja kontrollitav. Käesolevas asjas see ilmselgelt nii ei ole.
- 40 Eeldusel, et Euroopa Kohus leiab, et hoolimata diskrimineerivast kohaldatavusest võib vaidlusalust meedet õigustatult põhjendada keskkonnakaitsega, märgib komisjon teise võimalusena, et kõnealust määrust ei saa põhjendada direktiividega 96/62 ja 1999/30. Esiteks ei saa määramata ajaks kehtestatud liiklemiskeeld põhineda direktiivi 96/62 artikli 7 lõikel 3, sest see käsitleb üksnes kiireloomulisi ja ajutisi meetmeid. Teiseks, kuigi 2002. aastal selgelt ületati viimati nimetatud direktiivi artikli 8 lõikes 3 ette nähtud lämmastikdioksiidi piirtasest, mida on suurendatud ületamismäära võrra, ei sisalda IG-L §-s 10 esinev meetmete loetelu elemente, mida nõuavad nimetatud artikli 8 lõige 3 ja direktiivi 96/62 IV lisa.

- 41 Ka menetlusse astunud liikmesriigid kritiseerivad Austrias kohaldatud meetodit, mille abil mõõdeti saastetasemeid ja jõuti järeldusele, et lämmastikdioksiidi heited pärinevad teatud kategooria rasketelt kaubaveokitelt. Saksamaa valitsus väidab, et direktiivi 1999/30 II lisa I jao kohaselt on inimese tervise kaitseks ette nähtud aastane piirtase kohustuslik alles alates 1. jaanuarist 2010. Erinevate aastate jaoks ette nähtud piirtasemete ületamine enne seda kuupäeva ei õigusta viivitamatute meetmete võtmist liikmesriikide poolt. Nad võivad seda teha vaid juhul, kui on ületatud sama direktiivi artikli 2 punktis 6 ja II lisa II jaos ette nähtud „häiretase”, mida Austria Vabariik aga ei kinnitanud ega isegi väitnud. Peale selle on Saksamaa ja Itaalia valitsus seisukohal, et vaidlusaluse määruse aluseks olevat lämmastikdioksiidi piirtaseme ületamist ei tehtud kindlaks direktiivi 1999/30 V ja VI lisa nõuete kohaselt. Saksamaa valitsus viitab veel arvukatele metodoloogilistele puudustele, mis esinesid Austria Vabariigi pooltel proovide võtmisel. Ta lisab, et pikemate ümbersõiduteede kasutamine suurendaks õhusaastet veelgi ning paigutaks lihtsalt probleemi mujale.
- 42 Igall juhul ei ole vaidlusalune määrus kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega.
- 43 Selle kohta märgib komisjon, et vastavalt Tirooli ametiasutuste koostatud statistikale kasutas kiirtee A 12 Wörgli (Saksamaa piiri lähedal) ja Halli (10 km Innsbruckist) vahelist teelõiku 2002. aastal keskmiselt 5200 rasket kaubaveokit päevas. Vaidlusaluse määruse tagajärg on määrukses loetletud kaupu vedavate raskete kaubaveokite mööda maanteed toimuva rahvusvahelise transiitliikluse täielik keelamine, kuna teised võimalikud marsruudid tooks asjaomastele ettevõtjatele kaasa olulise pikkusega ümbersõidu.



