

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (veľká komora)

z 15. novembra 2005 \*

Vo veci C-320/03,

ktorej predmetom je žaloba o nesplnenie povinnosti podľa článku 226 ES, podaná 24. júla 2003,

**Komisia Európskych spoločností**, v zastúpení: C. Schmidt, W. Wils a G. Braun, splnomocnení zástupcovia, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalobkyňa,

ktorú v konaní podporujú:

**Spolková republika Nemecko**, v zastúpení: W.-D. Plessing a A. Tiemann, splnomocnení zástupcovia, za právnej pomoci T. Lübbig, Rechtsanwalt,

**Talianska republika**, v zastúpení: I. M. Braguglia, splnomocnený zástupca, za právnej pomoci G. De Bellis, avvocato dello Stato, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

\* Jazyk konania: nemčina.

**Holandské královstvo**, v zastúpení: H. G. Sevenster, splnomocnená zástupkyňa,

vedľajší účastníci konania,

proti

**Rakúskej republike**, v zastúpení: E. Riedl a H. Dossi, splnomocnení zástupcovia,  
s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalovanej,

SÚDNY DVOR (veľká komora),

v zložení: predseda V. Skouris, predsedovia komôr P. Jann, C. W. A. Timmermans,  
A. Rosas a K. Schiemann, sudcovia R. Schintgen (spravodajca), J. N. Cunha  
Rodrigues, R. Silva de Lapuerta, K. Lenaerts, P. Kūris, E. Juhász, G. Arestis a A. Borg  
Barthet,

generálny advokát: L. A. Geelhoed,  
tajomník: K. Sztranc, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 24. mája 2005,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 14. júla 2005,

vyhlásil tento

## Rozsudok

- 1 Komisia Európskych spoločností svojou žalobou navrhuje, aby Súdny dvor určil, že Rakúska republika si tým, že kamiónom s hmotnosťou vyššou ako 7,5 tony prevážajúcim určité tovary zakázala premávku na úseku diaľnice A12 v údolí Inn (Rakúsko) v nadväznosti na prijatie nariadenia krajinského predsedu Tirolska obmedzujúceho dopravu na diaľnici A12 v údolí Inn (sektorový zákaz premávky) [Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden (sektorales Fahrverbot)] z 27. mája 2003 (BGBl. II, 279/2003, ďalej len „sporné nariadenie“), nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článkov 1 a 3 nariadenia Rady (EHS) č. 881/92 z 26. marca 1992 o prístupe na trh v preprave tovarov cestnou dopravou v rámci spoločenstva na územie alebo z územia členského štátu alebo pri prechode cez územie jedného alebo viacerých členských štátov (Ú. v. ES L 95, s. 1; Mim. vyd. 07/001, s. 370) v znení zmenenom a doplnenom nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 484/2002 z 1. marca 2002 (Ú. v. ES L 76, s. 1; Mim. vyd. 07/006, s. 90, ďalej len „nariadenie č. 881/92“), z článkov 1 a 6 nariadenia Rady (EHS) č. 3118/93 z 25. októbra 1993, ktorým sa stanovujú podmienky, za ktorých sú dopravcovia, ktorí nemajú bydlisko/sídlo v určitom členskom štáte, oprávnení vykonávať vnútroštátnu nákladnú cestnú dopravu v tomto štáte (Ú. v. ES L 279, s. 1; Mim. vyd. 07/002, s. 103), v znení zmenenom a doplnenom nariadením č. 484/2002 (ďalej len „nariadenie č. 3118/93“), ako aj z článkov 28 ES až 30 ES.

## Právny a skutkový rámec

### *Právna úprava Spoločenstva v oblasti vnútorného trhu cestnej dopravy*

- 2 Nariadenia č. 881/92 a č. 3118/93 upravujú cestnú dopravu tovarov na území Spoločenstva.

3 Nariadenie č. 881/92, ktoré sa v súlade so svojím článkom 1 ods. 1 použije na medzinárodnú cestnú prepravu tovarov vykonávanú za úhradu alebo v prenájme v rámci územia Spoločenstva, vo svojom článku 3 ods. 1 upravuje vydávanie povolení Spoločenstva členskými štátmi pre dopravcov tovarov usadených na ich území a oprávnených vykonávať medzinárodnú cestnú dopravu tovarov.

