

TEISINGUMO TEISMO (didžioji kolegija) SPRENDIMAS
2005 m. lapkričio 15 d. *

Byloje C-320/03

dėl 2003 m. liepos 24 d. pagal EB 226 straipsnį pareikšto ieškinio dėl įsipareigojimų neįvykdymo,

Europos Bendrijų Komisija, atstovaujama C. Schmidt bei W. Wils ir G. Braun, nurodžiusi adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

ieškovė,

palaikoma:

Vokietijos Federacinės Respublikos, atstovaujamos W.-D. Plessing ir A. Tiemann, padedamų *Rechtsanwalt* T. Lübbig,

Italijos Respublikos, atstovaujamos I. M. Braguglia, padedamo *avvocato dello Stato* G. De Bellis, nurodžiusios adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

* Proceso kalba: vokiečių.

Nyderlandų Karalystės, atstovaujamos H. G. Sevenster,

įstojusių į bylą šalių,

prieš

Austrijos Respubliką, atstovaujamą E. Riedl ir H. Dossi, nurodžiusią adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

atsakovę,

TEISINGUMO TEISMAS (didžioji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas V. Skouris, P. Jann, kolegijos pirmininkai C. W. A. Timmermans, A. Rosas ir K. Schiemann, teisėjai R. Schintgen (pranešėjas), J. N. Cunha Rodrigues, R. Silva de Lapuerta, K. Lenaerts, P. Kūris, E. Juhász, G. Arestis ir A. Borg Barthet,

generalinis advokatas L. A. Geelhoed,
posėdžio sekretorė K. Sztranc, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2005 m. gegužės 24 d. posėdžiui,

susipažinęs su 2005 m. liepos 14 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

- 1 Europos Bendrijų Komisija savo ieškiniu prašo Teisingumo Teismo pripažinti, kad priėmus 2003 m. gegužės 27 d. Tirolio žemės pirmininko reglamentą, ribojantį eismą autostradoje A 12 Inn upės slėnyje (eismo draudimas tam tikrame sektoriuje) (*Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden (sektorales Fahrverbot)*, BGBl. II, 279/2003, toliau – ginčijamas reglamentas), uždrausdama sunkesnių nei 7,5 tonos sunkiasvorių transporto priemonių, vežančių tam tikrus krovinius, eismą autostrados A 12 dalyje Inn slėnyje (Austrija), Austrijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal 1992 m. kovo 26 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 881/92 dėl patekimo į rinką vežant krovinius Bendrijos keliais į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba kertant vienos ar kelių valstybių narių teritorijas (OL L 95, p. 1), iš dalies pakeisto 2002 m. kovo 1 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 484/2002 (OL L 76, p. 1, toliau – Reglamentas Nr. 881/92), 1 ir 3 straipsnius, 1993 m. spalio 25 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3118/93, nustatančio sąlygas, kuriomis vežėjai nerezidentai gali teikti krovinių vežimo nacionaliniais keliais paslaugas valstybėje narėje (OL L 279, p. 1), iš dalies pakeisto Reglamentu Nr. 484/2002 (toliau – Reglamentas Nr. 3118/93), 1 ir 6 straipsnius bei EB 28–30 straipsnius.

Teisinis ir faktinis pagrindas

Bendrijos teisės aktai, susiję su kelių transporto vidaus rinka

- 2 Reglamentai Nr. 881/92 ir 3118/93 reglamentuoja krovinių vežimą keliais Bendrijos teritorijoje.

3 Reglamento Nr. 881/92, kuris pagal jo 1 straipsnio 1 dalį taikomas tarptautiniam krovinių vežimui keliais Bendrijos teritorijoje samdos pagrindais ar už atlygį, 3 straipsnyje nurodoma, kad valstybės narės išduoda Bendrijos leidimus krovinių vežėjams, kurie yra įsisteigę valstybėje narėje ir turi teisę užsiimti tarptautiniu krovinių vežimu keliais.

4 Be to, pagal Reglamento Nr. 3118/93 1 straipsnio 1 dalį:

„Visiems vežėjams, vežantiems krovinius keliais samdos pagrindais ar už atlygį ir turintiems Reglamente (EEB) Nr. 881/92 nurodytą Bendrijos leidimą, kurių vairuotojas, jei jis yra valstybės, kuri nėra narė, pilietis, turi minėtame reglamente nustatytas sąlygas atitinkantį vairuotojo liudijimą, šiame reglamente nustatytais sąlygomis leidžiama samdos pagrindais ar už atlygį laikinai teikti krovinių vidaus vežimo keliais paslaugas, toliau vadinamas „kabotažu“, kitoje valstybėje narėje, toliau vadinamoje „priimančiąja valstybe narė“, neturint joje registruotos buveinės ar kitos įstaigos.“

5 Pagal Reglamento Nr. 3118/93 6 straipsnį kabotažinis vežimas vykdomas, jei Bendrijos teisės aktai nenumato kitaip, pagal priimančiosios valstybės narės įstatymus ir kitus teisės aktus šio straipsnio 1 dalyje numatytose srityse ir šios nuostatos turi būti taikomos vežėjams nerezidentams tomis pačiomis sąlygomis kaip ir savo piliečiams, kad būtų užkirstas kelias bet kokiam atviram ar paslėptam diskriminavimui dėl pilietybės ar įsisteigimo vietos. (Pataisytas vertimas)

Bendrijos direktyvos, susijusios su aplinkos oro kokybės apsauga

- 6 Bendrijos teisės aktai, susiję su aplinkos oro apsauga, yra būtent 1996 m. rugsėjo 27 d. Tarybos direktyva 96/62/EB dėl aplinkos oro kokybės vertinimo ir valdymo (OL L 296, p. 55) ir 1999 m. balandžio 22 d. Tarybos direktyva 1999/30/EB dėl sieros dioksido, azoto dioksido, azoto oksidų, kietųjų dalelių ir švino ribinių verčių aplinkos ore (OL L 163, p. 41), iš dalies pakeista 2001 m. spalio 17 d. Komisijos sprendimu 2001/744/EB (OL L 278, p. 35, toliau – Direktyva 1999/30).
- 7 Remiantis Direktyvos 96/62 1 straipsniu pagrindinis šios direktyvos tikslas – apibrėžti pagrindinius bendrosios strategijos principus, siekiant:
 - apibrėžti ir nustatyti aplinkos oro kokybės Bendrijoje tikslus, skirtus išvengti žalingo poveikio žmogaus sveikatai ir visai aplinkai, užkirsti jam kelią arba jį mažinti,
 - vertinti aplinkos oro kokybę valstybėse narėse remiantis bendrais metodais ir kriterijais,
 - gauti pakankamai informacijos apie aplinkos oro kokybę ir užtikrinti, kad visuomenė turės galimybę su ja susipažinti, įskaitant ir informaciją apie pavojaus slenksčius,

— palaikyti aplinkos oro kokybę ten, kur ji gera, o kitur ją gerinti.