- 44 Lisaks on komisjon ja menetlusse astunud liikmesriigid seisukohal, et asjassepuutuvate autoveoettevõtjate jaoks ei ole raudtee lühiajalises perspektiivis realistlik alternatiiv Brenneri raudtee väikese läbilaskevõime tõttu ja arvestades tehnilisi piiranguid, hilinemisi ja selle transpordiliigi ebausaldusväärst, olenemata sellest, milline raudteetranspordiliik on valitud asendama vaidlusaluses määruses ette nähtud kaupade maanteevedu.
- 45 Komisjon viitab veel vaidlusaluse määrusega kehtestatud keelu rakendamisest tulenevatele olulistele majanduslikele tagajärgedele, mis puudutavad mitte ainult veoettevõtjaid, vaid ka asjaomaste kaupade tootjaid, kes peavad kandma suuremaid transpordikulusid, kusjuures esmajärjekorras mõjutab see keeld Saksa ja Itaalia ettevõtjaid. Komisjon ja menetlusse astunud liikmesriigid märgivad, et eelkõige on ohustatud väikesed ja keskmise suurusega veoettevõtjad, kellest paljud on spetsialiseerunud teatud kõnealuste kaupade veole.
- 46 Komisjon, keda toetavad menetlusse astunud liikmesriigid, mainib erinevaid meetmeid, mis kõnealuste menetlusosaliste arvates takistaksid kaupade vaba liikumist ja veoteenuste vaba osutamist vähem, kuid oleksid siiski sobivad vaidlusaluse määruse eesmärkide saavutamiseks:
- võimalus järk-järgult kehtestada liiklemiskeeld erinevatesse EURO-klassidesse kuuluvatele rasketele kaubaveokitele;

- ökopunktide süsteem, mis on ette nähtud protokollis nr 9 maantee-, raudtee- ja kombineeritud vedude kohta Austrias (edaspidi „protokoll nr 9”), mis on lisatud aktile Austria Vabariigi, Soome Vabariigi ja Rootsi Kuningriigi ühinemistingimuste ja Euroopa Liidu aluslepingutesse tehtavate muudatuste kohta (EÜT 1994, C 241, lk 21, ja EÜT 1995, L 1, lk 1); nimetatud protokoll on juba oluliselt kaasa aidanud raskete kaubaveokite liikluse kooskõlastamisele keskkonnakaitse nõuetega;
  
- raskete kaubaveokite liiklemise piirang tippunnil;
  
- nimetatud veokite öise liiklemise keeld;
  
- maanteemaksu süsteemi kehtestamine sõltuvalt heitekogusest või
  
- kiirusepiirangute kehtestamine.

<sup>47</sup> Need erinevad meetmed, mis on pealegi kooskõlas põhimõttega, et keskkonnanahjustus tuleb heastada kahjustuse kohas, ja põhimõttega, et saastaja peab maksma, puudutaksid ka kohalikku liiklust ja vähendaksid saastust, mida põhjustavad vaidlusaluses määruses käsitlemata sõidukid. Igatahes oli määruse vastuvõtmine enneaegne, kuna ei olnud hinnatud mõni kuu enne vaidlusaluse määruse vastuvõtmist kehtestatud öise liiklemiskeelu mõju lämmastikdioksiidi sisaldusele.

- 48 Saksamaa valitsus väidab veel, et käsitletud kaupade valik on suvaline ja ebaõiglane. Madalmaade valitsuse arvates on vaidlusalune määrus kohaldatav üksnes ühele paljudest saasteallikatest asjaomases tsoonis ning piirab isegi suhteliselt puhaste EURO-3 klassi kuuluvate raskete kaubaveokite kasutamist. Itaalia valitsuse arvates riivab see määrus ka transiidiõigust, mille ühenduse õigus annab ökopunkte saanud sõidukitele.
- 49 Viimaseks leiab Saksamaa valitsus, et EÜ artikkel 10 kohustab Austria Vabariiki enne nii radikaalse meetme nagu sektorilise liiklemiskeelu kehtestamist asjaomaste liikmesriikidega ja komisjoniga aegsasti konsulteerima. Komisjoni arvates oleks sellise meetme pidanud kehtestama vähemalt järk-järgult, et võimaldada asjaomastel sektoritel valmistuda selle rakendamisest tulenevaks asjaolude muutumiseks.

