

TIESAS SPRIEDUMS (virspalāta)

2011. gada 21. decembrī*

Lieta C-28/09

par prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi atbilstoši EKL 226. pantam, ko 2009. gada 21. janvārī cēla

Eiropas Kopienų Komisija, ko pārstāv P. Olivers [*P. Oliver*], A. Alkovera Sanpedro [*A. Alcover San Pedro*] un B. Šima [*B. Schima*], pārstāvji, kas norādīja adresi Luksemburgā,

prasītāja,

ko atbalsta

Itālijas Republika, ko sākotnēji pārstāvēja I. Bruni [*I. Bruni*], pēc tam Dž. Palmjēri [*G. Palmieri*], pārstāves, kurām palīdz Dž. De Bellis [*G. De Bellis*], *avvocato dello Stato*, kas norādīja adresi Luksemburgā,

* Tiesvedības valoda — vācu.

Nīderlandes Karaliste, ko pārstāv K. Viselsa [*C. Wissel*], I. de Frīss [*Y. de Vries*] un M. Nourta [*M. Noort*], pārstāvji,

personas, kas iestājušās lietā,

pret

Austrijas Republiku, ko pārstāv E. Rīdls [*E. Riedl*], G. Eberhards [*G. Eberhard*] un K. Ranačers [*C. Ranacher*], pārstāvji, kuriem palīdz L. Šmucards [*L. Schmutzhard*] un J. Tūdiums [*J. Thudium*],

atbildētāja.

TIESA (virspalāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs V. Skouris [*V. Skouris*], palātu priekšsēdētāji A. Ticano [*A. Tizzano*], H.N. Kunja Rodrigess [*J. N. Cunha Rodrigues*], K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], J. Malenovskis [*J. Malenovský*], U. Lehmušs [*U. Lohmus*] un A. Prehala [*A. Prechal*], tiesneši A. Ross [*A. Rosas*] (referents), E. Levits, A. O'Kīfs [*A. Ó Caoimh*] un L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*],

ģenerālvokāte V. Trstenjaka [*V. Trstenjak*],
sekretārs B. Fileps [*B. Fülöp*], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2010. gada 19. oktobra tiesas sēdi,

noklausījusies ģenerālvokātes secinājumus 2010. gada 16. decembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- ¹ Ar savu prasības pieteikumu Eiropas Kopienu Komisija lūdz Tiesu konstatēt, ka, nosakot kustības aizliegumu kravas automašīnām, kas smagākas par 7,5 t un kas pārvadā noteiktas preces, automaģistrāles A 12 posmā Innas ielejā (Austrija), Austrijas Republika nav izpildījusi EKL 28. un 29. pantā paredzētos pienākumus.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

- 2 Savienības tiesiskais regulējums par apkārtējā gaisa kvalitātes aizsardzību noteikts galvenokārt Padomes 1996. gada 27. septembra Direktīvā 96/62/EK par apkārtējā gaisa kvalitātes novērtēšanu un pārvaldību (OV L 296, 55. lpp.) un Padomes 1999. gada 22. aprīļa Direktīvā 1999/30/EK par robežvērtību noteikšanu sēra dioksīda, slāpekļa dioksīda un slāpekļa oksīdu, makrodaļiņu un svina koncentrācijai apkārtējā gaisā (OV L 163, 41. lpp.), kas grozīta ar Komisijas 2001. gada 17. oktobra Lēmumu 2001/744/EK (OV L 278, 35. lpp.; turpmāk tekstā — “Direktīva 1999/30”). Šo abu direktīvu mērķis saskaņā ar to preambulas apsvērumiem ir vides, kā arī veselības aizsardzība.
- 3 Kopš 2010. gada 11. jūnija šīs direktīvas ir atceltas ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 21. maija Direktīvu 2008/50/EK par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (OV L 152, 1. lpp.), neskarot saistības, ko dalībvalstis uzņēmušās attiecībā uz minēto direktīvu transponēšanas vai piemērošanas termiņiem. Tomēr, ņemot vērā lietas apstākļu rašanās laiku, pamata lietai ir piemērojamas iepriekš minētās direktīvas.
- 4 Saskaņā ar Direktīvas 96/62 1. pantu tās galvenais mērķis ir noteikt kopējās stratēģijas pamatprincipus, lai:
 - noteiktu un izvirzītu mērķus attiecībā uz apkārtējā gaisa kvalitāti Kopienā nolūkā nepieļaut, novērst vai samazināt piesārņojuma kaitējumu iedzīvotāju veselībai un videi kopumā;

- novērtēt apkārtējā gaisa kvalitāti dalībvalstīs pēc vienotām metodēm un kritērijiem;
 - iegūt objektīvu informāciju par apkārtējā gaisa kvalitāti un nodrošināt tās pieejamību atklātībā, tostarp izmantojot trauksmes sliekšņus, un
 - saglabāt gaisa kvalitāti, ja tā ir laba, un to uzlabot citos gadījumos.
- 5 Direktīvas 96/62 4. pantā ir paredzēts, ka par piesārņojošām vielām, kas uzskaitītas šīs direktīvas I pielikumā, Komisija turpmāk minētajos termiņos iesniedz Eiropas Savienības Padomei priekšlikumus robežvērtību noteikšanai. Šajā pielikumā, kura nosaukums ir “Piesārņojošās vielas, ko aplūko apkārtējā gaisa kvalitātes novērtēšanā un pārvaldībā”, tostarp minēts slāpekļa dioksīds (NO₂).
- 6 Direktīvas 96/62 7. pantā ir paredzēts:

“1. Dalībvalstis veic robežvērtību ievērošanas nodrošināšanai vajadzīgos pasākumus.

[..]

3. Dalībvalstis izstrādā rīcības plānus, kur gadījumiem, kad pastāv robežvērtību un/vai trauksmes sliekšņu pārsniegšanas risks, paredz īstermiņa pasākumus šā riska un šādu notikumu varbūtējā ilguma samazināšanai. Šajos plānos katrā konkrētā gadījumā var paredzēt ierobežot un vajadzības gadījumos pārtraukt darbības, ieskaitot mehānisko transportlīdzekļu satiksmi, kas izraisa robežvērtību pārsniegšanu.”

- 7 Direktīvas 96/62 8. panta 3. punktā turklāt ir paredzēts:

“[...] zonās un aglomerācijās[, kurās viena vai vairāku piesārņojošu vielu koncentrācija pārsniedz robežvērtības un pielaišanas summu,] dalībvalstis veic pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek izstrādāts un īstenots plāns vai programma piesārņojuma samazināšanai līdz robežvērtībai noteiktā termiņā.

Minētais plāns vai programma jānodod atklātībai, un tajā obligāti jābūt vismaz IV pielikumā uzskaitītajai informācijai.”

- 8 Minētajā IV pielikumā uzskaitītajā informācijā ir ietverta arī informācija, kas attiecas uz pārmērīga piesārņojuma lokalizāciju, galvenajiem piesārņojuma avotiem, kuru dēļ piesārņojums radies, kā arī veiktajiem un paredzētajiem pasākumiem.
- 9 Slāpekļa dioksīda robežvērtība ir noteikta Direktīvā 1999/30. Saskaņā ar tās preambulas ceturto apsvērumu šīs robežvērtības ir obligātās prasības un dalībvalstis saskaņā ar EK līguma 130.t pantu (jaunajā redakcijā pēc grozījumiem — EKL 176. pants) var paturēt spēkā vai no jauna noteikt stingrākus aizsargpasākumus.
- 10 Saskaņā ar Direktīvas 1999/30 4. pantu, kura nosaukums ir “Slāpekļa dioksīds un slāpekļa oksīdi”:

“1. Dalībvalstis veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka saskaņā ar 7. pantu noteiktā slāpekļa dioksīda, atbilstošos gadījumos — slāpekļa oksīdu, koncentrācija apkārtējā gaisā II pielikuma I iedaļā norādītajos termiņos nepārsniedz tajā noteiktās robežvērtības.

Direktīvas II pielikuma I iedaļā noteiktās pielaišanas piemēro saskaņā ar Direktīvas 96/62/EK 8. pantu.

2. Slāpekļa dioksīda radītā apkārtējā gaisa piesārņojuma trauksmes sliekšnis ir noteikts II pielikuma II iedaļā.”

11 No Direktīvas 1999/30 II pielikuma I iedaļas izriet, ka attiecībā uz slāpekļa dioksīdu:

— stundas robežvērtība ir noteikta $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ko “kalendārā gada laikā nedrīkst pārsniegt vairāk kā 18 reizes”, reizinot ar piesārņojuma izteiksmi procentos, ko pakāpeniski samazina līdz 2010. gada 1. janvārim;

— gada robežvērtība veselības aizsardzībai ir noteikta $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, to reizinot ar tādu pašu piesārņojuma izteiksmi procentos, ko pakāpeniski samazina līdz 2010. gada 1. janvārim, vai arī $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 2006. gadā, vai $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 2007. gadā, vai $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 2008. gadā, vai $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 2009. gadā.

12 Savienības tiesiskajā regulējumā attiecībā uz jauniem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, ko pārdod dalībvalstīs, ir noteikts piesārņojošo vielu emisiju maksimālais līmenis, it īpaši attiecībā uz daļiņveida piesārņotājiem un slāpekļa oksīdu (NO_x). Attiecībā uz gāzveida un daļiņveida piesārņotāju emisiju no kompresijaizdedzes motoriem, kuri paredzēti transportlīdzekļiem, un gāzveida piesārņotāju emisiju no dzirksteļizdedzes motoriem, ko darbina ar dabasgāzi vai sašķidrinātu naftas gāzi un kas paredzēti transportlīdzekļiem, šie standarti ir ietverti *Euro* I, II utt. klasēs, bet attiecībā uz vieglo pasažieru un komerciālo transportlīdzekļu radītajām emisijām tiek lietots apzīmējums *Euro* 0, 1, 2 utt. klase.

Valsts tiesības

- 13 Direktīva 96/62 un Direktīva 1999/30 Austrijas tiesībās tika transponētas, tostarp grozot Likumu par gaisa aizsardzību pret piesārņojumiem (*Immissionsschutzgesetz-Luft*, BGBl. I, 115/1997; turpmāk tekstā — “IG-L”).
- 14 Saskaņā ar IG-L 3. panta 1. punktu visā Austrijas Republikas teritorijā cilvēku veselības aizsardzības nolūkā ir spēkā šī paša likuma 1. un 2. pielikumā minētās robežvērtības. 1. pielikumā kā slāpekļa dioksīda robežvērtība ir noteikta kalendārā gada robežvērtība $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Turklāt šajā pielikumā ir paredzēta pielaide $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ apmērā, kas tiek pakāpeniski samazināta. Saskaņā ar šo informāciju slāpekļa dioksīda robežvērtību lielums laikposmā no 2006. līdz 2009. gadam ir $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ un 2010. gadā – $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- 15 IG-L 10. pantā ir noteikts, ka vēlākais 24 mēnešu laikā pēc tā gada beigām, kurā tiek konstatēta robežvērtību pārsniegšana, ir jāpieņem noteikumi par pasākumu veikšanu. Šādi iespējamie pasākumi saskaņā ar IG-L 16. panta 1. punkta 4. apakšpunktu var būt arī mehānisko transportlīdzekļu kustības aizliegums.
- 16 Pamatojoties uz IG-L noteikumiem, *Landeshauptmann von Tirol* (Tiroles federālās zemes ministru prezidents) 2007. gada 17. decembrī pieņēma noteikumus, ar kuriem tika aizliegti noteiktu preču pārvadājumi pa Innas ielejas automaģistrāli A 12 (noteikumi par sektoriālu kustības aizliegumu) (*Verordnung des Landeshauptmannes vom 17. Dezember 2007, mit der auf der A 12 Inntalautobahn der Transport bestimmter Güter verboten wird (Sektorales Fahrverbot-Verordnung)* *Landesgesetzblatt für Tirol*, n° 92/2007; turpmāk tekstā — “strīdīgie noteikumi”). Šie noteikumi, ar kuriem kravas transportlīdzekļiem, kas smagāki par 7,5 t un kas pārvadā noteiktas preces, tika noteikts kustības aizliegums vienā no šīs automaģistrāles posmiem (turpmāk tekstā — “sektoriāls kustības aizliegums”), stājās spēkā 2008. gada 1. janvārī.