- 8 Direktyvos 96/62 4 straipsnis numato, kad Europos Sąjungos Taryba Komisijos pasiūlymu nustato ribines vertes šios direktyvos I priede išvardytiems teršalams.
- 9 Direktyvos 96/62 7 straipsnis nurodo:

„Aplinkos oro kokybės gerinimas

Bendrieji reikalavimai

1. Valstybės narės imasi reikiamų priemonių, kad užtikrintų atitiktį ribinėms vertėms.

<...>

3. Valstybės narės sudaro veiksmų planą ir nurodo priemones, kurių siekiant sumažinti pavojų ir apriboti trukmę bus imamasi ten, kur iškyla pavojus viršyti ribines vertes ir (arba) pavojaus slenksčius. Atsižvelgiant į konkretų atveją, tokiame plane gali būti numatytos priemonės veiklai, kuri prisideda prie ribinių verčių viršijimo, kontroliuoti ir prareikus ją nutraukti, įskaitant automobilių eismą.“

10 Be to, Direktyvos 96/62 8 straipsnio 3 dalis nurodo:

„Valstybės narės (zonose ir aglomeracijose, kuriose vieno arba kelių teršalų lygis yra aukštesnis už ribinę vertę kartu su leistinu nukrypimo dydžiu) imasi priemonių užtikrinti, kad planas ar programa ribinei vertei per konkretų nustatytą laiką pasiekti būtų parengtas ir įgyvendintas.

Į šį planą ar programą, su kuriais susipažinti visuomenė privalo turėti galimybę, įtraukiama bent jau IV priede išvardyta informacija.“

11 Azoto dioksido (NO₂) ribinės vertės nustatytos Direktyvoje 1999/30.

12 Pagal Direktyvos 1999/30 4 straipsnį:

„Azoto dioksidas ir azoto oksidai

1. Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad azoto dioksido ir, jei taikytina, azoto oksidų koncentracijos aplinkos ore, vertinamos remiantis 7 straipsniu, nevirsytų II priedo I skirsnyje nurodytų ribinių verčių nuo ten pat nurodytų datų.

II priedo I skirsnyje nurodytos leistinos nukrypimo ribos taikomos vadovaujantis Direktyvos 96/62/EB 8 straipsnio nuostatomis.

2. Azoto dioksido koncentracijų aplinkos ore pavojaus slenkstis nurodomas II priedo II skirsnyje.“

13 Dėl azoto dioksido, Direktyvos 1999/30 II priedo I punktas numato:

— valandos ribinė vertė yra $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ „per kalendorinius metus neviršytina daugiau kaip 18 kartų“, padauginus iš mažėjančio nuokrypio procento, iki 2010 m. sausio 1 d.,

— metinė ribinė vertė yra $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, taip pat padauginus iš mažėjančio nuokrypio procento, iki 2010 m. sausio 1 d. arba $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 2002 m.

14 Be to, šis I punktas nurodo, kad pirmiau nurodytų ribinių verčių turi būti laikomasi iki 2010 m. sausio 1 d.

15 Remiantis Direktyvos 1999/30 ketvirta konstatuojamąja dalimi, šioje direktyvoje nurodytos ribinės vertės yra būtinausi minimalūs reikalavimai ir pagal EB 176 straipsnį valstybės narės gali palikti dabartines arba nustatyti griežtesnes apsaugos priemonės.

Nacionalinė teisė ir ginčo aplinkybės

- 16 Direktyvos 96/62 ir 1999/30 buvo perkeltos į Austrijos teisę, pakeitus Įstatymą dėl apsaugos nuo oro taršos (*Immissionsschutzgesetz-Luft* BGBl. I, 115/1997, toliau – IG-L).
- 17 IG-L 10 straipsnis numato priemonių, kurių turi būti imamasi viršijus ribinę vertę, sąrašo paskelbimą. Šio įstatymo 11 straipsnis nurodo principus, kurių turi būti laikomasi šiuo atveju, kaip antai „teršėjas moka“ bei proporcingumo principų. To paties įstatymo 14 straipsnis numato nuostatas, specialiai taikomas transporto sektoriuje.
- 18 2002 m. spalio 1 d., nustatčius azoto dioksido ribinės vertės, kuri nurodyta Direktyvos 1999/30 II priedo I punkte, viršijimą, Tirolio valdžios institucijos laikinai uždraudė sunkiasvorių transporto priemonių naktinį eismą autostrados A 12 dalyje, Inn slėnyje.
- 19 2002 m. šiame II priede nustatyta metinė $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ribinė vertė šioje autostrados dalyje buvo vėl viršyta, kadangi Vomp/Raststätte kontrolės punkte užregistruotas metinis vidurkis buvo $61 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- 20 Todėl laikinas naktinio eismo draudimas buvo pratęstas, o nuo 2003 m. birželio 1 d. nustatytas nuolatinis naktinio eismo draudimas, kuris krovinių vežimui sunkiasvorių transporto priemonėmis, kurių svoris viršija 7,5 tonos, taikomas visus metus.

- 21 2003 m. gegužės 27 d. *Landeshauptmann von Tirol*, remdamasis IG-L, priėmė ginčijamą reglamentą, nuo 2003 m. rugpjūčio 1 d. neribotam terminui uždraudžiantį tam tikrus krovinius vežančių sunkiasvorių transporto priemonių eismą nagrinėjamoje autostrados A 12 dalyje.
- 22 Ginčijamas reglamentas 1 straipsnyje numato mažinti su žmonių veikla susijusią taršą bei gerinti oro kokybę, kad būtų užtikrinta tęstinė žmonių sveikatos, faunos bei floros apsauga.
- 23 Ginčijamo reglamento 2 straipsnyje nurodoma, kad „sanitarinė zona“ yra autostrados A 12 46 km atkarpa tarp Kundl ir Ampass savivaldybių.
- 24 To paties reglamento 3 straipsnis draudžia sunkiasvorių transporto priemonių ar puspriekabių, kurių maksimali leidžiama masė yra didesnė nei 7,5 tonos, ir sunkiasvorių transporto priemonių su priekabomis, kurių papildomai leidžiama maksimali masė viršija 7,5 tonos, eismą nurodytu keliu vežant šiuos krovinius: visas atliekas, esančias Europos atliekų sąrašė (kuris pateiktas 2000 m. gegužės 3 d. Komisijos sprendimo 2000/532/EB, pakeičiančio Sprendimą 94/3/EB, nustatantį atliekų sąrašą pagal Tarybos direktyvos 75/442/EEB dėl atliekų 1 straipsnio a dalį, ir Tarybos sprendimą 94/904/EB, nustatantį pavojingų atliekų sąrašą pagal Tarybos direktyvos 91/689/EEB dėl pavojingų medžiagų 1 straipsnio 4 dalį (OL L 226, p. 3), 2001 m. liepos 23 d. Tarybos sprendimu 2001/573/EB, kuris iš dalies keičia Komisijos sprendimą 2000/532/EB dėl atliekų sąrašo (OL L 203, p. 18), pakeistoje redakcijoje), grūdus, rąstus, žieves ir kamštines žieves, geležingus ar negeležingus mineralus, žvirgždą, žemes, statybines nuolaužas, motorines transporto priemones, priekabas ar plienines konstrukcijas. Draudimas turėjo būti taikomas iškart nuo

2003 m. rugpjūčio 1 d. be jokio papildomo kompetentingų valdžios institucijų įsikišimo.