### *Austria Vabariigi argumendid*

- 50 Austria Vabariik leiab, et vaidlusalune määrus on ühenduse õigusega kooskõlas. Selle vastuvõtmisel järgiti välisõhu kvaliteedi kaitset käsitlevate direktiivide sätteid, eelkõige direktiivi 96/62 artikleid 7 ja 8, mis on üle võetud Austria õiguskorda.
- 51 Viimati nimetatud direktiiv koostoimes direktiiviga 1999/30 näeb lämmastikdioksiidi aastase piirtaseme ületamise korral ette asjaomase liikmesriigi tegutsemiskohustuse. Komisjon ei vaidle vastu sellele, et 2002. aastal ületati ületamismäära võrra

suurendatud piirtaset —  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$  — Vomp/Raststätte kontrollpunktis ja et 2003. aastal ületati seda tunduvalt, kuna lämmastikdioksiidi sisaldus välisõhus oli  $68 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Selline oli vaidlusaluse määruse vastuvõtmise taust.

52 Austria Vabariik tunnistab, et ökopunkte sätestav protokoll nr 9 näeb otseselt ette erandeid ühenduse teiseseast õigusest. Kuid need erandid on loetletud ammendavalt ning direktiivid 96/62 ja 1999/30 ei kuulu nende hulka.

53 Teadusuuringud tõestavad selgelt, et rasketelt kaubaveokitelt pärit lämmastikdioksiidi heited on vaidlusaluses määruses käsitletud piirkonna peamisi õhusaasteallikaid. On ilmne, et nende sõidukitega korraldatavate vedude arvu oli vaja piirata. Selleks valisid Austria ametiasutused välja kaubad, mille puhul oleks raudteevedu tehnilisest ja majanduslikust seisukohast otstarbekas lahendus. Sellega seoses tugineb Austria Vabariik dokumentidele, mis pärinevad erinevatelt riigi- ja eraomandis olevatelt omamaistelt ja välisriigi raudtee-ettevõtjatelt ning millest nähtub, et on olemas piisav läbilaskevõime kõnealuse määruse vastuvõtmisest tuleneva suurenenud nõudluse rahuldamiseks. Samuti on olemas alternatiivne marsruut maanteed mööda. Ligi poolele maanteed mööda toimuvast raskete kaubaveokite transiidist Brenneri kaudu on olemas asendusmarsruut, mis on Brenneri marsruudist lühem või sellega vähemalt võrdne.

54 Neid asenduslahendusi arvestades tuleb pidada põhjendamatuks komisjoni muret, mis lähtus eeldusest, et kogu välismaiste raskete kaubaveokite transiit tuleb ümber suunata kas Šveitsi kaudu või Tauerni kaudu Austrias.

- 55 Austria Vabariik ei nõustu ka argumentidega, mis on tuletatud vaidlusaluse määruse majanduslikest tagajärgedest transpordisektorile. Transpordisektorit iseloomustab struktuuriline ülevõimsus ja erakordselt madal kasumimarginaal. Asjaolu, et kõnealune määrus võib neid probleeme teravdada, ei ole põhjus, et seda ebaseaduslikuks pidada.
- 56 Vaidlusaluse määruse väidetava diskrimineerivuse kohta märgib Austria Vabariik, et liiklemiskeeld mõjutab ka sisetransporti ning et määruks käsitletud kaupade valikul lähtuti võimalusest korraldada hõlpsalt nende vedu raudteed mööda.
- 57 Austria Vabariik lisab, et asjaolu, et keeld ei kehti vedudele, mille lähte- või sihtpunkt on asjaomasel tsoonis, ei ole seda laadi, et see tõendaks Austria-väliste vedajate diskrimineerimist. Kohalikke vedusid eelistav erand tuleneb kehtestatud süsteemi olemusest, kuna selliste vedude suunamine raudteele — eeldatavalt tsoonisisesele — tooks kaasa pikemad teekonnad raudteejaamadesse, millel oleks vaidlusaluse määruse eesmärgiga vastuolus olev tagajärg.
- 58 Juhul kui Euroopa Kohus otsustab, et vaidlusalune määrus on kaudselt diskrimineeriv, õigustaksid liiklemiskeeldu nii inimeste tervise kaitse kui ka keskkonnakaitse kaalutlused. Sellega seoses väidab Austria Vabariik, et direktiivides 96/62 ja 1999/30 ette nähtud piirtasemed on teaduslike kriteeriumide põhjal määratud kindlaks sellisel tasemel, mis on vajalik inimeste tervise ning ökosüsteemide ja taimestiku püsiva kaitse tagamiseks. Seega ei ole vaja tõestada, et nende piirtasemete igakordne ületamine ohustab rahva tervist või keskkonda tervikuna.