- 17 Šo noteikumu mērķis saskaņā ar to 1. pantu ir samazināt ar cilvēku darbībām saistīto piesārņojošo vielu emisijas, un tādējādi uzlabot gaisa kvalitāti, lai nodrošinātu ilgstošu cilvēku veselības, kā arī faunas un floras aizsardzību.
- 18 Strīdīgo noteikumu 2. pantā ir noteikta “sanitārā zona” (“Sanierungsgebiet”). Tā ietver 90 kilometru garu automaģistrāles A 12 posmu starp Cirlu [Zirl] (aptuveni 12 kilometri uz rietumiem no Insbrukas) un Austrijas un Vācijas robežu (aptuveni 78 kilometri uz austrumiem no Insbrukas), kā arī 100 metru posmu uz abām pusēm no šīs automaģistrāles.
- 19 Saskaņā ar šo pašu noteikumu 3. pantu:

“Ceļu satiksmē pa Innas ielejas automaģistrāli A 12 — posmā no 6,350 km Langkamfernas [*Langkampfen*] pašvaldības teritorijā līdz 90,00 km Cirlas pašvaldības teritorijā — abos virzienos ir noteikts kustības aizliegums šādiem transportlīdzekļiem:

smagajiem kravas transportlīdzekļiem vai vilcējiem ar puspiekabi, kuru pilnā masa pārsniedz 7,5 t, un kravas automašīnām ar piekabi, kuru maksimāli pieļaujamā abu transportlīdzekļu pilnā masa pārsniedz 7,5 t, kas pārvadā šādas preces:

a) no 2008. gada 2. maija (“Pirmais posms”):

1. visus Eiropas atkritumu sarakstā minētos atkritumus, kas ietverti Komisijas [2000. gada 3. maija] Lēmumā 2000/532/EK, [ar ko aizstāj Lēmumu 94/3/EK, ar kuru izveidots atkritumu saraksts saskaņā ar 1. panta a) punktu Padomes

Direktīvā 75/442/EEK par atkritumiem, un Padomes Lēmumu 94/904/EK, ar kuru izveidots bīstamo atkritumu saraksts saskaņā ar 1. panta 4. punktu Padomes Direktīvā 91/689/EEK par bīstamajiem atkritumiem (OV L 226, 3. lpp.), kas grozīts ar Padomes [2001. gada 23. jūlija] Lēmumu 2001/573/EK [(OV L 203, 18. lpp.)],

2. akmeņus, zemi un gruvešus.

b) no 2009. gada 1. janvāra (“Otrais posms”):

1. guļbaļķus, mizas un korķus,

2. dzelzsrūdu un rūdu, kas nav dzelzsrūda,

3. mehāniskos transportlīdzekļus un piekabes,

4. tēraudu, izņemot stiegrojuma un konstrukciju tēraudu būvlaukumu apgādei,

5. marmoru un šūnakmeni,

6. keramikas flīzes.”

- 20 Strīdīgo noteikumu 4. pantā no sektoriālā kustības aizlieguma ir atbrīvoti noteikti mehāniskie transportlīdzekļi, proti, tie, kuru krava tiek iekrauta vai izkrauta “centrālajā zonā”, un tie, kuru krava tiek iekrauta un izkrauta “paplašinātajā zonā”, braucieni ar transportlīdzekļiem uz dzelzceļa gala staciju “Halle” [*Hall*] austrumu virzienā, kā arī uz dzelzceļa gala staciju “Vergle” [*Wörgl*] rietumu virzienā, kas tiek veikti kā daļa no kombinētā pārvadājuma, kā arī braucieni ar transportlīdzekļiem no dzelzceļa gala stacijas “Halle” rietumu virzienā, kā arī no dzelzceļa gala stacijas “Vergle” austrumu virzienā, kas tiek veikti kā daļa no kombinētā pārvadājuma.
- 21 Imstes [*Imst*], Insbrukas federālās zemes, Insbrukas pilsētas, Kufšteinas [*Kufstein*] un Švacas [*Schwaz*] apgabali atrodas “centrālajā zonā”. “Paplašinātajā zonā” Austrijā atrodas Kichbieles [*Kitzbühel*], Landekas [*Landeck*], Lienas [*Lienz*], Reites [*Reutte*] un Celles [*Zell am See*] apgabals, Vācijā — Bādtelcas [*Bad Tölz*], Garmišas-Partenkirhenes [*Garmisch-Partenkirchen*], Mīsbahas [*Miesbach*], Rozenheimas [*Rosenheim*] (ieskaitot pilsētu) un Traunšteinas [*Traunstein*] rajons, un visbeidzot Itālijā — Eizaktāles [*Eisacktal*], Pustertāles [*Pustertal*] un Viptāles [*Wipptal*] apgabalu pašvaldības.
- 22 Šajā pašā pantā ir arī atsauce uz *IG-L* paredzētajām atkāpēm. Tādējādi no sektoriālā kustības aizlieguma ir atbrīvoti noteiktu kategoriju transportlīdzekļi, tostarp automašīnas — autoceļu tīrītājas, atkritumu savācējas, kā arī lauksaimniecības un meža tehnika. Minētajā likumā turklāt ir paredzēts, ka gadījumā, ja pastāv būtiskas sabiedrības vai privātas intereses, var lūgt īpašu izņēmumu piedalīties ceļu satiksmē arī citiem transportlīdzekļiem.
- 23 Pēc argumentētajā atzinumā noteiktā termiņa beigām, proti, 2008. gada 8. jūnija, strīdīgajos noteikumos tika izdarīti vairāki grozījumi.

- 24 Sektoriālā kustības aizlieguma īstenošana tika daļēji aizkavēta. Attiecībā uz sektoru, kas atrodas uz austrumiem no Insbrukas pilsētas, bija paredzēts, ka kopš 2009. gada 1. janvāra šis pasākums papildus jau iepriekš minēto preču pārvadājumiem, proti, atkritumu, akmeņu, zemes un gruvešu, tiks piemērots tikai guļbaļķu, korķu un mehānisko transportlīdzekļu un piekabju pārvadājumiem. Attiecībā uz keramikas flīžu, kā arī tērauda pārvadājumiem sektoriālais kustības aizliegums stājās spēkā tikai no 2009. gada 1. jūlijā (trešais posms) un attiecībā uz dzelzsrūdas un rūdas, kas nav dzelzsrūda, kā arī marmora un šūnakmeņa pārvadājumiem — no 2010. gada 1. jūlija (ceturtais posms).
- 25 Attiecībā uz sektoru, kas atrodas uz rietumiem no Insbrukas pilsētas (Insbruka-Cirle), sektoriālā kustības aizlieguma īstenošana attiecībā uz visām strīdīgajos noteikumos paredzētajām precēm tika atlikta līdz 2011. gada 1. janvārim.
- 26 Visbeidzot, vairāki izņēmumi tika paredzēti [atsevišķā] dekrētā. Tie it īpaši attiecās uz atzītu organizāciju palīdzības konvojiem, kā arī militāro transportu.

Tiesvedības priekšvēsture

- 27 Automaģistrāle A 12 aptuveni 145 kilometru garumā savieno Kufšteinas apgabalu, kas atrodas uz austrumiem no Insbrukas pilsētas, ar Landekas apgabalu, kas atrodas uz rietumiem no šīs pašas pilsētas. Kopš 2002. gada uz šīs automaģistrāles tika konstatēta Direktīvas 1999/30 II pielikuma I punktā noteiktā slāpekļa dioksīda gada robežvērtības pārsniegšana. Vislielākā šīs atmosfēru piesārņojošās vielas koncentrācija tika konstatēta Fompas-Raštšetes [*Vomp/Raststätte*] kontroles punktā. Šī paša gada laikā gada koncentrācijas vidējā reģistrētā vērtība minētajai piesārņojošajai vielai bija $61 \mu\text{g}/\text{m}^3$, lai gan saskaņā ar minēto I punktu noteiktā gada robežvērtības un

pielāides summa bija $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$. No 2003. līdz 2008. gadam tika konstatēta vēl augstāka piesārņojošās vielas robežvērtības un pielāides summas pārsniegšana. Piemēram, 2008. gada laikā reģistrētā slāpekļa dioksīda koncentrācija minētajā kontroles punktā bija $66 \mu\text{g}/\text{m}^3$, kas nozīmē, ka šim gadam noteiktā robežvērtība tika pārsniegta par 50%, kā arī bija pārsniegta noteiktā pielāides summa, proti, $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Šī piesārņojuma pārsniegšana bija vēl būtiskāka, ņemot vērā *IG-L* paredzēto slāpekļa dioksīda robežvērtību un tostarp tajā paredzēto pielāides summu.

- 28 Lai nodrošinātu slāpekļa dioksīda robežvērtību ievērošanu, Austrijas iestādes veica vairākus pasākumus, lai samazinātu mehānisko transportlīdzekļu radītās īpašās emisijas un ceļu satiksmes noslogotību.
- 29 2002. gada 1. oktobrī minētās iestādes uz laiku noteica kustības aizliegumu nakts stundās smagajiem kravas transportlīdzekļiem vienā no automaģistrāles A 12 posmiem. Vēlāk šis pasākums tika pagarināts, un pēc tam, sākot no 2003. gada 1. jūnija, tas tika aizstāts ar pastāvīgu kustības aizliegumu nakts stundās, kas attiecās uz smago kravas transportlīdzekļu, kuri smagāki par 7,5 t, veiktajiem kravu pārvadājumiem, paredzot, ka šāds aizliegums ir spēkā visu gadu.
- 30 2003. gada 27. maijā Tiroles federālās zemes ministru prezidents pieņēma noteikumus, ar kuriem, sākot no 2003. gada 1. augusta, uz nenoteiktu laiku šīs pašas automaģistrāles posmā — starp Kundlas [*Kundl*] un Ampasas [*Ampass*] pašvaldībām — tika noteikts kustības aizliegums smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas smagāki par 7,5 t un kas pārvadā šajos noteikumos uzskaitītās preces. Šis aizliegums it īpaši attiecās uz atkritumu, labības, guļbaļķu, mizu un korķa, dzelzsrūdas un rūdas, kas nav dzelzsrūda, akmeņu, zemes, gruvešu, mehānisko transportlīdzekļu un piekabju, kā arī tērauda pārvadājumiem. Tomēr šis aizliegums neattiecās uz kravu pārvadājumiem virzienā uz vai no Insbrukas pilsētas, Kufšteinas un Švacas rajona vai Insbrukas reģiona. Turklāt sektoriālais kustības aizliegums netika piemērots arī noteiktu kategoriju transportlīdzekļiem, piemēram, automašīnām — autoceļu tīrītājām, atkritumu savācējām, kā arī lauksaimniecības un meža tehnikai. Visbeidzot atsevišķos gadījumos

varēja lūgt atļauju piedalīties ceļu satiksmē arī citiem transportlīdzekļiem, ja pastāvēja sabiedrības vai būtiskas privātas intereses. Šo pasākumu bija jāsāk piemērot nekavējoties no 2003. gada 1. augusta.