- 25 Ginčijamo reglamento 4 straipsnis numato, kad šiame 3 straipsnyje numatytas draudimas netaikomas sunkiosioms transporto priemonėms, kurios kelionę pradeda ar baigia Insbruko miesto teritorijoje, Kufstein, Schwaz regionuose ar Insbruko žemėje. Be to, pats IG-L numato ir kitas leidžiančias nukrypti nuostatas: draudimas netaikomas įvairioms transporto priemonių rūšims, tarp kurių sąvartyno priežiūros transporto priemonėms, šiukšlių surinkimo, žemės ūkio bei miškų transporto priemonėms. Be to, dėl viešojo intereso ar svarbaus privataus intereso gali būti nustatyta speciali leidžianti nukrypti nuostata ir kitoms transporto priemonių rūšims.

Ikiteisminė procedūra

- 26 Pirmą kartą pasikeitusi laiškais su Austrijos Respublika, 2003 m. birželio 25 d. Komisija šiai valstybei narei laišku nusiuntė oficialų pranešimą, nurodydama atsakyti į jį per savaitę. Austrijos vyriausybė atsakė 2003 m. liepos 3 d. laišku.
- 27 2003 m. liepos 9 d. Komisija pagal EB 226 straipsnį išsiuntė Austrijos Respublikai pagrįstą nuomonę, nustatydama jai savaitės terminą į ją tinkamai atsižvelgti. Ši valstybė narė į pagrįstą nuomonę atsakė 2003 m. liepos 18 d. laišku.

- 28 Komisija, manydama, kad Austrijos Respublikos pateikti paaiškinimai į šią pagrįstą nuomonę nėra pakankami, pareiškė šį ieškinį.

Eismo draudimo tam tikrame sektoriuje taikymo sustabdymas

- 29 2003 m. liepos 30 d. Nutartimi *Komisija prieš Austriją* (C-320/03 R, Rink. p. I-7929), Teisingumo Teismo pirmininkas nurodė, kaip apsaugos priemonę, Austrijos Respublikai sustabdyti ginčijamame reglamente nustatyto eismo draudimo taikymą iki nutarties, kuria baigiama laikinųjų apsaugos priemonių taikymo procedūra, paskelbimo.
- 30 2003 m. spalio 2 d. Nutartimi *Komisija prieš Austriją* (C-320/03 R, Rink. p. I-11665) šio eismo draudimo taikymo sustabdymo priemonė buvo pratęsta iki 2004 m. balandžio 30 d., o 2004 m. balandžio 27 d. Nutartimi (C-320/03 R, Rink. p. I-3593) buvo pratęsta, kol Teisingumo Teismas priims sprendimą šioje byloje.

Dėl ieškinio priimtino

- 31 Austrijos Respublika ginčija ieškinio priimtinumą nurodydama ikiteisminės procedūros metu jai nustatytus ypač trumpus terminus parengti atsakymus į

oficialų pranešimą ir pagrįstą nuomonę, kuriuos jai pateikė Komisija. Jos manymu, buvo pažeista teisė į gynybą bei į nešališką procesą, ir ji abejoja, ar Komisijos tarnybos rimtai išnagrinėjo Austrijos valdžios institucijų pastabas šioje procedūros stadijoje.

32 Austrijos Respublika priduria, kad Komisija turėjo taikyti 1998 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamente (EB) Nr. 2679/98 dėl vidaus rinkos funkcionavimo, susijusio su laisvu prekių judėjimu tarp valstybių narių (OL L 337, p. 8), numatytą procedūrą.

33 Šiuo požiūriu reikia pripažinti, kad labai trumpi Komisijos nustatyti terminai Austrijos Respublikai atsakyti į oficialų pranešimą bei tinkamai atsižvelgti į pagrįstą nuomonę buvo nustatyti remiantis ginčijamo reglamento įsigaliojimo data, kurią nustatė pačios Austrijos valdžios institucijos. Be to, akivaizdu, kad jos žinojo apie Komisijos poziciją iki ikiteisminės procedūros pradžios ir net iki ginčijamo sprendimo priėmimo, nes, kaip matyti iš bylos medžiagos, ši institucija, gavusi skundą, 2003 m. gegužės 6 d. laišku šių valdžios institucijų paprašė jai pateikti informacijos apie tuo metu rengiamą tekstą.

34 Šiomis aplinkybėmis Komisija, kuri pagal EB 211 straipsnį užtikrina, kad valstybės narės vykdytų įsipareigojimus pagal Bendrijos teisę, neturėtų būti kaltinama nustatčius terminus atsižvelgiant į konkretaus atvejo aplinkybes ir būtent į skubą (žr. šia prasme 1988 m. vasario 2 d. Sprendimo *Komisija prieš Belgiją*, 293/85, Rink. p. 305, 14 punktą; 1999 m. spalio 28 d. Sprendimo *Komisija prieš Austriją*, C-328/96, Rink. p. I-7479, 34 ir 51 punktus bei 2001 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Komisija prieš Prancūziją*, C-1/00, Rink. p. I-9989, 64 ir 65 punktus).

- 35 Dėl Reglamentu Nr. 2679/98 nustatytos procedūros, kuri numato kuo greičiau panaikinti šio reglamento 1 straipsnyje apibrėžtas kliūtis laisvam prekių judėjimui tarp valstybių narių, reikia pripažinti, kaip generalinis advokatas nurodė savo išvados 35 punkte, kad tokios procedūros įgyvendinimas nėra išankstinė sąlyga, kurią Komisija turėtų įvykdyti prieš pradėdama ikiteisminę procedūrą pagal EB 226 straipsnį, ir kad šis reglamentas niekaip neapriboja šios institucijos kompetencijos pagal šią nuostatą (žr. šia prasme 2005 m. birželio 2 d. Sprendimo *Komisija prieš Graikiją*, C-394/02, Rink. p. I-4715, 27 ir 28 punktus bei cituotą teismų praktiką).
- 36 Todėl šis ieškinys yra priimtinas.