- 59 Pealegi on vaidlusaluse määrusega kehtestatud keeld taotletava eesmärgi saavutamiseks sobiv, vajalik ja proportsionaalne. Komisjon ei ole vähemalt kuni repliigi esitamiseni vaidlustanud meetme adekvaatsust ega meetme vajalikkust, võttes arvesse aastaste piirtasemete ületamist. Seevastu Austria Vabariik vaidlustab komisjoni ja menetluse astunud liikmesriikide soovitatud asenduslahenduste sobivuse. Teatavate EURO sõidukiklasside keelamine oleks kas ebapiisav (klasside 0 ja 1 puhul) või ebaproportsionaalne (klasside 0, 1 ja 2 puhul). Viimane keeld puudutaks raskete kaubaveokite liiklusest 50% ega võtaks arvesse selle üleviidavust raudteele. Austria Vabariik rõhutab veel, et piirtasemeid ületati ökopunktide süsteemi kohaldamisest hoolimata ning et kõnealuse määruse väljatöötamisel võeti arvesse rasketele kaubaveokitele kehtestatud öise liiklemise keeldu.
- 60 Rasketele kaubaveokitele kehtestatud sektoriline liiklemiskeeld ei olnud isoleeritud meede, sest võeti ka muid struktuurilisi meetmeid, nagu raudteefrastruktuuri laiendamine ning kohaliku ja piirkondliku reisijateveo parandamine.
- 61 Viimaseks leiab Austria Vabariik, et määruste nr 881/92 ja nr 3118/93 rikkumise väite toetuseks esitatud komisjoni argumendid ei ole selged ning on liiga kokkusurutud. Täpsemalt, komisjon ei selgita, millega neid määrusi rikuti, seega ei ole täidetud Euroopa Kohtu kodukorra artikli 38 lõike 1 punkti c nõuded.

*Euroopa Kohtu hinnang*

- 62 Komisjon taotleb hagiga üldiselt seda, et Euroopa Kohus tuvastaks, et keelates teatud kaupu vedavate üle 7,5-tonniste veoautode liiklemise kiirtee A 12 Inni orgu läbival lõigul, loob vaidlusalune määrus takistuse, mis on vastuolus EÜ asutamislepingus tagatud kaupade vaba liikumisega, ning rikub määrusi nr 881/92 ja nr 3118/93. Neid kahte väidet tuleb uurida järgemööda.

Kaupade vaba liikumist käsitlevate asutamislepingu sätete väidetav rikkumine

— Kaupade vaba liikumise takistus

- 63 Sellega seoses tuleb kõigepealt märkida, et kaupade vaba liikumine on üks EÜ asutamislepingu aluspõhimõtteid (9. detsembri 1997. aasta otsus kohtuasjas C-265/95: komisjon v. Prantsusmaa, EKL 1997, lk I-6959, punkt 24).

- 64 EÜ asutamislepingu esimeses osas „Põhimõtted” sisalduva EÜ artikli 3 lõike 1 punktis c on sätestatud, et asutamislepingu artiklis 2 seatud eesmärkide saavutamiseks hõlmab ühenduse tegevus siseturgu, mida iseloomustab muu hulgas kaupade vaba liikumise takistuste kõrvaldamine liikmesriikide vahel. Samuti on

EÜ artikli 14 lõikes 2 sätestatud, et „[s]iseturg hõlmab sisepiirideta ala, mille ulatuses tagatakse kaupade [...] vaba liikumine vastavalt käesoleva lepingu sätetele”, mis sisalduvad eelkõige EÜ artiklites 28 ja 29.