- 31 Uzskatot, ka šajos noteikumos paredzētais aizliegums ir preču brīvas aprites ierobežojums EKL 28. un 29. panta izpratnē, Komisija 2003. gada 24. jūlijā pret Austrijas Republiku cēla prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi atbilstoši EKL 226. pantam.
- 32 Pēc tam, kad aizsardzības nolūkā šai dalībvalstij tika noteikts pienākums apturēt minētā aizlieguma izpildi, Tiesa savā 2005. gada 15. novembra spriedumā lietā C-320/03 Komisija/Austrija (Krājums, I-9871. lpp.) konstatēja, ka šī dalībvalsts nav izpildījusi EKL 28. un 29. pantā paredzētos pienākumus, un atzina, ka attiecīgie noteikumi ir uzskatāmi par pasākumu ar kvantitatīvajiem ierobežojumiem līdzvērtīgu iedarbību, kurus, ņemot vērā to nesamērīgo raksturu, nevarēja pietiekami pamatot ar gaisa kvalitātes aizsardzību.
- 33 Pēc šī sprieduma Austrijas iestādes sagatavoja jaunus pasākumus nolūkā uzlabot gaisa kvalitāti uz automaģistrāles A 12. Kopš 2006. gada pakāpeniski tika īstenots pasākumu kopums, tostarp sektoriālais kustības aizliegums, kas ir šīs prasības priekšmets.
- 34 Tādējādi no 2006. gada 1. novembra līdz 2007. gada 30. aprīlim uz automaģistrāles A 12 tika noteikts ātruma ierobežojums 100 km/h, pirmkārt, starp Austrijas un Vācijas valsts robežu, no vienas puses, un Cirles pašvaldību, no otras puses. 2007. gada novembrī šis pagaidu pasākums tika aizstāts ar ātruma ierobežojumu, kas bija mainīgs atkarībā no faktiski reģistrētā emisiju daudzuma un meteoroloģiskiem faktoriem (turpmāk tekstā — “mainīgais ātruma ierobežojums”).

- 35 Turklāt starp Čirilas un Kufšteinas pašvaldībām tika noteikts kustības aizliegums vilcējiem ar puspiekabi un smagajiem kravas transportlīdzekļiem ar piekabi, kas ir smagāki par 7,5 t un kas neatbilst *Euro* II klases standartiem, kurš stājās spēkā 2007. gada 1. janvārī. Kopš 2008. gada 1. novembra šis pasākums ir piemērojams arī tādiem šāda tipa mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas neatbilst *Euro* III klases standartiem. Kopš 2009. gada 1. novembra ir spēkā vispārējs kustības aizliegums visiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas ir smagāki par 7,5 t un kuru radītās emisijas neatbilst *Euro* II klases standartiem.
- 36 Visbeidzot kopš 2007. gada 1. janvāra tika paplašināta kustības aizlieguma nakts stundās, kas attiecas uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem automaģistrāles A 12 posmā, teritoriālā piemērošana. Attiecībā uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas atbilst *Euro* IV un *Euro* V klasei, uz laiku tika paredzēta atkāpe, taču tā tika atcelta 2009. gada 31. oktobrī.
- 37 Sektoriālais kustības aizliegums, kā arī citi šī sprieduma 34.–36. punktā uzskaitītie pasākumi ietilpst plānā, ko Austrijas iestādes izstrādāja saskaņā ar Direktīvas 96/62 8. panta 3. punktu, lai nodrošinātu, ka Tiroles federālajā zemē tiek ievērota slāpekļa dioksīda robežvērtība, kas noteikta Direktīvas 1999/30 II pielikuma I punktā.

Pirmstiesas procedūra

- 38 Par paredzēto sektoriālo kustības aizliegumu Austrijas Republika Komisijai paziņoja 2007. gada 11. janvārī iepriekšējas apspriedes procedūras ietvaros, kas paredzēta Padomes 1962. gada 21. marta lēmumā, ar ko izveido iepriekšējas pārbaudes un apspriedes procedūru attiecībā uz dažiem normatīvajiem un administratīvajiem aktiem,

kurus dalībvalstis ierosinājušas transporta jomā (OV 1962, 23, 720. lpp.), kas grozīts ar Padomes 1973. gada 22. novembra Lēmumu 73/402/EEK (OV L 347, 48. lpp.).

- 39 Komisija 2007. gada 20. jūlijā sniedza atzinumu, kurā tā konstatēja, ka sektoriālais kustības aizliegums, ja tāds tiktu ieviests, būtu preču brīvas aprites ierobežojums, kas neatbilst EKL 28. un 29. pantā paredzētajiem pienākumiem.
- 40 Tā kā strīdīgie noteikumi tomēr 2007. gada 17. decembrī tika pieņemti un 2008. gada 1. janvārī tie stājās spēkā, Komisija 2008. gada 31. janvārī nosūtīja Austrijas Republikai brīdinājuma vēstuli, apstiprinot savu iepriekš pausto nostāju un aicinot šo dalībvalsti iesniegt savus apsvērumus piecpadsmit dienu laikā no dienas, kurā saņemta šī vēstule.
- 41 Savā 2008. gada 15. februāra atbildē Austrijas Republika apstrīdēja Komisijas izvirzīto iebildumu. Sektoriālā kustības aizlieguma, kas bija domāts, lai uzlabotu gaisa kvalitāti uz automaģistrāles A 12, mērķis esot novirzīt preces, “kas piemērotas dzelzceļa pārvadājumiem”, uz šo transporta veidu. Līdz ar to šis aizliegums neesot preču brīvas aprites ierobežojums un to katrā ziņā pamatojot veselības un vides aizsardzības mērķi. Turklāt esot jāņem vērā Austrijas ģeogrāfiskā situācija. Ātrās Savienības iekšējo autopārvadājumu izaugsmes rezultātā esot radīta paaugstināta vides spriedze Alpu koridoros un to tiešā tuvumā.
- 42 Tā kā šie apsvērumi nebija pārliecinājuši Komisiju, tā 2008. gada 8. maijā adresēja šai dalībvalstij argumentētu atzinumu, aicinot to mēneša laikā pēc tā saņemšanas veikt vajadzīgos pasākumus, lai izpildītu šī atzinuma prasības.

43 Austrijas Republika atbildēja uz minēto argumentēto atzinumu ar 2008. gada 9. jūnija vēstuli, saglabājot savu iepriekšējo nostāju. Ar 2008. gada 2. decembra papildu vēstuli tā paziņoja Komisijai, ka attiecībā uz sektoru, kas atrodas uz rietumiem no Insbrukas pilsētas, sektoriālais kustības aizliegums stāsies spēkā tikai no 2011. gada 1. janvāra.

44 Tā kā Komisiju šī atbilde neapmierināja, tā nolēma celt šo prasību.

Tiesvedība Tiesā

45 Ar 2009. gada 19. jūnija rīkojumu Tiesas priekšsēdētājs atļāva Itālijas Republikai, kā arī Nīderlandes Karalistei iestāties lietā Komisijas prasījumu atbalstam.

46 Ar 2009. gada 19. augusta rīkojumu Tiesas priekšsēdētājs atļāva Dānijas Karalistei iestāties lietā Austrijas Republikas prasījumu atbalstam. Tā kā Dānijas Karaliste ar 2010. gada 2. marta vēstuli informēja Tiesu, ka tā atsakās no iestāšanās šajā lietā, Tiesas priekšsēdētājs ar 2010. gada 7. maija rīkojumu izslēdza to no reģistra kā personu, kas iestājusies lietā.

Par pieņemamību

Lietas dalībnieku argumenti

⁴⁷ Austrijas Republika izvirza iebildi par nepieņemamību pret Nīderlandes Karalistes pieteikumu par iestāšanos lietā. Šī dalībvalsts cenšoties paplašināt prasības priekšmetu, apgalvodama, ka sektoriālais kustības aizliegums ir netieša diskriminācija, jo tas attiecas nevis uz visu smago kravas transportlīdzekļu satiksmi kopumā, bet gan tikai tādu smago kravas transportlīdzekļu satiksmi, kas ir smagāki par 7,5 t.

⁴⁸ Austrijas Republika izvirza iebildi par nepieņemamību arī pret Itālijas Republikas pieteikumu par iestāšanos lietā. Šī dalībvalsts esot iesniegusi jaunu pamatu — kā alternatīvu pasākumu sektoriālajam kustības aizliegumam norādot pasākumu, kuru Komisija nebija paredzējusi — proti, iespēju ieviest kustības aizliegumu, kas attiektos uz privātajiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas ir vieglāki par 7,5 t, ņemot vērā *Euro* klasi, kurai tie pieder.

⁴⁹ Šo iebildi par nepieņemamību Itālijas valdība apstrīdēja, sniedzot mutvārdu paskaidrojumus tiesas sēdē.

Tiesas vērtējums

- 50 Lai izvērtētu iebilžu par nepieņemamību, kas izvirzītas pret pieteikumiem par iestāšanos lietā, pamatotību, ir jāatgādina, ka saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas Statūtu 40. panta ceturto daļu ar iestāšanās raksta prasījumiem var atbalstīt tikai viena lietas dalībnieka prasījumus. Šī tiesību norma tomēr neliedz personai, kas iestājusies lietā, iesniegt jaunus argumentus vai tādus argumentus, kas atšķiras no tiem, ko izvirzījis lietas dalībnieks, kuru tā atbalsta, ja vien tie ir paredzēti, lai pamatotu šī lietas dalībnieka prasījumus (skat. it īpaši 1961. gada 23. februāra spriedumu lietā 30/59 *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg*/Augstā iestāde, *Recueil*, 1. lpp.; 1998. gada 19. novembra spriedumu lietā C-150/94 Apvienotā Karaliste/Padome, *Recueil*, I-7235. lpp., 36. punkts, un 2010. gada 8. jūlija spriedumu lietā C-334/08 Komisija/Itālija, Krājums, I-6869. lpp., 53.–55. punkts).
- 51 Ir jākonstatē, ka Nīderlandes Karalistes apgalvojums attiecas uz Komisijas iebildumu par sektoriālā kustības aizlieguma diskriminējošo raksturu. Iebildums, kuru izvirzījusi Itālijas Republika, attiecas uz minētā aizlieguma iespējami nesamērīgo raksturu un it īpaši uz to, ka Austrijas Republika neesot rūpīgi izvērtējusi iespēju ieviest preču brīvu apriti mazāk ierobežojošus pasākumus.
- 52 Kaut arī patiešām šajos apgalvojumos ir ietverti no Komisijas atšķirīgi argumenti, tie tomēr attiecas uz Komisijas izvirzītajiem iebildumiem un to mērķis ir Komisijas prasījumu atbalsts. To mērķis ir veicināt, lai prasība sakarā ar pienākumu neizpildi tiktu apmierināta, sniedzot strīdam papildu informāciju (šajā ziņā skat. 2003. gada 27. novembra spriedumu lietā C-185/00 Komisija/Somija, *Recueil*, I-14189. lpp., 92. punkts).
- 53 No iepriekš minētā izriet, ka šīs iebildes par nepieņemamību ir jānoraida.