Dėl esmės

Komisijos ir įstojusių į bylą valstybių narių argumentai

- 37 Komisijos manymu, ginčijamas reglamentas pažeidžia Bendrijos nuostatas laisvės teikti transporto paslaugas srityje, įtvirtintas Reglamentuose Nr. 881/92 bei 3118/93, ir sudaro kliūtis EB 28–30 straipsniais garantuojamam laisvam prekių judėjimui.

- 38 Ginčijamu reglamentu nustatyta draudimo priemonė *de facto* reikšmingai paveiktų tarptautinį krovinių tranzitą. Iš tiesų pervežimais tranzitu, kurių atžvilgiu nustatyta tokia priemonė, užsiima 80 % ne Austrijos įmonių, o pervežimu, kuriam netaikoma ši priemonė, užsiima daugiau nei 80 % Austrijos įmonių. Šis reglamentas bent jau netiesiogiai įtvirtina diskriminaciją, kuri nesuderinama su Reglamentais Nr. 881/92 ir 3118/93 bei EB 28–30 straipsniais.
- 39 Kadangi ši priemonė taikoma skirtingai, ji negalėtų būti pateisinama argumentais dėl aplinkos apsaugos. Jei tiesa tai, kad Austrijos Respublika siekia pateisinti ginčijamą reglamentą, remdamasi visuomenės sveikata bei aplinkos apsauga, Komisijos ir įstojusių į bylą šalių manymu, yra akivaizdu, kad pastarasis tikslas yra lemiamas. Tačiau pagal EB 30 straipsnį, pateisinimas, remiantis argumentais dėl visuomenės sveikatos, galimas tik tuomet, jeigu atitinkami kroviniai kelia tiesioginę ir įrodomą grėsmę asmenų sveikatai. Tai nėra akivaizdu šioje byloje.
- 40 Jeigu Teisingumo Teismas nuspręstų, kad ginčijamas reglamentas, nors ir taikomas skirtingai, gali būti teisėtai grindžiamas argumentais dėl aplinkos apsaugos, Komisija pirmiausiai mano, kad šis reglamentas negali būti pateisintas remiantis Direktyvomis 96/62 ir 1999/30. Iš tiesų, viena vertus, neribotas eismo draudimas tam tikrame sektoriuje neturėtų būti grindžiamas Direktyvos 96/62 7 straipsnio 3 dalimi, kuri susijusi tik su skubiomis bei laikinomis priemonėmis. Kita vertus, jeigu Direktyvos 96/62 8 straipsnio 3 dalyje numatyta ribinė azoto dioksido vertė kartu su leistinu nukrypimo dydžiu 2002 m. buvo akivaizdžiai viršyta, IG-L 10 straipsnyje nustatytos priemonės neturi požymių, kurių reikalauja šio 8 straipsnio 3 dalis bei Direktyvos 96/62 IV priedas.

- 41 Įstojusios į bylą šalys taip pat kritikuoja Austrijoje taikomą metodą užterštumo lygiui nustatyti, kuriuo remiantis nuspręsta, kad azoto dioksido teršalai ypač būdingi tam tikrai sunkiasvorių transporto priemonių rūšiai. Vokietijos vyriausybė, pavyzdžiui, tvirtina, kad pagal Direktyvos 1999/30 II priedo I punktą metinė ribinė vertė žmonių sveikatos apsaugai bus taikoma tik nuo 2010 m. sausio 1 dienos. Iki šios datos tam tikrais metais nustatytų ribinių verčių viršijimas nepateisintų valstybės narės skubių priemonių. Jos būtų leistinos, tik jeigu būtų viršytas šios direktyvos 2 straipsnio 6 punkte ir II priedo II punkte numatytas „pavojaus slenkstis“, tačiau juo Austrijos Respublika nesirėmė ir jo neginčijo. Be to, Vokietijos ir Italijos vyriausybių manymu, ribinės azoto dioksido vertės viršijimas, kuriuo remiasi ginčijamas reglamentas, nebuvo nustatytas laikantis Direktyvos 1999/30 V ir VI priedų reikalavimų. Vokietijos vyriausybė taip pat nurodo ir daugiau metodologinių trūkumų, būdingų Austrijos Respublikos taikomai priemonei. Be to, naudojant kitus ilgesnius kelius, būtų daugiau teršiamas oras ir tai tik perkeltų problemą iš vienos vietos į kitą.
- 42 Bet kuriuo atveju ginčijamas reglamentas neatitinka proporcingumo principo.
- 43 Šiuo požiūriu Komisija tvirtina, kad, remiantis Tirolio valdžios institucijų pateikta statistika, vidutiniškai 5 200 sunkiasvorių transporto priemonių 2002 m. kiekvieną dieną naudojosi autostrada A 12 tarp Wörgl gyvenvietės (kuri yra prie Vokietijos sienos) ir Hall gyvenvietės (kuri yra 10 km nuo Insbruko). Taigi ginčijamu reglamentu buvo siekiama uždrausti visą tarptautinio tranzito sunkiasvorėmis transporto priemonėmis, vežančiomis šiame reglamente išvardytus krovinius, kelių eismą, numatant kitus maršrutus keliais, kuriais atitinkami subjektai turės daryti didelę apylanką.

44 Be to, Komisijos ir įstojusių į bylą šalių manymu, geležinkeliai per artimiausią laikotarpį atitinkamoms kelių transporto įmonėms nebūtų išeitis siekiant realaus pakeitimo dėl Brenner geležinkelio linijos pajėgumų ribotumo bei atsizvelgiant į techninius apribojimus, vėlavimus bei į šio ar bet kurio kito vežimo geležinkeliais būdo, kuris numatytas pakeisti ginčijamame reglamente nurodytų krovinių vežimą keliais, techninius trūkumus.

45 Taip pat Komisija nurodė svarbias ekonomines pasekmes, kurios atsirastų įgyvendinant ginčijamą reglamentu nustatytą draudimo priemonę, ne tik transporto pramonei, bet ir atitinkamų prekių gamintojams dėl didesnių vežimų kainų, todėl tokia priemonė pirmiausia turėtų poveikį Vokietijos ir Italijos įmonėms. Komisija ir įstojusios į bylą valstybės narės nurodo, kad tokį poveikį patirtų smulkios ir vidutinės įmonės, nes daug jų specializuojasi tam tikrų nurodytų krovinių vežimo srityje.