65 Sellisest liikumisvabadusest tuleneb ühenduse piires kaupade vaba transiidi üldpõhimõte (vt 16. märtsi 1983. aasta otsus kohtuasjas 266/81: SIOT, EKL 1983, lk 731, punkt 16).

66 Keelates teatud kaupu vedavate üle 7,5-tonniste veoautode liiklemise esmatähtsa tee ühel lõigul, mis on üks peamisi maismaad pidi kulgevaid ühendusteid Lõuna-Saksamaa ja Põhja-Itaalia vahel, takistab vaidlusalune määrus ilmselgelt kaupade vaba liikumist ja eelkõige nende vaba transiiti.

67 Asjaolu, et Austria valitsuse arvates on olemas asendusmarsruudid või muud transpordiliigid, mis võimaldavad kõnealuste kaupade vedu, ei kõrvalda takistust. Alates 11. juuli 1974. aasta otsusest kohtuasjas 8/74: Dassonville (EKL 1974, lk 837, punkt 5) on väljakujunenud kohtupraktika olnud seisukohal, et EÜ artikleid 28 ja 29 tuleb nende kontekstis mõista nii, et nende eesmärk on kõrvaldada kõik takistused, mis võivad otse või kaudselt, tegelikult või potentsiaalselt takistada ühendusesisest kaubandust (vt 12. juuni 2003. aasta otsus kohtuasjas C-112/00: Schmidberger, EKL lk I-5659, punkt 56).

68 Ei saa eitada, et vaidlusaluse määrusega kehtestatud liiklemiskeeld, mis sunnib asjaomaseid ettevõtjaid otsima üsna lühikese aja jooksul rentaableid asenduslahen-



dusi määrukses käsitletud kaupade vedamiseks, võib piirata kaubandusvõimalusi Põhja-Euroopa ja Põhja-Itaalia vahel.

- 69 Sellest järeldub, et vaidlusalust määrust tuleb pidada koguselise piiranguga samaväärseks meetmeks, mis on põhimõtteliselt vastuolus EÜ artiklitest 28 ja 29 tulenevate ühenduse õiguse kohustustega, välja arvatud juhul, kui see meede on objektiivselt põhjendatud.

— Takistuse võimalik põhjendus

- 70 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt saab ühendusesisest kaubandust takistada võivaid siseriiklikke meetmeid põhjendada ülekaalukate keskkonnakaitse nõuetega, tingimusel et kõnealused meetmed on proportsionaalsed taotletava eesmärgiga (vt eelkõige 14. detsembri 2004. aasta otsus kohtuasjas C-463/01: komisjon v. Saksamaa, EKL 2004, lk I-11705, punkt 75, ja 14. detsembri 2004. aasta otsus kohtuasjas C-309/02: Radlberger Getränkegesellschaft ja S. Spitz, EKL 2004, lk I-11763, punkt 75).

- 71 Käesolevas asjas ei ole vaidlust selles, et vaidlusalune määrus võeti vastu eesmärgiga tagada välisõhu kvaliteet asjassepuutuvas tsoonis ning on seega põhjendatud keskkonnakaitse kaalutlustega.

- 72 Sellega seoses tuleb esiteks märkida, et keskkonnakaitse on üks ühenduse põhieesmäärke (vt 7. veebruari 1985. aasta otsus kohtuasjas 240/83: ADBHU,

EKL 1985, lk 531, punkt 13; 20. septembri 1988. aasta otsus kohtuasjas 302/86: komisjon *v.* Taani, EKL 1988, lk 4607, punkt 8; 2. aprilli 1998. aasta otsus kohtuasjas C-213/96: Outokumpu, EKL 1998, lk I-1777, punkt 32, ja 13. septembri 2005. aasta otsus kohtuasjas C-176/03: komisjon *v.* nõukogu, EKL 2005, lk I-7879, punkt 41). Selle kohta on EÜ artiklis 2 märgitud, et ühenduse ülesanne on edendada „keskkonna kaitse ja kvaliteedi parandamise kõrget taset” ning selleks näeb EÜ artikli 3 lõike 1 punkt I ette „keskkonnapoliitika” kehtestamise.