Par lietas būtību

Lietas dalībnieku argumenti

- 54 Komisija vispirms apgalvo, ka tā nekādā ziņā nevērtē pārlieku zemu problēmas, kas saistītas ar satiksmi pāri Alpiem. Tā arī atzīst, ka kopš 2002. gada uz automaģistrāles A 12 ir konstatēti Direktīvas 1999/30 II pielikuma I punktā noteiktās slāpekļa dioksīda robežvērtības pārsniegumi un ka Direktīvā 96/62 šādos apstākļos Austrijas Republikai ir paredzēts pienākums rīkoties. Kaut arī lielākā daļa ierosināto pasākumu ar mērķi uzlabot gaisa kvalitāti attiecīgajā zonā varētu tikt apstiprināti, tas tomēr nenozīmē, ka strīdīgie noteikumi ir saderīgi ar Savienības tiesībām.
- 55 Pēc Komisijas domām, sektoriālais kustības aizliegums ir pasākums ar kvantitatīviem ierobežojumiem līdzvērtīgu iedarbību EKL 28. un 29. panta izpratnē, ciktāl tas rada šķērsli preču brīvai aprītei un it īpaši to brīvam tranzītam.
- 56 Šajā ziņā apstāklīm, ka strīdīgie noteikumi ietilpst Austrijas iestāžu pieņemto pasākumu kopumā, neesot nozīmes attiecībā uz to, vai pastāv šīs brīvības ierobežojums, jo jebkurš valsts pasākums ir jāizvērtē individuāli, lai noteiktu tā atbilstību minētajiem pantiem.
- 57 Šajā gadījumā runa esot par radikālāku pasākumu nekā tas, kas ir iepriekš minētā sprieduma lietā Komisija/Austrija pamatā. Faktiski, īstenojot šo aizliegumu, tiktu skarta ne tikai kustība “virzienā no ziemeļiem uz dienvidiem” (maršruts Itālija–Brennera [*Brenner*]-Insbruka–Langkamfena–Vācija) un “virzienā no ziemeļiem uz

rietumiem" (maršruts Forarlberga [*Vorarlberg*]-Austrumeiropa), bet arī kustība "virzienā no dienvidiem uz rietumiem" (maršruts Itālija-Insbruka-Forarlbergas/Bode-nezera reģions). Saskaņā ar aprēķiniem pirmā sektoriālā kustības aizlieguma īstenošanas posma laikā, proti, kopš 2008. gada 2. maija, minētajam pasākumam vajadzēja attiekties uz 35 000 smago kravas transportlīdzekļu veiktajiem braucieniem gadā. Kopš otrā posma īstenošanas, proti, no 2009. gada 1. janvāra, attiecīgajam pasākumam vajadzēja attiekties uz 200 000 braucieniem gadā, kas atbilst 7,3 % no visiem smago kravas transportlīdzekļu veiktajiem braucieniem pa automaģistrāli A 12. Šī pasākuma sekas attiecas apmēram uz 300 km garu Austrijas ātrgaitas autoceļu tīkla posmu.

- 58 Komisija apgalvo, ka, lai nodrošinātu strīdīgajos noteikumos minēto preču pārvadājumus, vajadzētu vai nu izmantot dzelzceļu satiksmi, vai arī garākus autoceļu posmus, kas nozīmētu papildu izmaksas attiecīgajiem uzņēmējiem. Sektoriālais kustības aizliegums radot būtisku finansiālu ietekmi ne tikai uz transporta industriju, bet arī uz šajos noteikumos minēto preču ražotājiem, kuriem rastos lielāki transporta izdevumi, kas apdraudētu to konkurētspēju.
- 59 Pēc Komisijas domām, strīdīgie noteikumi ir diskriminējoši. Tā kā vietējie un reģionālie pārvadājumi ir atbrīvoti no sektoriālā kustības aizlieguma piemērošanas, tas pārsvarā skar starptautisko preču tranzītu. Turklāt pastāv bažas, ka transporta uzņēmumi, kuriem ir tiesības uz šo atkāpju režīmu, izmantotu sev par labu šos atkāpi saturošos noteikumus, lai piedāvātu garas distances autopārvadājumus, ko vairs nevarētu piedāvāt ārpus šī reģiona reģistrētie uzņēmumi.
- 60 Turklāt, tā kā sektoriālais kustības aizliegums tieši attiecas nevis uz kravas transportlīdzekļu radītajām emisijām, bet gan uz precēm, ko tie pārvadā, tas varētu diskriminējoši ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm. Komisija it īpaši norāda, ka tas

varētu ietekmēt koka un kokmateriālu tirdzniecību, kā arī marmora un šūnakmeņu tirdzniecību.

- 61 Saistībā ar iespējamo sektoriālā kustības aizlieguma pamatojumu Komisija atzīst, ka šis aizliegums varētu veicināt vides aizsardzības mērķa sasniegšanu. Tā tomēr apšaubā minētā pasākuma atbilstību samērīguma principam.
- 62 Sektoriālo kustības aizliegumu raksturojot iekšējās pretrunas, tādēļ esot apšaubāma tā piemērotība izvirzītā mērķa sasniegšanai.
- 63 Pēc Komisijas domām, strīdīgo noteikumu galvenais mērķis nav samazināt mehānisko transportlīdzekļu radītās emisijas, bet gan ceļu satiksmes rezultātā radušās emisijas. Līdz ar to šāds samazinājums tikai netieši ietekmētu gaisa kvalitāti.
- 64 Tā kā sektoriālais kustības aizliegums attiecas uz pārvadājamajām precēm, nevis tieši uz kravas transportlīdzekļu radītajām emisijām, tā sekas varētu būt tādas, ka tiktu atļauta smago kravas transportlīdzekļu, kas rada vēl lielāku piesārņojumu, kustība, ja tie pārvadātu preces, kas neietilpst minētā aizlieguma piemērošanas jomā, savukārt tādu smago kravas transportlīdzekļu, kas rada mazāku piesārņojumu, kustība tiktu aizliegta, ja tie pārvadātu, piemēram, keramikas flīzes.
- 65 Turklāt novirzīt preces, kas ir “piemērotas dzelzceļa pārvadājumiem”, uz šī veida transportu, nozīmētu neņemt vērā apstākli, ka iespēja izmantot dzelzceļa pārvadājumus bieži ir atkarīga no pārvadājuma darbības dažādiem loģistikas parametriem,

kā, piemēram, no pārvadājamā apjoma. Turklāt šis kritērijs esot pārāk neskaidrs un nevarot izslēgt, ka preces, kurām šāds aizliegums varētu tikt piemērots, tiktu izvēlētas patvaļīgi vai diskriminējoši un ka vēlāk šī izvēle netiktu paplašināta arī attiecībā uz citām preču kategorijām.

⁶⁶ Pēc Komisijas domām, netika izvērtētas visas sektoriālā kustības aizlieguma iespējamās alternatīvas, kā arī Austrijas iestādes tās vajadzības gadījumā netika pieņēmušas. Starp dažādiem pasākumiem, kas, pēc Komisijas domām, mazākā mērā ierobežotu preču brīvu apriti, ir mainīgā ātruma ierobežojuma aizstāšana ar pastāvīgu ātruma ierobežojumu 100 km/h.

⁶⁷ *Institut für Energie-und Umweltforschung Heidelberg* (Heidelbergas Enerģijas un vides pētniecības institūts, turpmāk tekstā — “IFEU”) 2007. gada 30. novembra pētījums pierāda, ka pastāvīgs ātruma ierobežojums 100 km/h līdz 2010. gadam būtu ļāvis samazināt slāpekļa dioksīda emisijas par aptuveni 7,5 %. Runājot tieši par šāda ātruma ierobežojuma ietekmi salīdzinājumā ar mainīgā ātruma ierobežojuma ietekmi, atbilstoši Austrijas iestāžu aprēķiniem mainīgā ātruma ierobežojuma piemērošana ļautu attiecīgajā zonā sasniegt samazinājumu par aptuveni 3,6–3,8 % gadā. Austrijas Republika atbildē uz argumentēto atzinumu esot atzinusi, ka mainīgā ātruma ierobežojuma ietekme atbilst 67 % no tās ietekmes, ko būtu radījis pastāvīgais ātruma ierobežojums 100 km/h. No tā izriet, ka mainīgā ātruma ierobežojuma aizstāšana ar šādu pastāvīgu pasākumu ļautu sasniegt minēto emisiju papildu samazinājumu par 1,8 %, kas būtu lielāks par to, kas rastos sektoriālā kustības aizlieguma rezultātā, proti, gaisa atmosfēru piesārņojošo vielu samazinājums par 1,5 % gadā.

⁶⁸ Saistībā ar *Ökoscience* pētījumu par mainīgā ātruma ierobežojuma piemērošanas laika posmā no 2007. gada novembra līdz 2008. gada oktobrim ietekmi uz gaisa kvalitāti (turpmāk tekstā — “*Ökoscience* pētījums”), uz kuru atsaucas Austrijas Republika, lai

pierādītu, ka minētā ātruma aizstāšana ļautu sasniegt slāpekļa dioksīda emisiju papildu samazinājumu gada laikā tikai par 1,1 %, tas ir publicēts 2009. gada martā un tajā bija ietverta informācija, kuru varēja iegūt vienīgi pēc argumentētajā atzinumā noteiktā termiņa beigām, proti 2008. gada 8. jūnija.

- 69 Turklāt kustības aizliegumu, kas attiecas uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kuri atbilst noteiktām *Euro* klasēm, varētu paplašināt arī attiecībā uz tādiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas atbilst augstākām *Euro* klasēm. Austrijas Republika savā atbildē uz argumentēto atzinumu neesot piekritusi šim priekšlikumam, apgalvojot, ka smago kravas transportlīdzekļu, kas atbilst *Euro* IV klases standartiem, radītais slāpekļa dioksīda emisiju daudzums bieži ir lielāks nekā tas, kurš atbilst *Euro* III klases standartiem. Pat ja šis apgalvojums pierādītos, tas nenozīmētu, ka kustības aizliegums, kas attiecas uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kuri atbilst *Euro* III klasei, veicinātu vairāku uzņēmēju priekšlaicīgu pāriešanu uz *Euro* V klasi.
- 70 Komisija arī min iespēju ieviest tādas kustības kontroles pasākumus kā satiksmes ierobežošanas sistēma, paredzēt maksas sistēmas atkarībā no transportlīdzekļu radīto piesārņojošo vielu emisiju daudzuma, kā arī pielāgot naftas produktu nodokli vai patēriņa nodokli, lai veicinātu tādu transportlīdzekļu iegādi, kuri ir aprīkoti ar benzīna dzinēju.
- 71 Komisija apgalvo, ka, pirms nolemt ieviest sektoriālo kustības aizliegumu, Austrijas iestādes neesot pārliecinājušās, vai pastāvēja pietiekama un piemērota dzelzceļa kapacitāte, lai novirzītu attiecīgo preču transporta plūsmu no autoceļa uz dzelzceļu. Šādas kapacitātes esamība nekādā ziņā neesot pierādīta sektorā, kas atrodas uz rietumiem no Insbrukas pilsētas, ne arī sektorā, kas atrodas uz austrumiem no šīs pilsētas, runājot par šī aizlieguma otrā posma īstenošanu.

- 72 Attiecībā uz iespēju izmantot “dzelzceļa/autoceļa pārvadājumu” (“Rollende Landstrasse”), proti, pārvadājumu veidu, kurā smagie transporta līdzekļi tiek uzkrauti uz vilciena platformas kādā no maršruta posmiem, šī alternatīva būtu iespējama vienīgi sektorā, kas atrodas uz austrumiem no Insbrukas pilsētas. Šajā sektorā būtu iespējams nodrošināt vienīgi daļu no to preču pārvadājumiem, uz kurām attiecas 2009. gada 1. janvārī ieviestais sektoriālā kustības aizlieguma otrais posms, kā tas sākotnēji bija paredzēts. Faktiski, ja “dzelzceļa/autoceļa pārvadājuma” kapacitāte 2009. gada 1. janvārī būtu bijusi pietiekama, tas tā būtu bijis vienīgi grozījumu dēļ, ko Austrijas Republika izdarīja pēc argumentētajā atzinumā noteiktā termiņa beigām.
- 73 Runājot par kombinēto pārvadājumu bez konvoja alternatīvu, tā no ekonomikas un loģistikas viedokļa būtu interesanta tikai garās distancēs.
- 74 Saistībā ar iespēju izmantot alternatīvus maršrutus, šķiet, ka alternatīvie vietējie ceļi ir vai nu aizliegti tranzītpārvadājumiem, vai arī nepiemēroti smagajiem kravas transportlīdzekļiem. Līdz ar to attiecīgie ārvalstu smago kravas transportlīdzekļu tranzīta pārvadājumi būtu jānovirza vai nu uz Šveici, vai arī Tauernas [*Tauern*] virzienā Austrijā, kas ievērojami pagarinātu maršrutu. Turklāt vēl būtu arī jāņem vērā papildu izmaksas, kas rastos saistībā ar Šveices muitas formalitātēm.
- 75 Visbeidzot, tā kā nepastāv reāls alternatīvs risinājums, kas ļautu nodrošināt strīdīgajos noteikumos paredzēto preču pārvadājumus, sektoriālā kustības aizlieguma īstenošanai paredzētais termiņš acīmredzami nav pietiekams, lai uzņēmēji, uz kuriem attiecas šis pasākums, saprātīgi varētu pielāgoties jaunajiem apstākļiem.