46 Komisija, palaikoma įstojusių į bylą valstybių narių, nurodo įvairias priemones, kurios, jų manymu, mažiau ribotų laisvą prekių judėjimą ir laisvę teikti transporto paslaugas, tinkamas pasiekti ginčijamame reglamente numatytam tikslui, tai yra:

— galimybė palaiapsniui uždrausti įvairių EURO klasių sunkiasvorių transporto priemonių eismą,

- ekotaškų sistema, numatyta protokole Nr. 9 dėl kelių, geležinkelio ir kombinuoto transporto Austrijoje (toliau – Protokolas Nr. 9), pridėto prie Akto dėl Austrijos Respublikos, Suomijos Respublikos ir Švedijos Karalystės stojimo sąlygų ir sutarčių, kuriomis grindžiama Europos Sąjunga, pritaikomųjų pataisų (OL 1994, C 241, p. 21 ir OL 1995, L 1, p. 1), kadangi šis protokolas jau turėjo didelį poveikį sunkiasvorių transporto priemonių atitikimui su aplinkos apsauga susijusiems reikalavimams,

- sunkiasvorių transporto priemonių eismo apribojimas tam tikromis valandomis.

- šių transporto priemonių naktinio eismo draudimas,

- kelių mokesčio sistemos nustatymas pagal teršėjų teršalų kiekį arba

- greičio apribojimų nustatymas.

⁴⁷ Šios įvairios priemonės, kurios labiau atitiktų kovos su grėsme aplinkai prie taršos šaltinio ir „teršėjas moka“ principus, apimtų ir vietinį transportą bei sumažintų ginčijamame reglamente nenumatytų transporto priemonių sukeltą taršą. Bet kuriuo atveju neįvertinus naktinio eismo draudimo, nustatyto iki šio reglamento priėmimo likus keliems mėnesiams, poveikio azoto dioksido koncentracijai įvertinimo, jis buvo per ankstyvas.

- 48 Be to, Vokietijos vyriausybė tvirtina, kad numatytų krovinių pasirinkimas yra savavališkas ir neteisėtas. Nyderlandų vyriausybės manymu, ginčijamas reglamentas taikomas tik vienam iš daugelio atitinkamos zonos taršos šaltinių ir apriboja net santykinai aplinkos neteršiančių EURO-3 klasės sunkiasvorių transporto priemonių naudojimą. Italijos vyriausybė nurodo, kad, jos manymu, šis reglamentas taip pat pažeidžia tranzito teisę, kurią Bendrijos teisė suteikia transporto priemonėms, kurioms buvo priskirti ekotaškai.
- 49 Galiausiai Vokietijos vyriausybė tvirtina, kad EB 10 straipsnis įpareigoja Austrijos Respubliką per protingą terminą pasikonsultuoti su atitinkamomis valstybėmis narėmis ir Komisija prieš priimant tokią radikalią priemonę, kokia yra eismo draudimas tam tikrame sektoriuje. Komisijos manymu, tokia priemonė turėtų būti nustatyta bent jau laipsniškai, kad atitinkami sektoriai galėtų pasirengti dėl jos įgyvendinimo pasikeitusioms aplinkybėms.

Austrijos Respublikos argumentai

- 50 Austrijos Respublika mano, kad ginčijamas reglamentas atitinka Bendrijos teisę. Jis buvo priimtas laikantis direktyvų, susijusių su aplinkos oro kokybe, ir ypač Direktyvos 96/62 7 ir 8 straipsnių, nuostatų, kurios buvo perkeltos į Austrijos teisinę sistemą.
- 51 Pastaroji direktyva kartu su Direktyva 1999/30 viršijus metinę azoto dioksido ribinę vertę įpareigoja atitinkamą valstybę narę imtis veiksmų. Be to, Komisija neginčijo, kad 2002 m. Vomp/Raststätte kontrolės punkte buvo viršyta ribinė vertė kartu su leistinu nukrypimo dydžiu, tai yra $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ir kad 2003 m. ši ribinė vertė buvo

viršyta dar labiau, nes azoto dioksido koncentracija aplinkos ore siekė 68 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Būtent tokiomis aplinkybėmis buvo priimtas ginčijamas reglamentas.

- 52 Austrijos Respublika pripažįsta, kad Protokolas Nr. 9, kuris nustato ekotaškų sistemą, aiškiai numato leidžiančias nuo antrinės Bendrijos teisės nukrypti nuostatas. Šios leidžiančios nukrypti nuostatos yra išsamiai nurodytos ir Direktyvos 96/62 bei 1999/30 tarp jų nepatenka.
- 53 Moksliniai tyrimai aiškiai parodė, kad sunkiasvorių transporto priemonių išmetami azoto dioksido teršalai yra pagrindinis atmosferos taršos šaltinis ginčijamame reglamente numatytoje zonoje. Akivaizdu, kad buvo būtina apriboti šių transporto priemonių vežimų skaičių. Todėl Austrijos valdžios institucijos pasirinko krovinius, kurių vežimas geležinkeliais būtų veiksmingas pakeitimas techniniu ir ekonominiu požiūriu. Šiuo atžvilgiu Austrijos Respublika remiasi įvairių valstybinių ir privačių, nacionalinių ir užsienio geležinkelių įmonių pateiktais dokumentais, iš kurių matyti, kad jos yra pakankamai pajėgios patenkinti išaugusią paklausą priėmus šį reglamentą. Be to, egzistuoja alternatyvūs kelių maršrutai. Iš tiesų beveik pusė tranzitu Brenner keliu vykstančių sunkiasvorių transporto priemonių turėtų alternatyvų maršrutą, kuris būtų trumpesnis ar bent ekvivalentis Brenner keliui.
- 54 Atsižvelgiant į šiuos alternatyvius sprendimus, Komisijos susirūpinimas, kuris grindžiamas prielaida, kad visas tranzitu vykstančių atitinkamų užsienio sunkiasvorių transporto priemonių eismas turės būti nukreiptas į Šveicariją arba link Tauern kelio Austrijoje, yra nepagrįstas.

- 55 Be to, Austrijos Respublika ginčija argumentus, grindžiamus ginčijamo reglamento ekonominėmis pasekmėmis transporto sektoriuje. Jame atsirastų struktūriniai pertekliniai pajėgumai ir labai sumažėtų pelno marža. Todėl tai, kad šis reglamentas galėtų paaštrinti šias problemas, nėra priežastis laikyti jį neteisėtu.
- 56 Dėl tariamo diskriminacinio ginčijamo reglamento pobūdžio Austrijos Respublika tvirtina, kad eismo draudimas taip pat daro poveikį vidaus eismui ir kad šiame reglamente numatyti kroviniai buvo pasirinkti pagal tai, kad juos būtų lengva vežti geležinkeliais.
- 57 Austrijos Respublika priduria, kad tai, jog vežimui, kurio maršruto pradžia ar pabaiga yra nagrinėjamoje zonoje, netaikomas draudimas, neįrodo ne Austrijos vežėjų diskriminacijos. Vietiniam eismui taikoma leidžianti nukrypti nuostata iš tiesų yra neatskiriama nuo įgyvendinamos tvarkos, nes pakeitus šios rūšies eismą į geležinkelius, net zonos viduje, kelias iki geležinkelių terminalų būtų ilgesnis, o tai prieštarautų ginčijamam reglamentu siekiamam tikslui.
- 58 Be kuriuo atveju, net jeigu Teisingumo Teismas turėtų nuspręsti, kad ginčijamas reglamentas yra diskriminacinis, eismo draudimas būtų pateisinamas žmonių sveikatos ir aplinkos apsaugos argumentais. Austrijos Respublika šiuo požiūriu tvirtina, kad Direktyvose 96/62 ir 1999/30 esančios ribinės vertės buvo nustatytos remiantis pripažintais moksliniais kriterijais, būtinais užtikrinti tęstinę visuomenės sveikatos ir ekosistemų bei floros apsaugą. Būtų netikslinga įrodinėti, kad kiekvienas iš nurodytų verčių viršijimas kelia grėsmę visai visuomenės sveikatai ar aplinkai.