73 Lisaks sätestab EÜ artikkel 6, et „ühenduse poliitika ja tegevuse määratlemisse ja rakendamisse peab integreerima keskkonnakaitse nõuded”, — säte, mis rõhutab selle eesmärgi kõikehõlmavust ja põhjanevust (vt eespool viidatud kohtuotsus komisjon *v.* nõukogu, punkt 42).

74 Teiseks tuleb konkreetselt välisõhu kvaliteedi kaitse kohta märkida, et direktiivi 1999/30 II lisas on kindlaks määratud lämmastikdioksiidi ja lämmastikoksiidide piirtasemed eesmärgiga hinnata õhu kvaliteeti ja teha kindlaks ajahetk, mil tuleb võtta ennetavaid või korrigeerivaid meetmeid.

75 Selles kontekstis teeb direktiiv 96/62 vahet sellel, kas esineb „oht, et piirtasemed ületatakse”, või on need juba tegelikult ületatud.

76 Esimesel juhul näeb direktiivi artikli 7 lõige 3 ette, et liikmesriigid „koostavad tegevuskavad [...], et seda ohtu [...] vähendada”. Sama sätte kohaselt võib sellistes

kavades näha ette „meetmeid tegevuse, sealhulgas maanteeliikluse [...] peatamiseks, [millel on osa piirtasemete ületamises]”.

- 77 Teisel juhul — see on juhul, kui on tuvastatud, et ühe või mitme saasteaine tase ületab piirtaset, mida on suurendatud ületamismäära võrra — sätestab direktiivi 96/62 artikli 8 lõige 3, et liikmesriigid kehtestavad „meetmeid, tagamaks et koostatakse või rakendatakse kava või programm piirtaseme saavutamiseks kindlaksmääratud aja jooksul”. Need kavad või programmid avalikustatakse ning need peavad sisaldama direktiivi IV lisas loetletud teavet.
- 78 Kuna Austria Vabariik väidab, et vaidlusaluse määrusega, mis põhineb direktiive 96/62 ja 1999/30 siseriiklikku õigusesse üle võtval seadusel IG-L, püütakse just nimelt rakendada direktiivi 96/62 artikleid 7 ja 8, tuleb kõigepealt kontrollida, kas kõnealusel määruisel on tõepoolest selline eesmärk.
- 79 Kuigi Saksamaa Liitvabariik ja Itaalia Vabariik kritiseerisid välisõhu lämmastikdioksiidi taseme mõõtmisel kasutatud meetodit, ei vaidle komisjon ise vastu sellele, et 2002. ja 2003. aastal ületati Vomp/Raststätte kontrollpunktis sellele saasteainele kehtestatud aastane piirtase, mida on suurendatud ületamismäära võrra.
- 80 Neis tingimustes oli Austria Vabariigil kohustus tegutseda, arvestades direktiivi 96/62 artikli 8 lõikes 3 sätestatud. On tõsi, et direktiivi 1999/30 II lisa I jao kohaselt tuleb lämmastikdioksiidi kindlaksmääratud piirtasemeid järgida alles alates 1. jaanuarist 2010. Kuid samuti on tõsi, et nende piirtasemete ületamise korral ei saa

liikmesriigile ette heita, et ta tegutses kooskõlas kõnealuse artikli 8 lõikega 3 juba enne nimetatud tähtpäeva, selleks et järk-järgult saavutada viimati nimetatud direktiivis ette nähtud tulemus ja saavutada niiviisi ettenähtud tähtaja jooksul direktiivis seatud eesmärk.