4 Ďalej podľa článku 1 ods. 1 nariadenia č. 3118/93:

„Každý cestný dopravca v prenájme alebo za úhradu, ktorý je držiteľom povolenia spoločenstva podľa nariadenia (EHS) č. 881/92 a ktorého vodič, ak je štátnym príslušníkom nečlenského štátu, je držiteľom vodičského osvedčenia v súlade s podmienkami stanovenými v uvedenom nariadení, je za podmienok stanovených v tomto nariadení oprávnený dočasne vykonávať vnútroštátnu cestnú dopravu v prenájme alebo za úhradu v inom členskom štáte, v ďalšom ako ‚kobotáž‘ a ako ‚hostiteľský členský štát‘, bez toho, aby bol v ňom úradne registrovaný alebo bol inak usadený.“

5 Na základe článku 6 nariadenia č. 3118/93 výkon kobotážnej dopravy podlieha, ak to nie je inak uvedené v právnych predpisoch Spoločenstva, zákonom, iným právnym predpisom a správnym opatreniam platným v hostiteľskom členskom štáte v oblastiach uvedených v odseku 1 tohto článku a tieto ustanovenia sa použijú na dopravcov, ktorí nemajú sídlo v určitom členskom štáte, za tých istých podmienok, aké členský štát ukladá svojim vlastným štátnym príslušníkom, aby sa tak zamedzilo akejkoľvek otvorenej alebo skrytej diskriminácii z dôvodu štátnej príslušnosti alebo miesta usadenia sa.

*Smernice Spoločenstva týkajúce sa ochrany kvality okolitého ovzdušia*

- 6 Právna úprava Spoločenstva týkajúca sa ochrany kvality ovzdušia pozostáva najmä zo smernice Rady 96/62/ES z 27. septembra 1996 o posudzovaní a riadení kvality okolitého ovzdušia (Ú. v. ES L 296, s. 55; Mim. vyd. 15/003, s. 95) a zo smernice Rady 1999/30/ES z 22. apríla 1999 o limitných hodnotách oxidu siričitého, oxidu dusičitého a oxidov dusíka, tuhých znečisťujúcich látok a olova v okolitom ovzduší (Ú. v. ES L 163, s. 41; Mim. vyd. 15/004, s. 164) v znení zmenenom a doplnenom rozhodnutím Komisie 2001/744/ES zo 17. októbra 2001 (Ú. v. ES L 278, s. 35; Mim. vyd. 15/006, s. 274, ďalej len „smernica 1999/30“).
- 7 Všeobecným cieľom smernice 96/62 je v súlade s jej článkom 1 definovať základné princípy spoločnej stratégie pre:
  - definovanie a stanovenie cieľov pre kvalitu okolitého ovzdušia v Spoločenstve navrhované na zabránenie, prevenciu alebo zníženie škodlivých vplyvov na ľudské zdravie a životné prostredie ako celok,
  - posúdenie kvality okolitého ovzdušia v členských štátoch na základe spoločných metód a kritérií,
  - získavanie primeraných informácií o kvalite okolitého ovzdušia a zabezpečenie ich dostupnosti verejnosti, napríklad okrem iného prostredníctvom výstražných prahov,

— udržiavanie kvality okolitého ovzdušia tam, kde je dobrá, a v ostatných prípadoch jej zlepšovanie.

8 Článok 4 smernice 96/62 stanovuje, že Rada Európskej únie na návrh Komisie stanoví limitné hodnoty znečisťujúcich látok uvedených v prílohe 1 tejto smernice.

9 Článok 7 smernice 96/62 stanovuje:

„Zlepšenie kvality okolitého ovzdušia

Všeobecné požiadavky

1. Členské štáty uskutočnia nevyhnutné opatrenia na zabezpečenie súladu s limitnými hodnotami.

...

3. Členské štáty zostavia akčné plány označujúce opatrenia, ktoré je potrebné zaviesť v krátkom čase tam, kde je riziko prekročenia limitných hodnôt a/alebo výstražných prahov, za účelom zníženia tohoto rizika a limitovania trvania takýchto prípadov. Takéto plány môžu, od prípadu k prípadu, ustanoviť opatrenia na kontrolu a tam, kde je to nevyhnutné, prerušenie činností, vrátane premávky motorových vozidiel, ktorá prispieva k prekročovaniu limitných hodnôt.“

10 Článok 8 ods. 3 smernice 96/62 ďalej stanovuje:

„V zónach a aglomeráciách [v ktorých je úroveň jednej alebo viacerých znečisťujúcich látok vyššia ako limitné hodnoty plus hranica tolerancie] členské štáty prijmu [prijmú — *neoficiálny preklad*] také opatrenia, aby zaistili, že plán alebo program je pripravený alebo vykonaný pre dosiahnutie limitných hodnôt v rámci určeného časového limitu.

Uvedený plán alebo program, ktorý musí byť prístupný verejnosti, bude obsahovať prinajmenšom informácie uvedené v prílohe IV.“

11 Limitné hodnoty oxidu dusičitého (NO<sub>2</sub>) sú stanovené v smernici 1999/30.

12 Podľa článku 4 smernice 1999/30:

„Oxid dusičitý a oxidy dusíka

1. Členské štáty prijmú potrebné opatrenia, aby koncentrácie oxidu dusičitého a v prípade, že je to aktuálne, oxidov dusíka v okolitom ovzduší posúdené v súlade s článkom 7, neprekročili po určených termínoch limitné hodnoty uvedené v časti I prílohy II.