- 59 Be to, ginčijamame reglamente numatytas draudimas yra tinkamas, būtinas ir proporcingas siekiamam tikslui. Komisija bet kuriuo atveju iki atsiliepimo į ieškinį pateikimo neginčijo nei priemonės tinkamumo, nei būtinumo atsižvelgti į metinių ribinių verčių viršijimą. Tačiau Austrijos Respublika ginčija kitų Komisijos ir įstojusių į bylą šalių pasiūlytų būdų tinkamumą. Tam tikrų EURO klasės transporto priemonių draudimas būtų nepakankamas (0 ir 1 klasių atveju) arba neproporcingas (0, 1 ir 2 klasių atveju). Šis paskutinis draudimas turėtų poveikį 50 % sunkiasvorių transporto priemonių eismui ir niekaip neatsižvelgtų į galimybę jį nukreipti į geležinkelius. Be to, Austrijos Respublika pabrėžia, kad ribinės vertės buvo viršytos nepaisant ekotaškų sistemos taikymo ir kad rengiant šį reglamentą buvo atsižvelgta į sunkiasvorių transporto priemonių naktinio eismo draudimą.
- 60 Taigi sunkiasvorių transporto priemonių eismo draudimas tam tikrame sektoriuje nėra atskira priemonė nuo kitų struktūrinio pobūdžio veiksmų, kurių buvo imtasi, kaip antai išplėsta geležinkelio struktūra bei pagerintas vietinių ir regioninių keleivių viešasis transportas.
- 61 Galiausiai Austrijos Respublika mano, kad Komisijos argumentai, grindžiantys kaltinimą, kuris remiasi Reglamentų Nr. 881/92 ir 3118/93 pažeidimu, nėra aiškūs ir yra per daug glausti. Kalbant konkrečiau, Komisija nepaaiškino priežasties, dėl kurios šie reglamentai buvo pažeisti, nes Teisingumo Teismo procedūros reglamento 38 straipsnio 1 dalies c punkto sąlygos nebuvo įvykdytos.

Teisingumo Teismo vertinimas

- 62 Komisijos ieškiniu bendrai siekiama, kad Teisingumo Teismas pripažintų, jog uždraudamas sunkesnių nei 7,5 tonos sunkiasvorių transporto priemonių, vežančių tam tikrus krovinius, eisimą autostrados A 12 dalyje Inn slėnyje (Austrija), ginčijamas reglamentas nustatė kliūtį, nesuderinamą su EB sutartyje garantuojamu laisvu prekių judėjimu, bei pažeidė Reglamentus Nr. 881/92 ir 3118/93. Taigi paeiliui reikia išnagrinėti šiuos du kaltinimus.

Dėl tariamo Sutarties nuostatų, susijusių su laisvu prekių judėjimu, pažeidimo

— Dėl kliūties laisvam prekių judėjimui

- 63 Šiuo požiūriu pirmiausia svarbu priminti, kad laisvas prekių judėjimas yra vienas iš pagrindinių Sutarties principų (1997 m. gruodžio 9 d. Sprendimo *Komisija prieš Prancūziją*, C-265/95, Rink. p. I-6959, 24 punktas).

- 64 Be to, EB 3 straipsnio, įrašyto pirmoje Sutarties dalyje „Principai“, 1 dalies c punktas numato, kad siekiant šios Sutarties 2 straipsnyje nurodytų tikslų Bendrijos veiklos sritys apima vidaus rinką, kuriai būdingas kliūčių laisvam prekių judėjimui tarp valstybių narių panaikinimas. Taip pat EB 14 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad

„vidaus rinką sudaro vidaus sienų neturinti erdvė, kurioje pagal šios Sutarties nuostatas užtikrinamas laisvas prekių <...> judėjimas“, kurios įtvirtintos būtent EB 28 ir 29 straipsniuose.

65 Toks laisvas judėjimas nulemia bendrą laivo krovinių tranzito Bendrijos viduje principą (žr. 1983 m. kovo 16 d. Sprendimo *SIOT*, 266/81, Rink. p. 731, 16 punktą).

66 Akivaizdu, kad drausdamas sunkesnių nei 7,5 tonos sunkiasvorių transporto priemonių, vežančių tam tikrus krovinius, eismą svarbiausio kelio atkarpoje, kuri yra vienas iš pagrindinių susisiekimo tarp pietų Vokietijos ir šiaurės Italijos žemės keliu būdų, ginčijamas reglamentas sudaro kliūtis laisvam prekių judėjimui ir ypač jų laisvam tranzitui.

67 Tai, kad egzistuoja, kaip tvirtina Austrijos Respublika, alternatyvūs maršrutai ar kiti vežimo būdai, leidžiantys pervežti aptariamus krovinius, nepanaikina egzistuojančios kliūtis. Iš tiesų iš nusistovėjusios teismo praktikos matyti, pradedant 1974 m. liepos 11 d. Sprendimu *Dassonville* (8/74, Rink. p. 837, 5 punktas), EB 28 ir 29 straipsniai atsižvelgiant į kontekstą turi būti suprantami kaip tiesiogiai ar netiesiogiai, iš tikrųjų ar potencialiai siekiantys panaikinti kliūtis Bendrijos vidaus prekybai (žr. 2003 m. birželio 12 d. Sprendimo *Schmidberger*, C-112/00, Rink. p. I-5659, 56 punktas).

68 Be to, neturėtų būti paneigta, kad ginčijamu reglamentu nustatytas eismo draudimas, įpareigojantis atitinkamas įmones per labai trumpą laikotarpį šiame

reglamente numatytų krovinių vežimui surasti tinkamą alternatyvą, gali apriboti mainų galimybes tarp Šiaurės Europos ir Šiaurės Italijos.

- 69 Iš to matyti, kad ginčijamas reglamentas yra kiekybiniam apribojimui lygiavertė poveikio priemonė, kuri iš principo yra nesuderinama su Bendrijos teisės pareigomis, išplaukiančiomis iš EB 28 ir 29 straipsnių, jei ši priemonė negali būti objektyviai pateisinta.