81 Konkreetsemalt tuleneb direktiivi artikli 8 lõikest 3, et piirtasemete ületamise korral peab asjaomane liikmesriik koostama või rakendama kava või programmi, mis peab sisaldama direktiivi IV lisas loetletud teavet, nagu teave ülemäärase saaste asukoha, peamiste saastet tekitavate heiteallikate ja olemasolevate ning kavandatavate meetmete kohta. Määratluse järgi peab selline kava või programm sisaldama rea kohaseid ja järjepidevaid meetmeid saastetaseme vähendamiseks, mis arvestavad asjaomase tsooni konkreetsete tingimustega.

82 Siiski tuleb tõdeda, et IG-L §-s 10 sisalduvaid meetmeid, sama seaduse §-s 11 sõnastatud põhimõtteid ja IG-L §-s 14 sisalduvaid konkreetseid sätteid transpordisektori kohta ei saa pidada „kavaks” või „programmiks” direktiivi 96/62 artikli 8 lõike 3 mõttes, kuna need ei ole kuidagi seotud piirtasemete ületamise konkreetse juhuga. Eespool mainitud IG-L sätete alusel vastu võetud vaidlusalune määrus, isegi kui oletada et seda võiks pidada kavaks või programmiks, ei sisalda komisjoni sõnutsi direktiivi 96/62 IV lisas ette nähtud teavet, konkreetsemalt selle lisa punktides 7–10 ette nähtud teavet.

83 Isegi kui tõdeda, et vaidlusalune määrus põhineb direktiivi 96/62 artikli 8 lõikel 3, ei saa kirjeldatud asjaolude tõttu seda pidada nimetatud sätte korrektseks ja täielikuks rakendamiseks.

- 84 Eelnev tõdemus ei välista siiski, et vaidlusaluse määrusega kehtestatud keelust tulenev kaupade vaba liikumise takistus võib olla põhjendatud Euroopa Kohtu praktikas tunnustatud avalikku huvi kaitsvate kohustuslike nõuete alusel.
- 85 Kontrollimaks, kas selline takistus on taotletava õiguspärase eesmärgi saavutamiseks, see tähendab keskkonna kaitsmiseks, proportsionaalne, on vaja kindlaks teha, kas see on vajalik ja sobiv lubatud eesmärgi saavutamiseks.
- 86 Selles küsimuses rõhutavad komisjon ja menetlusse astunud liikmesriigid ühtaegu nii tegelike alternatiivide puudumist asjaomaste kaupade transpordiks kui ka arvukate muude meetmete olemasolu, näiteks kiirusepiirangute kehtestamine või raskete kaubaveokite eri klassidega seotud maanteemaksude süsteemid või ökopunktide süsteem, mis võiksid langetada lämmastikdioksiidi heiteid vastuvõetavale tasemele.
- 87 Euroopa Kohus ei tarvitse võtta seisukohta vaidlusaluses määruses käsitletud kaupade transporti — raudteed või maanteed mööda — majanduslikult vastuvõetavatel tingimustel tagavate alternatiivide olemasolu suhtes ega kontrollida, kas asjassepuutuvas tsoonis saasteainete heidete vähendamise eesmärgi saavutamiseks oleks saanud võtta muid kombineeritud või mittekombineeritud meetmeid, vaid sellega seoses piisab märkimisest, et enne nii radikaalse meetme kehtestamist nagu liiklemise täielik keelamine kiirtee lõigul, mis on tähtis ühendustee teatud liikmesriikide vahel, oleksid Austria ametiasutused pidanud hoolikalt kaaluma võimalust kasutada meetmeid, mis piiravad kaupade vaba liikumist vähem, ning loobuma neist ainult siis, kui on kindlalt tõendatud nende sobimatus taotletava eesmärgi saavutamiseks.