- 76 Attiecībā uz automaģistrāles posmu uz rietumiem no Insbrukas pilsētas (Cirla-Insbruka) trūkst pierādījumu par sektoriālā aizlieguma vajadzību, jo nav pietiekamu mērījumu, kas apliecinātu, ka attiecīgā teritorija ir īpaši skarta. Turklāt nav arī konkrēta seku vērtējuma, kas varētu apliecināt šāda pasākuma piemērotību un vajadzību.
- 77 Katrā ziņā apstāklis, ka strīdīgie noteikumi tika vairākkārt grozīti pēc argumentētajā atzinumā paredzētā termiņa beigām, pierāda, ka Austrijas Republika nav konkrēti izvērtējusi sektoriālā kustības aizlieguma samērīgo raksturu.
- 78 Nīderlandes Karaliste savā iestāšanās rakstā apgalvo, ka strīdīgie noteikumi rada netiešu diskrimināciju. Tie daudz lielākā mērā skarot ārvalstu uzņēmumu nodrošinātos tranzīta pārvadājumus, nekā Austrijas uzņēmumu tranzīta pārvadājumus, jo, pirmkārt, tie attiecas nevis uz visiem smago kravas transportlīdzekļu pārvadājumiem, bet gan tikai uz tādu smago kravas transportlīdzekļu pārvadājumiem, kas smagāki par 7,5 t, turklāt šie pēdējie transportlīdzekļi ir tie, kuri pārsvarā veic tranzītpārvadājumus, un, otrkārt, tie attiecas uz ceļa posmu, kas ir īpaši nozīmīgs šāda veida pārvadājumiem.
- 79 Itālijas Republika kā alternatīvu pasākumu sektoriālam kustības aizliegumam savukārt piedāvā ieviest kustības aizliegumu, kas attiektos uz pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas vieglāki par 7,5 t, ņemot vērā *Euro* klasi, kurai tie pieder. Attiecībā uz Komisijas piedāvāto alternatīvu, kas nozīmētu paplašināt vecākiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem noteikto kustības aizliegumu arī attiecībā uz tādiem transportlīdzekļiem, kas atbilst citām augstākām *Euro* klasēm un it īpaši *Euro* III klasei, tas atstātu nopietnas ekonomiskās sekas uz dalībvalsts ekonomiku tās autoparka komplektācijas dēļ.

- ⁸⁰ Turklāt dalībvalstis, kas iestājušās lietā, norāda uz problēmām, kas izriet no sektoriālā kustības aizlieguma īstenošanas. Alternatīvas, ko piedāvā dzelzceļa transports un alternatīvie maršruti, neļautu apmierināt iesaistīto uzņēmēju vajadzības. Itālijas Republika, piemēram, uzsver papildu administratīvo un finansiālo slogu, kas rastos kravu pārvadājumu dēļ caur Šveici.
- ⁸¹ Austrijas Republika apstrīd to, ka pastāv preču brīvas aprites ierobežojums EKL 28. un 29. panta izpratnē.
- ⁸² Runājot par faktiskajiem apstākļiem, šī dalībvalsts apgalvo, ka, lai gan ir pasākumi, kuru mērķis ir uzlabot apkārtējā gaisa kvalitāti Tiroles federālajā zemē, slāpekļa dioksīda koncentrācija uz automaģistrāles A 12 skaidri pārsniedz Direktīvas 1999/30 II pielikuma I punktā noteikto gada robežvērtību un pielāides summu. Situācija kļūstot vēl bīstamāka šīs pielāides summas palielināšanās dēļ. Aptuveni 60 % slāpekļa dioksīda emisiju uz šīs automaģistrāles ir jāattiecina uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem. Kravu autopārvadājumi ir galvenais šo atmosfēru piesārņojošo vielu emisiju avots attiecīgajā zonā.
- ⁸³ Austrijas Republika apgalvo, ka Direktīva 96/62, lasot to kopā ar Direktīvu 1999/30, slāpekļa dioksīda gada robežvērtības pārsniegšanas gadījumā attiecīgajai dalībvalstij nosaka pienākumu rīkoties. Turklāt Austrijas iestādēm esot pienākums nodrošināt pilsoņu privātās un ģimenes dzīves neaizskaramību, kas paredzēta Eiropas Savienības Pamattiesību hartas (turpmāk tekstā — “Harta”) 7. pantā, kā arī Eiropas Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas, kas parakstīta Romā 1950. gada 4. novembrī, 8. panta 2. punktā, tostarp tiesības uz aizsardzību pret veselības un dzīves kvalitātes apdraudējumu. Šajā gadījumā taisnīgu līdzsvaru starp esošajām interesēm varētu atrast saskaņā ar Tiesas 2003. gada 12. jūnija spriedumu lietā C-112/00 *Schmidberger* (*Recueil*, I-5659. lpp.) aizsāktajā judikatūrā.

84 Šī dalībvalsts apgalvo, ka strīdīgo noteikumu atbilstība Savienības tiesībām esot jāizvērtē nevis izolēti, bet gan ņemot vērā visu to pasākumu kopumu, kuros tie ietilpst. Faktiski, lai radītu pēc iespējas būtiskāku un efektīvāku ceļu satiksmes radīto emisiju samazināšanu, būtu nepieciešams kopējs un dažādus pasākumus apkopojošs plāns. Šie pasākumi attiektos ne tikai uz mehānisko transportlīdzekļu īpašajām emisijām, bet arī uz ceļu satiksmes noslogotību. Šāda plāna īstenošana ļautu būtiski samazināt slāpekļa dioksīda radīto piesārņojumu attiecīgajā zonā un 2010. gada laikā sasniegt šīs atmosfēru piesārņojošās vielas vidējo gada koncentrāciju aptuveni $55 \mu\text{g}/\text{m}^3$ šajā zonā. Tomēr, neņemot vērā šāda plāna pieņemšanu, šīs atmosfēru piesārņojošās vielas koncentrācija gaisā lielā mērā pārsniegtu Direktīvas 1999/30 II pielikuma I punktā šim gadam noteikto $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ robežvērtību.

85 Sektoriālais aizliegums tā galīgajā redakcijā, proti, pēc lēmuma nepiemērot šo aizliegumu labības pārveidējiem, attiecas uz aptuveni 194 000 smago kravas transportlīdzekļu braucieniem gadā, kas atbilst 6,6% no visiem smago kravas transportlīdzekļu braucieniem pa automaģistrāli A 12. Tas neierobežojot preču tirdzniecību starp dalībvalstīm, bet radot tikai šķērsli izmantot kādu transporta veidu tranzīta koridorā pāri Alpiem. Šos aplūkotos braucienus varētu veikt, daļēji novirzot strīdīgajos noteikumos paredzēto preču autopārveidējumus uz dzelzceļu, un daļēji izvēloties alternatīvus maršrūtus.

86 Pēc Austrijas Republikas domām, šis aizliegums neesot radījis būtiskas ekonomiskas sekas. Tā sekas esot pārāk nejaušas un netiešas, lai tās varētu uzskatīt par tādām, kas var ierobežot tirdzniecību starp dalībvalstīm. Praksē kopš minētā aizlieguma pirmā posma īstenošanas, proti, 2008. gada 2. maija, neesot konstatēts neviens preču tirdzniecības ierobežojums.

- 87 Runājot par strīdīgo noteikumu iespējamo diskriminējošo raksturu, šajos noteikumos veiktā attiecīgo preču izvēle bija izdarīta, ņemot vērā objektīvus un nediskriminējošus kritērijus.
- 88 Runājot par atkāpi, kas ir piemērojama reģionālajiem un vietējiem autopārvadājumiem, to var izskaidro ar apstākli, ka šāda veida satiksmes novirzīšana pa dzelzceļu, pieņemot, ka tā norisinās tajā pašā zonā, radītu šķēršļus garākiem maršrutiem, kuru mērķis ir dzelzceļa gala stacijas, un tas ir pretrunā ar strīdīgo noteikumu mērķi. Turklāt šajos noteikumos definētais jēdziens "paplašinātā zona" ietver administratīvos apgabalus, kuri atrodas ārpus Austrijas teritorijas, kas apstiprina, ka minētie noteikumi nerada diskrimināciju.
- 89 Attiecībā uz bažām, ka transporta uzņēmumi, kuriem ir piemērojami atkāpi saturošie noteikumi, varētu piedāvāt garas distances autopārvadājumus, Austrijas iestādes esot veikušas pasākumus, kas ļauj cīnīties pret iespējamo noteikumu apiešanu vai ļaunprātīgu izmantošanu.
- 90 Turklāt Austrijas Republika precizē, ka atsevišķos gadījumos noteiktiem pārvadājumiem varētu piešķirt atkāpi no sektoriālā kustības aizlieguma, ja šajā ziņā tiktu iesniegts lūgums. Šie atkāpi ietverošie noteikumi ļaujot organizēt tādu preču autopārvadājumus, attiecībā uz kurām ir noteikts, ka tās nevar pārvadāt pa dzelzceļu īpašu apstākļu dēļ. Kompetentās iestādes aplūkotos noteikumus piemērojot elastīgā veidā.
- 91 Pakārtoti šī dalībvalsts apgalvo, ka sektoriālo kustības aizliegumu pamato veselības, kā arī vides aizsardzības mērķi un tas ir samērīgs ar izvirzītajiem mērķiem.

- 92 Komisija kļūdaini pārmetot Austrijas Republikai, ka tā savos noteikumos ir nolēmusi paredzēt kravu autopārvadājumus. Šāds pasākums esot saderīgs ar mērķiem, kas atzīti kopējās transporta politikas ietvaros un it īpaši Komisijas paziņojumā Padomei un Eiropas Parlamentam — “Eiropas dinamisma saglabāšana — Ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā — Eiropas Komisijas 2001. gadā publicētās Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskats” (COM(2006) 314, galīgā redakcija, 2006. gada 22. jūnijs).
- 93 Turklāt zinātniskie pētījumi skaidri pierādot šīs dalībvalsts viedokļa pamatotību. Komisija esot balstījusies uz pētījumiem, kuros ietverti neprecīzi pieņēmumi, tāpēc tā pārvērtējot to pasākumu sekas, kas attiecas uz noteiktām automašīnām.
- 94 Runājot par Austrijas iestāžu lēmumu paplašināt sektoriālā kustības aizlieguma piemērošanas jomu attiecībā uz ceļa posmu, kas atrodas uz rietumiem no Insbrukas, šis pasākums esot vajadzīgs, ņemot vērā apkārtējā gaisa piesārņojumu attiecīgajā zonā. Turklāt šis posms atbilst tikai nelielai daļai smago kravas transportlīdzekļu veiktajiem pārvadājumiem Brenneres [*Brenner*] koridorā, proti, aptuveni 1,8 %, līdz ar to minētā aizlieguma paplašināšanas ietekme uz šādu automašīnu veiktajiem pārrobežu pārvadājumiem esot niecīga.
- 95 Pirms noteikt sektoriālo kustības aizliegumu, Austrijas iestādes esot rūpīgi pārbaudījušas iespēju ieviest citus preču brīvu apriti mazāk ierobežojošus pasākumus. Izvērtētie pasākumi esot ieviesti un piemēroti, ciktāl tie bija atbilstoši un efektīvi. Minētās iestādes esot izvēlējušās ieviest mainīgu ātruma ierobežojumu atkarībā no piesārņojuma, kā arī kustības aizliegumu noteiktiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas neatbilst *Euro* II vai *Euro* III klasei. Turklāt esot paplašināta kustības aizlieguma nakts stundās ģeogrāfiskā piemērošana, kā arī atcelta smagajiem transportlīdzekļiem, kas atbilst *Euro* IV un *Euro* V klasei, paredzētā atkāpe.