— Dėl galimo kliūties pateisinimo

- 70 Pagal nusistovėjusią teismo praktiką, nacionalinės priemonės, galinčios riboti Bendrijos vidaus prekybą, gali būti pateisinamos imperatyviais aplinkosaugos reikalavimais, jeigu nagrinėjamos priemonės yra proporcingos siekiamo tikslo atžvilgiu (žr. būtent 2004 m. gruodžio 14 d. Sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-463/01, Rink. p. I-11705, 75 punktą bei tos pačios dienos sprendimo *Radlberger Getränkegesellschaft ir S. Spitz*, C-309/02, Rink. p. I-11763, 75 punktą).
- 71 Šiuo atveju akivaizdu, kad ginčijamas reglamentas buvo priimtas siekiant užtikrinti aplinkos oro kokybę atitikamoje zonoje ir todėl yra pateisinamas su aplinkos apsauga susijusiais argumentais.
- 72 Šiuo atžvilgiu pirmiausia reikia priminti, kad aplinkos apsauga yra vienas iš pagrindinių Bendrijos tikslų (žr. 1985 m. vasario 7 d. Sprendimo *ADBHU*, 240/83,

Rink. p. 531, 13 punktą; 1988 m. rugsėjo 20 d. Sprendimo *Komisija prieš Daniją*, 302/86, Rink. p. 4607, 8 punktą; 1998 m. balandžio 2 d. Sprendimo *Outokumpu*, C-213/96, Rink. p. I-1777, 32 punktą ir 2005 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Komisija prieš Tarybą*, C-176/03, Rink. p. I-7879, 41 punktą). Šiuo atžvilgiu EB 2 straipsnis skelbia, kad Bendrijos uždavinys yra siekti „aukšto lygio aplinkos apsaugos ir jos kokybės gerinimo“ ir šiuo tikslu EB 3 straipsnio 1 dalies I punktą numato „politikos aplinkos srityje“ įgyvendinimą.

73 Be to, pagal EB 6 straipsnį, kuris pabrėžia šio tikslo visuotinį ir esminį pobūdį, „nustatant ir įgyvendinant <...> Bendrijos politikos ir veiklos kryptis <...> turi būti atsižvelgiama į aplinkos apsaugos reikalavimus (žr. minėto sprendimo *Komisija prieš Tarybą* 42 punktą).

74 Antra, kalbant konkrečiau apie aplinkos oro kokybės apsaugą, svarbu pabrėžti, kad Direktyvos 1999/30 II priede apibrėžiamos ribinės azoto dioksido bei azoto oksidų vertės, kad būtų galima šią kokybę įvertinti ir nustatyti, kokių momentu reikia imtis apsauginės ar prevencinės priemonės.

75 Šiame kontekste Direktyva 96/62 daro skirtumą tarp „grėsmės, kad ribinės vertės bus viršytos“ ir to, kad jos iš tiesų yra jau viršytos.

76 Taigi pirmuoju atveju šios direktyvos 7 straipsnio 3 dalis numato, kad valstybės narės „sudaro veiksmų planą <...> siekdamos sumažinti pavojų“. Pagal tą pačią nuostatą

tokiame plane gali būti numatytos „priemonės veiklai, kuri prisideda prie ribinių verčių viršijimo, <...> nutraukti, įskaitant automobilių eismą“.

- 77 Antruoju atveju, kai nustatyta, kad vienas ar keli teršėjai viršija ribines vertes kartu su leistinu nukrypimo dydžiu, Direktyvos 96/62 8 straipsnio 3 dalis nurodo, kad valstybės narės „imasi priemonių užtikrinti, kad planas ar programa ribinei vertei per konkretų nustatytą laiką pasiekti būtų parengtas ir įgyvendintas“. Šie planai ar programos, kuriose yra šios direktyvos IV priede išvardyta informacija, viešai paskelbiami.
- 78 Kadangi Austrijos Respublika tvirtina, kad ginčijamas reglamentas, kuris remiasi IG-L, perkeliantis Direktyvas 96/62 ir 1999/30 į nacionalinę teisę, siekia būtent įgyvendinti Direktyvos 96/62 7 ir 8 straipsnius, pirmiausia reikia išnagrinėti, ar šis reglamentas iš tiesų turi tokį tikslą.
- 79 Šiuo požiūriu, nors Vokietijos Federacinė Respublika ir Italijos Respublika kritikavo metodą, kuris buvo naudojamas išmatuoti azoto dioksido aplinkos ore lygį, pati Komisija neginčija, kad 2002 m. ir 2003 m. metinė šio teršalo ribinė vertė kartu su leistinu nukrypimo dydžiu buvo viršyta Vomp/Raststätte kontrolės punkte.
- 80 Šiomis aplinkybėmis Austrijos Respublika, atsižvelgiant į Direktyvos 96/62 8 straipsnio 3 dalies nuostatas, privalėjo imtis veiksmų. Žinoma, remiantis Direktyvos 1999/30 II priedo I punktu, azoto dioksidui nustatytų ribinių verčių turėjo būti laikomasi tik nuo 2010 m. sausio 1 d. Tai reiškia, kad viršijus ribines vertes

valstybė narė neturėtų būti kaltinama dėl to, kad ji ėmėsi veiksmų pagal šio 8 straipsnio 3 dalį dar iki šios datos siekdama laipsniškai pasiekti šioje direktyvoje numatytą rezultatą ir per numatytą laikotarpį joje nustatytą tikslą.

81 Būtent iš Direktyvos 96/62 8 straipsnio 3 dalies matyti, kad viršijus ribines vertes atitinkama valstybė narė turi parengti ar įgyvendinti planą ar programą, kurioje turi būti pateikta šios direktyvos IV priede išvardyta informacija, susijusi su užteršimo vieta, pagrindiniais išmetamų teršalų šaltiniais, teršiančiais aplinką, ar su esančiomis ir numatytomis priemonėmis. Tokiame plane ar programoje turi būti numatytos tinkamos ir suderintos priemonės, kuriomis siekiama sumažinti užterštumo lygį konkrečiomis atitinkamos zonos aplinkybėmis.

82 Todėl reikia pripažinti, kad IG-L 10 straipsnyje nustatytos priemonės bei to paties įstatymo 11 straipsnyje išdėstyti principai ir specialios IG-L įstatymo 14 straipsnyje numatytos nuostatos, susijusios su transporto sektoriumi, neturėtų būti laikomos „planu“ ar „programa“ Direktyvos 96/62 8 straipsnio 3 dalies prasme, nes jie niekaip nesusiję su konkrečia ribinių verčių viršijimo situacija. Dėl paties ginčijamo reglamento, kuris priimtas remiantis pirmiau nurodytomis IG-L nuostatomis, net darant prielaidą, kad jis galėtų būti laikomas planu ar programa, jame nėra, kaip nurodė Komisija, visos informacijos, numatytos Direktyvos 96/62 IV priede, ir būtent tos, kuri numatyta šio priedo 7–10 punktuose.