- 88 Konkreetsemalt, võttes arvesse avaldatud eesmärki — kasutada asjaomaste kaupade puhul maanteetranspordi asemel raudteetransporti —, olid kõnealused ametiasutused kohustatud tagama, et raudtee läbilaskevõime on sellise ülemineku võimaldamiseks piisav ja sobiv, enne kui nad otsustasid rakendada sellist meetet nagu vaidlusaluse määrusega kehtestatud meede.
- 89 Nagu kohtujurist märgib oma ettepaneku punktis 113, ei ole käesolevas asjas veenvalt tõendatud, et Austria ametiasutused oleksid vaidlusaluse määruse väljatöötamisel piisavalt uurinud, kas saasteainete heidete vähendamise eesmärki oleks võimalik saavutada muude vahenditega, mis oleksid liikumisvabaduse suhtes vähem piiravad, ja kas on tõepoolest olemas realistlik alternatiiv, mis võimaldaks tagada asjaomaste kaupade veo muude transpordiliikidega või muud marsruuti mööda.
- 90 Peale selle, kahekuuline üleminekuageg alates vaidlusaluse määruse vastuvõtmisest kuni kuupäevani, mille Austria ametiasutused määrasid liiklemiskeelu jõustumise kuupäevaks, on ilmselgelt ebapiisav selleks, et asjaomased ettevõtjad saaksid uute asjaoludega küllaldaselt kohaneda (vt selle kohta eespool viidatud 14. detsembri 2004. aasta otsus kohtuasjas komisjon v. Saksamaa, punktid 79 ja 80, ning eespool viidatud kohtuotsus Radlberger Getränkegesellschaft ja S. Spitz, punktid 80 ja 81).
- 91 Kõike eeltoodut arvesse võttes tuleb järeldada, et vaidlusalune määrus rikub proportsionaalsuse põhimõtet ja seda ei saa põhjendada õhu kvaliteedi kaitsmisega. Seega on määrus vastuolus EÜ artiklitega 28 ja 29.

Määruste nr 881/92 ja nr 3118/93 rikkumine

- 92 Komisjoni arvates rikub vaidlusalune määrus ka määruse nr 881/92 artikleid 1 ja 3 ning määruse nr 3118/93 artikleid 1 ja 6.
- 93 Selles osas piisab tõdemisest, et komisjon ei esitanud nimetatud väite toetuseks konkreetseid argumente ei oma hagiavalduses, repliigis ega ka kohtuistungil.
- 94 Järelikult tuleb see väide tagasi lükata.
- 95 Kõike eespool esitatut arvesse võttes tuleb tõdeda, et keelates teatud kaupu vedavate üle 7,5-tonniste veoautode liiklemise kiirtee A 12 Inni orgu läbival lõigul pärast seda, kui võeti vastu vaidlusalune määrus, on Austria Vabariik rikkunud EÜ artiklitest 28 ja 29 tulenevaid kohustusi.

**Kohtukulud**

- 96 Kodukorra artikli 69 lõike 2 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna komisjon on kohtukulude hüvitamist nõudnud ja põhiosa Austria Vabariigi väidetest on tagasi

lükatud, tuleb kohtukulud välja mõista Austria Vabariigilt. Sama artikli lõike 4 kohaselt kannavad komisjoni nõuete toetuseks menetlusse astunud liikmesriigid ise oma kohtukulud.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (suurkoda) otsustab:

- 1. Keelates teatud kaupu vedavate üle 7,5-tonniste veoautode liiklemise kiirtee A 12 Inni orgu läbival lõigul pärast seda, kui võeti vastu Tirooli liidumaa presidendi 27. mai 2003. aasta määrus transpordi piiramise kohta Inni orus kiirteel A 12 (sektoriline liiklemiskeeld) (Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden (sektorales Fahrverbot)), on Austria Vabariik rikkunud EÜ artiklitest 28 ja 29 tulenevaid kohustusi.**
- 2. Ülejäänud osas jätta hagi rahuldamata.**
- 3. Mõista kohtukulud välja Austria Vabariigilt.**
- 4. Jätta Saksamaa Liitvabariigi, Itaalia Vabariigi ja Madalmaade Kuningriigi kohtukulud nende endi kanda.**

Allkirjad