96 Runājot par iespēju ieviest pasākumu, ar kuru nosaka pastāvīgu ātruma ierobežojumu 100 km/h, Komisija kļūdaini apgalvo, ka šāds pasākums attiecīgajā zonā ļautu samazināt slāpekļa dioksīda emisijas par aptuveni 7,5 % un ka šāds ātruma ierobežojums lielākā mērā samazinātu šīs gaisu piesārņojošās vielas gada koncentrāciju attiecīgajā zonā nekā sektoriāls kustības aizliegums. Pēc Austrijas Republikas domām, *IFEU* pētījums, uz kuru atsaucas Komisija, lai pierādītu savu apgalvojumu pamatotību, esot balstīts uz nepārbaudāmu informāciju un pieņēmumiem.

97 Lai izvērtētu mainīgā ātruma ierobežojuma aizstāšanas ar pastāvīgu ātruma ierobežojumu 100 km/h sekas, vajadzētu balstīties uz *Ökoscience* pētījumu, kurā ir ietverta informācija par mainīgā ātruma ierobežojuma piemērošanu no 2007. gada novembra līdz 2008. gada oktobrim. Saskaņā ar šo informāciju šāda aizstāšana ļautu sasniegt gada slāpekļa dioksīda emisiju papildu samazinājumu tikai par 1,1 %, kas noteikti būtu daudz zemāks samazinājums par to, kas rastos sektoriālā kustības aizlieguma gadījumā, kura rezultātā minēto emisiju paredzētais samazinājums ir par 1,5 %.

98 Šādos apstākļos Austrijas Republika apgalvo, ka emisiju samazinājuma līmenis, kas izriet no pastāvīgā ātruma ierobežojuma 100 km/h, galvenokārt ir atkarīgs no šī pasākuma ietekmes uz ceļu satiksmes dalībnieku faktiski ievēroto ātrumu, kas, savukārt, pats par sevi ir atkarīgs no tā, vai minētie satiksmes dalībnieki šo pasākumu ir akceptējuši. Vidējais braukšanas ātrums nav vienāds ar maksimāli atļauto ātrumu. Laikā, kad Fompā bija noteikts ātruma ierobežojums 130 km/h, vieglo automašīnu vidējais ātrums esot bijis aptuveni 116 km/h, taču laika posmā, kad tika veikts pētījums par pastāvīgā ātruma ierobežojuma 100 km/h ieviešanu, vidējais ātrums esot samazinājies tikai līdz 103 km/h. Tātad faktiskais vidējā ātruma samazinājums bija nevis par 30 km/h, bet gan tikai par 13 km/h.

- Runājot par iespēju paplašināt vecākiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem noteiktos kustības aizliegumus arī attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas atbilst citām *Euro* klasēm, šāda paplašināšana radītu pretrunīgu rezultātu. Smagie kravas transportlīdzekļi, kas atbilst *Euro* IV klasei, radot lielāku daudzumu slāpekļa dioksīda emisiju nekā transportlīdzekļi, kas atbilst *Euro* III klasei. Turklāt būtu jāņem vērā diena, no kuras transportlīdzekļi, kas atbilst *Euro* klasei, uz kuru attiecas kustības aizliegums, vairs neatbilst standartiem, kā arī to, vai varētu tikt uzlikts pienākums attiecīgos transportlīdzekļus aizstāt ar jauniem transportlīdzekļiem. Brīdī, kad tika izteikts priekšlikums Tiroles federālajā zemē ieviest tādu pasākumu kopumu, kuru mērķis ir uzlabot apkārtējā gaisa kvalitāti, trīs ceturtdaļas no kravas automašīnu autoparka atbilda *Euro* III klases standartiem.
- Austrijas iestādes esot izpētījušas satiksmes uzraudzības pasākumu, maksas pasākumu un citu kontroles pasākumu ietekmi uz piesārņojumu. Daļa no šiem pasākumiem tika noraidīta to trūkumu dēļ, un daļa no tiem šobrīd atrodas piemērošanas stadijā.
- Turklāt Komisija kā alternatīvus pasākumus sektoriālajam kustības aizliegumam ierosina tādus pasākumus, kam ir vienīgi ilgtermiņa sekas, kā, piemēram, ekonomiskus pasākumus, kuru mērķis ir samazināt vieglo automašīnu skaitu, kuras darbojas ar dīzeļdzinēju. Katrā ziņā šādi pasākumi jau esot noteikti.
- Runājot par iespēju nodrošināt strīdīgajos noteikumos paredzēto preču pārvadāšanu, Austrijas Republika izšķir kravu pārvadājumus, kuru gadījumā brauciens pa auto-maģistrāli A 12 ir īsākais ceļš ("izdevīgākais maršruts"), pārvadājumus pa līdzvērtīgu alternatīvu autoceļu ("alternatīvs maršruts") un pārvadājumus pa labāku alternatīvu autoceļu ("maršruts pa apvedceļu"). 45 % no pārvadājumiem, uz kuriem attiecas sektoriālais kustības aizliegums, ir kvalificējami kategorijā "izdevīgākais maršruts, 25 % — to pārvadājumu kategorijā, kas var izmantot alternatīvu maršrutu, un 30 % no tiem izmanto maršrutu pa apvedceļu.

- 103 Ja preces tiek pārvadātas tranzītā, pēc Austrijas Republikas domām, tās būtu jānovirza uz dzelzceļu tad, ja šis pārvadājums atbilst “izdevīgākajam maršrutam” vai “alternatīvam maršrutam”. Šādā kontekstā būtu jāņem vērā visu pieejamo dzelzceļa pārvadājumu veidu kopējā kapacitāte.
- 104 “Autoceļa/dzelzceļa pārvadājuma”, parasto pārvadājumu atsevišķos vagonos un kombinēto transporta pārvadājumu bez konvoja kopējā piedāvātā kapacitāte esot vairāk nekā pietiekama, lai nodrošinātu visu stridīgajos noteikumos paredzēto preču pārvadājumus. Runājot it īpaši par “autoceļa/dzelzceļa pārvadājuma” izmantošanu, šim pārvadājuma veidam neesot nepieciešama loģistikas restrukturizācija.
- 105 Lai gan ir pietiekama un piemērota dzelzceļa kapacitātes esamība un pieejamība, Austrijas iestādes esot atlikušas sektoriālā kustības aizlieguma otrā posma stāšanos spēkā, no 2009. gada 1. jūlija ieviešot trešo posmu un vēlāk no 2010. gada 1. jūlija — ceturto posmu. Šie papildu termiņi lielākajai daļai uzņēmumu, uz kuriem šis aizliegums attiecās, ļāva veikt attiecīgos pārvadājumus, izmantojot “autoceļa/dzelzceļa pārvadājumu”, kas nozīmē, ka tiem nebija jāpielāgo loģistika.
- 106 Pretēji tam, ko apgalvo Komisija, alternatīvie maršruti pa Rešenpasi [*Reschenpass*] nav domāti vienīgi reģionālajiem un vietējiem pārvadājumiem. Ārvalstu tranzītpārvadājumi ar smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kuriem šis maršruts ir “izdevīgākais maršruts”, to var izmantot. Lai mainītu tos kravu pārvadājumu maršrutus, kas atbilst “alternatīvā maršruta” un “maršruta pa apvedceļu” kategorijai, ir pieejami vairāki alternatīvi maršruti. Runājot par autoceļa maršrutiem, kas šķērso Šveici, 1999. gada 21. jūnijā starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju noslēgtajā Nolīgumā par preču un pasažieru pārvadāšanu pa dzelzceļu un autoceļiem (OV 2002, L 114, 91. lpp.)

ir garantēts, ka pārvadājumi no vienas dalībvalsts uz citu dalībvalsti var šķērsot Šveici bez ierobežojuma.

- ¹⁰⁷ Visbeidzot sektoriālā kustības aizlieguma īstenošanai paredzētie termiņi esot ļāvuši ieinteresētajiem uzņēmējiem pielāgoties jaunajiem apstākļiem. Dažādo pasākumu pakāpeniskums pastiprinot kopējā plāna samērīgumu. Komisija neesot varējusi pierādīt, ka pastāv problēmas, kas saistītas ar, iespējams, pārāk ātro minētā aizlieguma īstenošanu.

Tiesas vērtējums

— Par preču brīvas aprites ierobežojuma pastāvēšanu

- ¹⁰⁸ Vispirms ir jāpārbauda tāda Austrijas Republikas apgalvojuma pamatotība, saskaņā ar kuru strīdīgie noteikumi nav EKL 28. panta un nākamā panta pārkāpums, ņemot vērā pienākumu rīkoties, kas izriet no Direktīvas 96/62 8. panta 3. punkta, skatot to kopā ar Direktīvu 1999/30.
- ¹⁰⁹ Šajā gadījumā šī dalībvalsts un Komisija ir vienisprātis, ka no 2002. gada līdz 2009. gadam Fompas–Raštštetes kontroles punktā bija pārsniegta Direktīvas 1999/30 II pielikuma I punktā noteiktā slāpekļa dioksīda koncentrācijas apkārtējā gaisā ikgadējā robežvērtība. Austrijas Republikai saskaņā ar Direktīvas 96/62 8. panta 3. punktu bija

jānodrošina, lai tiktu izstrādāts un īstenots plāns vai programma piesārņojuma samazināšanai līdz robežvērtībai. Netiek apstrīdēts, ka formāli strīdīgie noteikumi ir daļa no šāda plāna.

- ¹¹⁰ Saskaņā ar šo pašu tiesību normu šādā plānā obligāti ir jānorāda tāda Direktīvas 96/62 IV pielikumā ietvertā informācija kā informācija, kas attiecas uz pārmērīgā piesārņojuma lokalizāciju, galvenajiem piesārņojuma avotiem, kuru dēļ piesārņojums radies, kā arī veiktajiem un paredzētajiem pasākumiem. Tomēr minētajā direktīvā nav ietvertas precīzas norādes par pasākumu, kas jāveic dalībvalstij, darbības jomu un saturu.
- ¹¹¹ Šādos apstākļos minētajām dalībvalstīm ir pienākums veikt piemērotus un konsekventus pasākumus, lai sasniegtu robežvērtību, ņemot vērā visus tobrīd pastāvošos apstākļus un intereses (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā Komisija/Austrija, 81. punkts, un 2008. gada 25. jūlija spriedumu lietā C-237/07 *Janecek*, Krājums, I-6221. lpp., 45. un 46. punkts). Kaut arī tām šajā ziņā ir rīcības brīvība, tām šī rīcības brīvība tomēr ir jāīsteno, ievērojot EK līguma noteikumus, tostarp preču brīvas aprites pamatprincipu.
- ¹¹² Līdz ar to strīdīgie noteikumi ir jāizvērtē saskaņā ar EKL 28.–30. pantu.
- ¹¹³ Šajā ziņā ir jāatgādina, ka preču brīva aprīte ir viens no Līguma pamatprincipiem. Šāda brīvība rada vispārīgu principu Eiropas Savienības iekšienē brīvi pārvadāt preces (skat. it īpaši 1983. gada 16. marta spriedumu lietā 266/81 *SIOT, Recueil*, 731. lpp., 16. punkts; 1991. gada 4. oktobra spriedumu lietā C-367/89 *Richardt* un “*Les Accessoires Scientifiques*”, *Recueil*, I-4621. lpp., 14. punkts, kā arī iepriekš minēto spriedumu lietā Komisija/Austrija, 63. un 65. punkts).