83 Šiomis aplinkybėmis, net pripažįstant, kad ginčijamas reglamentas pagrįstas Direktyvos 96/62 8 straipsnio 3 dalimi, neturėtų būti laikoma, kad jis teisingai ir visiškai įgyvendina visą šią nuostatą.

- 84 Tačiau pirmesnė išvada netrukdo tam, kad dėl ginčijamo reglamento nustatyto eismo draudimo atsiradusi kliūtis laisvam prekių judėjimui būtų pateisinta privalomais Teisingumo Teismo nustatytais bendro intereso reikalavimais.
- 85 Siekiant patikrinti, ar tokia kliūtis yra proporcinga šiuo atveju siekiamam teisėtam tikslui, tai yra aplinkos apsaugai, svarbu nustatyti, ar ji yra būtina ir tinkama įtvirtinto tikslo, kurio siekiama, atžvilgiu.
- 86 Šiuo klausimu Komisija ir į bylą įstojusios valstybės narės tuo pat metu norodo, kad nėra tinkamų priemonių pakeisti nagrinėjamą krovinių vežimą ir daugelio kitų priemonių egzistavimą, kaip antai greičio apribojimo ar rinkliavos sistemos tam tikroms sunkiasvorių transporto priemonių klasėms nustatymą arba ekotaškų sistemą, kurios galėtų sumažinti azoto dioksido teršalus iki priimtino lygio.
- 87 Kadangi pačiam Teisingumo Teismui nereikia nei pasisakyti dėl alternatyvių priemonių, geležinkelių ar kelių, egzistavimo, kad būtų užtikrintas ginčijamame reglamente numatytų krovinių vežimas ekonomiškai priimtinais sąlygomis, nei patikrinti kitas kombinuotas ar nekombinuotas priemones, kurios galėtų būti priimtose siekiant tikslo sumažinti teršėjų išmetamų teršalų kiekį atitinkamoje zonoje, pakanka šiuo atžvilgiu nurodyti, kad prieš priimdamos tokią radikalią priemonę, kokia yra visiškas eismo draudimas autostrados atkarpoje, kuri yra gyvybiškai svarbi susisiekimo tarp tam tikrų valstybių narių priemonė, Austrijos valdžios institucijos turėjo atidžiai išnagrinėti galimybę pasirinkti mažiau laisvą judėjimą apribojančias priemones ir jų atsisakyti, tik jei jų netinkamumas siekiamo tikslo atžvilgiu buvo aiškiai įrodytas.

- 88 Ypač atsižvelgiant į skelbiamą tikslą atitinkamų krovinių vežimą keliu nukreipti į geležinkelius, pirmiau nurodytos valdžios institucijos, prieš nusprendamos įgyvendinti ginčijamame reglamente nustatytą priemonę, turėjo įsitikinti, kad geležinkelio pajėgumai yra pakankami ir tinkami tokiam nukreipimui vykdyti.
- 89 Be to, kaip nurodė generalinis advokatas savo išvados 113 punkte, šiuo atveju galutinai nebuvo nustatyta, kad Austrijos valdžios institucijos, rengdamos ginčijamą reglamentą, pakankamai išnagrinėjo, ar tikslas sumažinti teršėjų išmetamus teršalus galėtų būti pasiektas mažiau laisvą judėjimą apribojančiomis priemonėmis, ir ar iš tikrųjų realiai egzistavo alternatyvus sprendimas, leidžiantis užtikrinti atitinkamų krovinių vežimą kitais transporto būdais ar kitais kelių maršrutais.
- 90 Be to, dviejų mėnesių pereinamasis laikotarpis nuo ginčijamo sprendimo priėmimo datos iki Austrijos valdžios institucijų nustatytos eismo draudimo tam tikrame sektoriuje įgyvendinimo datos buvo akivaizdžiai nepakankamas, kad atitinkami subjektai galėtų tinkamai prisitaikyti prie naujų sąlygų (šia prasme žr. minėtų 2004 m. gruodžio 14 d. Sprendimo *Komisija prieš Austriją* 79 ir 80 punktus bei sprendimo *Radlberger Getränkegesellschaft ir S. Spitz* 80 ir 81 punktus).
- 91 Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, reikia padaryti išvadą, kad ginčijamas reglamentas, pažeidžiantis proporcingumo principą, negali būti pagrįstai pateisinamas oro kokybės apsauga. Todėl šis reglamentas yra nesuderinamas su EB 28 ir 29 straipsniais.

Dėl Reglamentų Nr. 881/92 ir 3118/93 pažeidimo

- 92 Komisijos manymu, ginčijamas reglamentas taip pat pažeidžia Reglamento Nr. 881/92 1 ir 3 straipsnius bei Reglamento Nr. 3118/93 1 ir 6 straipsnius.
- 93 Šiuo atžvilgiu pakanka pripažinti, kad tiek savo ieškinyje, tiek posėdžio metu pateiktame atsiliepime į ieškinį, Komisija nenurodė konkrečių argumentų, pagrindžiančių tokį kaltinimą.
- 94 Todėl reikia atmesti šį kaltinimą.
- 95 Atsižvelgiant į tai, kas pirmiau išdėstyta, reikia pripažinti, kad priėmus ginčijamą reglamentą, uždraudusi sunkesnių nei 7,5 tonos sunkiasvorių transporto priemonių, vežančių tam tikrus krovinius, eismą autostrados A 12 atkarpoje Inn slėnyje, Austrijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal EB 28 ir 29 straipsnius.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 96 Pagal Procedūros reglamento 69 straipsnio 2 dalį pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jei laimėjusi šalis to prašė. Kadangi Komisija prašė priteisti bylinėjimosi išlaidas ir Austrijos Respublika iš esmės pralaimėjo bylą,

pastaroji turi jas padengti. Remiantis to paties straipsnio 4 dalimi, Komisijos pusėje įstojusios į bylą šalys pačios padengia savo išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (didžioji kolegija) nusprendžia:

- 1. 2003 m. gegužės 27 d. priėmus Tirolio prezidento reglamentą, ribojantį eismą autostradoje A 12 Inn slėnyje (eismo draudimas tam tikrame sektoriuje) (*Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden (sektorales Fahrverbot)*), uždraudusi sunkesnių nei 7,5 tonos sunkiasvorių transporto priemonių, vežančių tam tikrus krovinius, eismą autostrados A 12 atkarpoje Inn slėnyje, Austrijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal EB 28 ir 29 straipsnius.**
- 2. Atmesti likusią ieškinio dalį.**
- 3. Priteisti iš Austrijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas.**
- 4. Vokietijos Federacinė Respublika, Italijos Respublika ir Nyderlandų Karalystė pačios padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

Parašai.