- 114 Šajā gadījumā strīdīgajos noteikumos smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas smagāki par 7,5 t un kas pārvadā noteiktas preces, kuras, pēc Austrijas iestāžu domām, ir “piemērotas dzelzceļa pārvadājumiem”, ir noteikts kustības aizliegums automaģistrāles A 12 posmā. Tādējādi tajos šajā koridorā pāri Alpiem ir aizliegts izmantot vienu pārvadājuma veidu.
- 115 Austrijas Republika apgalvo, ka pastāv alternatīvi maršruti vai citi transporta veidi attiecīgo preču piegādei.
- 116 Tomēr tas, ka pastāv alternatīvi maršruti vai citi transporta veidi, nav pamats, lai noraidītu preču brīvas aprites šķēršļa esamību (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā Komisija/Austrija, 67. punkts). Faktiski automaģistrāles A 12 posms ir viens no galvenajiem savienojumiem pa sauszemi starp Dienvidvāciju un Ziemeļitāliju. Liekot attiecīgajiem uzņēmumiem rast alternatīvu, rentablu risinājumu strīdīgajos noteikumos minēto preču pārvadāšanai, sektoriālais kustības aizliegums var būtiski ietekmēt preču tranzītu starp Ziemeļeiropu un Ziemeļitāliju (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā Komisija/Austrija, 66. un 68. punkts).
- 117 Šādos apstākļos sektoriālais kustības aizliegums ir jāuzskata par pasākumu ar kvantitatīvajiem ierobežojumiem līdzvērtīgu iedarbību, kas principā nav saderīgs ar pienākumiem, kuri izriet no EKL 28. un 29. panta, ja vien šo pasākumu nevar pamatot.

— Par iespējamo ierobežojuma pamatojumu

- 118 Austrijas Republika apgalvo, ka sektoriālo kustības aizliegumu pamato veselības un vides aizsardzības mērķi, kā arī nepieciešamība nodrošināt privātās un ģimenes dzīves neaizskaramību, kas paredzēta Hartas 7. pantā, kā arī Eiropas Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas 8. panta 2. punktā.
- 119 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru valsts pasākumus, kas var ietekmēt tirdzniecību Kopienā, var pamatot ar tādiem EKL 30. pantā minētajiem vispārējo interešu iemesliem kā personu veselības un dzīves aizsardzība vai ar tādām obligātām prasībām, kuru mērķis tostarp ir vides aizsardzība, ciktāl attiecīgie pasākumi ir samērīgi ar izvirzīto mērķi (skat. it īpaši 1979. gada 20. februāra spriedumu lietā 120/78 *Rewe-Zentral*, saukts par “Cassis de Dijon”, *Recueil*, 649. lpp.; 1988. gada 20. septembra spriedumu lietā 302/86 Komisija/Dānija, *Recueil*, 4607. lpp., 9. punkts; 2004. gada 5. februāra spriedumu lietā C-270/02 Komisija/Itālija, *Recueil*, I-1559. lpp., 21. punkts; 2004. gada 14. decembra spriedumu lietā C-463/01 Komisija/Vācija, Krājums, I-11705. lpp., 75. punkts, kā arī iepriekš minēto spriedumu lietā Komisija/Austrija, 70. punkts).
- 120 Ir jāatgādina, ka veselības un vides aizsardzība ir viens no Savienības pamatmērķiem. Šajā ziņā EKL 2. pantā ir noteikts, ka Kopienai ir jāveicina “augsta vides kvalitātes aizsardzības un uzlabošanas pakāpe”, un EKL 3. panta 1. punkta p) apakšpunktā ir paredzēts, ka Kopienas pasākumi veicina “iedzīvotāju veselības aizsardzības līmeņa paaugstināšanos” (šajā ziņā skat. 1985. gada 7. februāra spriedumu lietā 240/83 *ADBHU*, *Recueil*, 531. lpp., 13. punkts; 1992. gada 19. maijas spriedumu lietā C-195/90 Komisija/Vācija, *Recueil*, I-3141. lpp., 29. punkts, un 2008. gada 22. decembra spriedumu lietā C-487/06 P *British Aggregates*/Komisija, Krājums, I-10515. lpp., 91. punkts).

- 121 Turklāt atbilstoši EKL 6. pantam un 152. panta 1. punktam vides un sabiedrības veselības aizsardzības prasības ir jāņem vērā, nosakot un īstenojot Kopienas politiku un darbības (šajā ziņā skat. 2007. gada 23. oktobra spriedumu lietā C-440/05 Komisija/Padome, Krājums, I-9097, 60. punkts.). Šo mērķu visaptveroša un fundamentāla nozīme turklāt ir apstiprināta attiecīgi Hartas 37. un 35. pantā.
- 122 Runājot par saikni starp vides aizsardzības un veselības aizsardzības mērķi, no EKL 174. panta 1. punkta izriet, ka cilvēku veselības aizsardzība ir viens no Kopienas vides politikas mērķiem (skat. it īpaši 2010. gada 8. jūlija spriedumu lietā C-343/09 *Afton Chemical*, Krājums, I-7027. lpp., 32. punkts, un 2010. gada 22. decembra spriedumu lietā C-77/09 *Gowan Comércio Internacional e Serviços*, Krājums, I-13533. lpp., 71. punkts). Šie mērķi viens ar otru ir cieši saistīti, it īpaši cīņā pret gaisa piesārņojumu, kuras mērķis ir ierobežot ar vides postījumu saistīto apdraudējumu veselībai. Veselības aizsardzības mērķis jau principā ir ietverts vides aizsardzības mērķī (šajā ziņā skat. 2008. gada 11. decembra spriedumu lietā C-524/07 Komisija/Austrija, 56. punkts).
- 123 Šādos apstākļos Austrijas Republikas argumenti, kas attiecas uz veselības aizsardzību, nav jāizvērtē atsevišķi no tiem argumentiem, kas attiecas uz vides aizsardzību (šajā ziņā skat. iepriekš minēto 2008. gada 11. decembra spriedumu lietā Komisija/Austrija, 56. punkts).
- 124 Šajā gadījumā sektoriālais kustības aizliegums tika noteikts, lai attiecīgajā zonā nodrošinātu apkārtējā gaisa kvalitāti atbilstoši pienākumiem, kas izriet no Direktīvas 96/62 8. panta 3. punkta, skatot to kopā ar Direktīvu 1999/30.

- 125 No pastāvīgās judikatūras izriet, ka valsts pasākumus, kas var ietekmēt tirdzniecību Kopienā, var pamatot ar obligātām vides aizsardzības prasībām, ciktāl attiecīgie pasākumi ir piemēroti izvirzītā mērķa sasniegšanai un nepārsniedz to, kas ir nepieciešams šā mērķa sasniegšanai (šajā ziņā skat. 1998. gada 14. jūlija spriedumu lietā C-389/96 *Aher-Waggon, Recueil*, I-4473. lpp., 19. un 20. punkts; iepriekš minēto 2004. gada 14. decembra spriedumu lietā Komisija/Vācija, 75. punkts, kā arī iepriekš minēto 2008. gada 11. decembra spriedumu lietā Komisija/Austrija, 57. punkts).
- 126 Ierobežojošu pasākumu var uzskatīt par piemērotu, lai nodrošinātu izvirzītā mērķa sasniegšanu, vienīgi tad, ja tas patiešām atbilst rūpēm to sasniegt saskanīgi un sistemātiski (šajā ziņā skat. 2009. gada 10. marta spriedumu lietā C-169/07 *Hartlauer*, Krājums, I-1721. lpp., 55. punkts; 2009. gada 19. maija spriedumu apvienotajās lietās C-171/07 un C-172/07 *Apothekerkammer des Saarlandes u.c.*, Krājums, I-4171. lpp., 42. punkts, kā arī 2010. gada 16. decembra spriedumu lietā C-137/09 *Josemans*, Krājums, I-13019. lpp., 70. punkts).
- 127 Vispirms saistībā ar strīdīgo noteikumu piemērotību Komisija uzskata, ka Austrijas iestāžu izvēle noteikt pasākumu, kas attiecas uz autopārvadājumiem, nav atbilstoša. Austrijas Republikas mērķis esot nevis samazināt mehānisko transportlīdzekļu radītās emisijas, bet gan ceļu satiksmes noslogotību. Komisija arī apgalvo, ka strīdīgie noteikumi neatbilst rūpēm izvirzīto mērķi sasniegt saskanīgi un sistemātiski.
- 128 Sākotnēji ir jānorāda, ka, lai attiecīgajā zonā uzlabotu gaisa kvalitāti, Austrijas iestādes ir noteikušas dažādus pasākumus, lai samazinātu mehānisko transportlīdzekļu radītās emisijas, proti, ātruma ierobežojumu 100 km/h automaģistrāles A 12 posmā, kas vēlāk tika aizstāts ar mainīgu ātruma ierobežojumu, kā arī kustības aizliegumu noteiktos apstākļos uz šīs pašas automaģistrāles, pirmkārt, smagajiem kravas transportlīdzekļiem nakts stundās un, otrkārt, smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas atbilst noteiktām *Euro* klasēm. Uzskatīdama, ka šie pasākumi nav pietiekami,

Austrijas Republika noteica arī pasākumu, kura mērķis bija samazināt ar smagajiem kravas transportlīdzekļiem veikto pārvadājumu kopējo skaitu, proti, sektoriālu kustības aizliegumu. Šo pasākumu rezultātā slāpekļa dioksīda gada vidējai koncentrācijai attiecīgajā zonā vajadzēja būt aptuveni 55 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 2010. gada laikā.

129 Ir skaidrs, ka tādu pasākumu īstenošana, kuru mērķis ir ierobežot ceļu satiksmi, kā sektoriāls kustības aizliegums rada atmosfēru piesārņojošo vielu emisiju samazināšanos un tādējādi veicina gaisa kvalitātes uzlabošanos. Šajā gadījumā netiek apstrīdēts, ka šis pēdējais minētais pasākums attiecīgajā zonā ļauj samazināt šīs atmosfēru piesārņojošās vielas emisijas par aptuveni 1,5 % gadā.

130 Šādā kontekstā ir jāatgādina, ka nepieciešamība samazināt kravu autopārvadājumus, vajadzības gadījumā uzņēmējus novirzot uz citu videi draudzīgāku pārvadājuma veidu, kā, piemēram, dzelzceļš, ir atzīta kopējās transporta politikas ietvaros, kā arī Komisija to ir atzinusi, sniedzot mutvārdu paskaidrojumus tiesas sēdē. Ir arī jāpiemin Padomes 1992. gada 7. decembra Direktīva 92/106/EEK par kopīgu noteikumu izstrādāšanu dažiem kravu kombinēto pārvadājumu veidiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 38. lpp.), kuras preambulas trešajā apsvērumā ir noteikts, ka “arvien pieaugošās problēmas saistībā ar satiksmes noslogotību, vidi un satiksmes drošību pieprasa, lai sabiedrības interesēs tiktu pilnīgāk izmantoti kombinētie pārvadājumi kā alternatīva autopārvadājumiem”.

131 Attiecībā uz “piemērotības dzelzceļa pārvadājumiem” kritēriju, ko Austrijas iestādes noteikušas, lai izvēlētos preces, uz kurām attiecas sektoriālā kustības aizlieguma piemērošana, ir skaidrs, ka noteiktas preces ir īpaši piemērotas dzelzceļa pārvadājumiem.

- 132 Runājot par Komisijas apgalvojumu, saskaņā ar kuru noteiktais kritērijs rada bažas, ka preces, uz kurām attiecas sektoriālais kustības aizliegums, varētu tikt izvēlētas patvaļīgi, pietiek norādīt, ka Komisija nav iesniegusi argumentus, lai apgalvotu, ka tā tas bija šajā gadījumā attiecībā uz strīdīgo noteikumu 3. pantā uzskaitītajām precēm. Tā kā Tiesai prasība sakarā ar pienākumu neizpildi ir jāizskata, ņemot vērā tikai lietas faktus un izslēdzot jebkādas pieņēmumus, šis arguments ir jānoraida (skat. it īpaši 2005. gada 26. aprīļa spriedumu lietā C-494/01 Komisija/Irija, Krājums, I-3331. lpp., 41. punkts, un 2009. gada 6. oktobra spriedumu lietā C-335/07 Komisija/Somija, Krājums, I-9459. lpp., 46. punkts).
- 133 Attiecībā uz jautājumu, vai strīdīgie noteikumi atbilst rūpēm izvirzīto mērķi sasniegt saskanīgi un sistemātiski, ir skaidrs, ka to sekas ir tādas, ka ir atļauta tādu smago kravas transportlīdzekļu, kas rada vēl lielāku piesārņojumu, kustība, ja tie pārvadā preces, kas neietilpst minētā aizlieguma piemērošanas jomā, turpreti ir aizliegta tādu smago kravas transportlīdzekļu, kas rada mazāku piesārņojumu, kustība, ja tie pārvadā, piemēram, keramikas flizes. Tomēr nevarētu uzskatīt par nesaskanīgu, ja daļībvalsts, kura saskaņā ar kopējās transporta politikas atzīto mērķi ir nolēmusi preču pārvadājumus virzīt uz dzelzceļu, nosakot pasākumu, galveno uzmanību pievērš produktiem, kuri ir piemēroti dažāda veida pārvadājumiem pa dzelzceļu.
- 134 Runājot par vietējo un reģionālo pārvadājumu izslēgšanu no sektoriālā kustības aizlieguma piemērošanas jomas, ir jānorāda, ka valstu pasākumus pārvadājumu plūsmu novirzīšanā vai pārvadājumu veidu ietekmēšanā raksturo tas, ka tās šajos pasākumos pārsvarā iekļauj izņēmumus attiecībā uz pārvadājumiem, kuru galamērķis vai sākumpunkts ir attiecīgajā zonā. Faktiski — kā arī to pamatoti apgalvo Austrijas Republika — šķiet, ka dzelzceļa izmantošana šāda veida pārvadājumiem var izraisīt maršrutu pagarināšanu, jo sākotnējiem maršrutiem tiktu pievienots ceļš līdz dzelzceļa gala stacijām, kas faktiski esot pretrunā sektoriālā kustības aizlieguma mērķim. Turklāt netiek apstrīdēts, ka dzelzceļa pārvadājumi ir rentabla alternatīva autopārvadājumiem tikai attiecībā uz noteiktas distances maršrutiem.

- 135 Turklāt, ciktāl atkāpe attiecas uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kuru krava tiek iekrauta vai izkrauta “paplašinātajā zonā”, ir jāatgādina, ka šajā zonā ietilpst arī administratīvie apgabali, kas atrodas ārpus Austrijas teritorijas.
- 136 Turklāt no Tiesā iesniegtajiem lietas materiāliem izriet, ka Austrijas Republika ir noteikusi pasākumus, lai cīnītos pret iespējamo šīs atkāpes piemērošanas apiešanu vai ļaunprātīgu izmantošanu.
- 137 Šādos apstākļos strīdīgo noteikumu saskaņotību un sistemātiskumu nevar apšaubīt tādēļ, ka vietējie un reģionālie pārvaldījumi ir izslēgti no sektoriālā kustības aizlieguma piemērošanas.
- 138 Ņemot vērā šos faktus, ir jākonstatē, ka sektoriālā kustības aizlieguma mērķis ir piemērots, lai nodrošinātu vides aizsardzības mērķa sasniegšanu.
- 139 Turklāt attiecībā uz jautājumu, vai preču brīvas aprites ierobežojums pārsniedz to, kas nepieciešams šī mērķa sasniegšanai, Komisija apgalvo, ka tādi pasākumi kā kustības aizlieguma, kas attiecas uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kuri atbilst noteiktām *Euro* klasēm, paplašināšana arī attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas atbilst citām *Euro* klasēm, vai arī mainīgā ātruma ierobežojuma aizstāšana ar pastāvīgu ātruma ierobežojumu 100 km/h, lai arī tie varētu ietekmēt preču brīvu apriti, ļautu sasniegt izvirzīto mērķi, šīs brīvības īstenošanu ierobežojot mazākā mērā.
- 140 Kā Tiesa to ir apgalvojusi sava iepriekš minētā 2005. gada 15. novembra sprieduma lietā Komisija/Austrija 87. punktā, pirms tik radikāla pasākuma kā pilnīgs kustības aizliegums pa vienu no automaģistrāles posmiem, kas ir viens no svarīgākajiem satiksmes ceļiem starp dalībvalstīm, pieņemšanas Austrijas iestādēm bija rūpīgi jāizvērtē

iespēja ieviest brīvu apriti mazāk ierobežojošus pasākumus un no tiem neizvairīties, izņemot gadījumu, kad tie nepārprotami nav piemēroti mērķa sasniegšanai.

- 141 Saistībā, pirmkārt, ar risinājumu paplašināt kustības aizliegumu, kas attiecas uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kuri atbilst noteiktām *Euro* klasēm, attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas atbilst citām klasēm, ir jāatgādina, ka smago kravas transportlīdzekļu, kas atbilst *Euro* III klasei, radīto slāpekļa dioksīda emisiju robežvērtība ir noteikta 5 g/kWh un ka *Euro* IV klase ir radījusi emisiju samazinājumu līdz 3,5 g/kWh.
- 142 Tomēr, pēc Austrijas Republikas domām, smagie transportlīdzekļi, kas atbilst *Euro* IV klasei, bieži rada lielāku daudzumu slāpekļa dioksīda emisiju, nekā tie, kas atbilst *Euro* III klasei. Šī apstākļa dēļ tā uzskata, ka, pirms paplašināt kustības aizliegumu, kas attiecas uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem, uz transportlīdzekļiem, kas atbilst *Euro* III klasei, vajadzētu rūpīgāk izpētīt slāpekļa dioksīda emisiju ietekmi uz vidi.
- 143 Ņemot vērā apstākli, ka dažādās secīgās *Euro* klases neapšaubāmi, pārejot uz katru nākamo klasi, nozīmē būtisku slāpekļa emisiju samazinājumu, nav pierādīts, ka kustības aizlieguma, kas attiecas uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kuri atbilst noteiktām *Euro* klasēm, paplašināšana attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas atbilst citām klasēm, nebūtu veicinājusi izvīrītā mērķa sasniegšanu tikpat efektīvi kā sektoriālā kustības aizlieguma īstenošana.
- 144 Saistībā, otrkārt, ar Komisijas izteikto risinājumu aizstāt mainīgo ātruma ierobežojumu ar pastāvīgu ātruma ierobežojumu 100 km/h, Austrijas Republika, pamatojoties uz *Ökoscience* pētījumā ietvertajiem datiem, apgalvo, ka šādas aizstāšanas rezultātā slāpekļa dioksīda emisiju samazinājums gadā attiecīgajā zonā būtu tikai par 1,1 %, lai gan sektoriālā kustības aizlieguma gadījumā minēto emisiju samazinājums ir paredzēts par 1,5 %.

- 145 Šajā ziņā ir jānorāda, ka *Ökoscience* pētījumā ietvertie dati attiecas it īpaši uz ceļu satiksmes dalībnieku faktiski ievēroto ātrumu šajā zonā laikā no 2007. gada novembra līdz 2008. gada oktobrim. Tādējādi būtiska minēto datu daļa attiecas uz situāciju Austrijas Republikā, kāda tā bija argumentētajā atzinumā paredzētā termiņa beigās, proti, 2008. gada 8. jūnijā. Šos datus var lietderīgi ņemt vērā, izvērtējot šīs prasības pamatotību.
- 146 Saskaņā ar šo pētījumu laikā, kad Fompā bija noteikts ātruma ierobežojums 130 km/h, vieglo automašīnu vidējais ātrums esot bijis aptuveni 116 km/h, taču laika posmā, kad tika veikts pētījums par pastāvīgā ātruma ierobežojuma 100 km/h ieviešanu, šo mašīnu vidējais ātrums esot bijis 103 km/h. Tātad šī pēdējā pasākuma ieviešanas rezultātā ievērotais ātrums esot samazinājies tikai par 13 km/h salīdzinājumā ar laika posmu, kad noteiktais ātruma ierobežojums bija 130 km/h.
- 147 Ja tas tā ir, ka ātruma ierobežojuma sekas uz ceļu satiksmes dalībnieku faktiski ievēroto ātrumu tik tiešām ir atkarīgas no tā, kā minētās personas šo pasākumu ir pieņēmušas, attiecīgajai dalībvalstij tomēr ir pienākums nodrošināt šāda pasākuma efektīvu ievērošanu, pieņemot saistošus pasākumus, no kuriem vajadzības gadījumā izrietētu sankcijas. Līdz ar to Austrijas Republika nevar pamatoties uz attiecīgajā zonā konstatēto vidējo ātrumu, proti, 103 km/h, lai izvērtētu pastāvīgā ātruma 100 km/h ieviešanas sekas.
- 148 Līdz ar to šķiet, ka mainīgā ātruma ierobežojuma aizstāšana ar pastāvīgo ātruma ierobežojumu 100 km/h pierāda iespējamu slāpekļa dioksīda emisiju samazinājumu, ko Austrijas Republika nav pietiekami ņēmusi vērā. Turklāt, kā tas arī izriet no šī sprieduma 67. punkta, to, ka šāda iespējamība pastāv, apstiprina arī *IFEU* pētījums.

- 149 Turklāt ir jānorāda, ka mainīgā ātruma ierobežojuma aizstāšanas ar pastāvīgo ātruma ierobežojumu 100 km/h ierobežojošā iedarbība uz preču brīvu apriti ir mazāka nekā sektoriālā kustības aizlieguma ierobežojošā iedarbība. Patiesībā šāda aizstāšana neietekmē tādu smago kravas transportlīdzekļu kustību, kuru maksimālais atļautais ātrums jebkurā gadījumā ir ierobežots.
- 150 Šādos apstākļos, ņemot vērā šī sprieduma 140. punktā atspoguļotos kritērijus, ir jāsecina, ka divu galveno alternatīvo pasākumu, kurus Komisija ir norādījusi kā preču brīvas aprites mazāk ierobežojošus pasākumus, nepiemērotība nav pierādīta. Pat neizvērtējot pārējos Komisijas ieteiktos pasākumus, prasība ir atzīstama par pamatotu.
- 151 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, ir jākonstatē, ka, nosakot kustības aizliegumu kravas automašīnām, kas smagākas par 7,5 t un kas pārvadā noteiktas preces, automaģistrāles A 12 posmā Innas ielejā (Austrija), Austrijas Republika nav izpildījusi EKL 28. un 29. pantā paredzētos pienākumus.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 152 Atbilstoši Reglamenta 69. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Komisija ir prasījusi piespriezt Austrijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā šai dalībvalstij spriedums lielākajā daļā ir nelabvēlīgs, jāpiespriež tai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

153 Atbilstoši minētā panta 4. punkta pirmajai daļai Itālijas Republika un Nīderlandes Karaliste, kas iestājušās lietā, sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (virspalāta) nospriež:

- 1) **nosakot kustības aizliegumu kravas automašīnām, kas smagākas par 7,5 t un kas pārvadā noteiktas preces, automaģistrāles A 12 posmā Innas ielejā (Austrija), Austrijas Republika nav izpildījusi EKL 28. un 29. pantā paredzētos pienākumus;**
- 2) **Austrijas Republika atlīdzina tiesāšanās izdevumus;**
- 3) **Itālijas Republika un Nīderlandes Karaliste sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.**

[Paraksti]