Hranice tolerancie uvedené v části I přílohy II budou platit v súlade s článkom 8 smernice 96/62/ES.

2. Výstražný prah v prípade koncentrácií oxidu dusičitého v okolitom ovzduší bude uveden[ý] v časti II prílohy II.“

13 Z prílohy II bodu I smernice 1999/30 vyplýva, že pokiaľ ide o oxid dusičitý:

— hodinová limitná hodnota je stanovená na  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , „nesmie byť prekročená viac ako 18x za kalendárny rok“, a do 1. januára 2010 je zvýšená postupne sa znižujúcou hranicou tolerancie,

— ročná limitná hodnota je stanovená na  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  a tiež je do 1. januára 2010 zvýšená rovnakou postupne sa znižujúcou hranicou tolerancie, pre rok 2002 je táto hodnota  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

14 Uvedený bod I tiež stanovuje, že vyššie uvedené limitné hodnoty sa musia od 1. januára 2010 dodržať.

15 Podľa odôvodnenia č. 4 smernice 1999/30 sú limitné hodnoty stanovené v tejto smernici minimálnymi požiadavkami a v súlade s článkom 176 ES si členské štáty môžu zachovať alebo zaviesť prísnejšie ochranné opatrenia, okrem iného zaviesť prísnejšie limitné hodnoty.



*Vnútroštátne právo a skutkové okolnosti*

- 16 Smernice 96/62 a 1999/30 boli do rakúskeho práva prebraté prostredníctvom zmien a doplnení zákona o ochrane ovzdušia proti znečisťovaniu (Immissionschutzgesetz-Luft, BGBl. I, 115/1997, ďalej len „IG-L“).
- 17 Článok 10 IG-L predpokladá uverejnenie zoznamu opatrení, ktoré sa majú prijať v prípade prekročenia limitnej hodnoty. Článok 11 tohto zákona uvádza zásady, ktoré treba za tohto predpokladu dodržať, ako napríklad „znečisťovateľ platí“ a zásada proporcionality. Článok 14 toho istého zákona obsahuje osobitné ustanovenia vzťahujúce sa na sektor dopravy.
- 18 Dňa 1. októbra 2002 tirolské orgány po tom, ako skonštatovali prekročenie limitnej hodnoty oxidu dusičitého definovanej v prílohe II bode I smernice 1999/30, uložili dočasný zákaz nočnej premávky vzťahujúci sa na nákladné vozidlá na úseku diaľnice A12 v údolí Inn.
- 19 V priebehu roku 2002 bola ročná limitná hodnota  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$  stanovená uvedenou prílohou II znova prekročená na kontrolnom stanovisku vo Vomp/Raststätte — na tomto úseku diaľnice bola zaregistrovaná ročná priemerná hodnota  $61 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .
- 20 Dočasný zákaz nočnej premávky bol preto predĺžený a od 1. júna 2003 nahradený trvalým zákazom nočnej premávky vzťahujúcim sa na dopravu tovarov nákladnými vozidlami s hmotnosťou vyššou ako 7,5 ton, pričom tento zákaz bol platný po celý rok.

- 21 Dňa 27. mája 2003 Landeshauptmann von Tirol prijal na základe IG-L sporné nariadenie zakazujúce od 1. augusta 2003 na neurčitý čas na predmetnom úseku diaľnice A12 premávku jednej kategórie nákladných vozidiel prepravujúcich určité tovary.
- 22 Cieľom sporného nariadenia je podľa jeho článku 1 znížiť emisie znečisťujúcich látok súvisiace s ľudskou činnosťou, a zlepšiť tak kvalitu ovzdušia na zabezpečenie trvalej ochrany ľudského zdravia, ako aj fauny a flóry.
- 23 Článok 2 sporného nariadenia vymedzuje „sanitárnu zónu“ pozostávajúcu zo 46-kilometrového úseku diaľnice A12 medzi obcami Kundl a Ampass.
- 24 Článok 3 toho istého nariadenia zakazuje nákladným vozidlám alebo poloprívesom, ktorých maximálna povolená hmotnosť je väčšia ako 7,5 ton, a nákladným vozidlám s prívesnými zariadeniami, ktorých maximálna dodatočná povolená hmotnosť presahuje 7,5 ton, premávku na uvedenom diaľničnom úseku, pokiaľ by prepravovali nasledujúce tovary: všetky odpady obsiahnuté v európskom zozname odpadov [uvedenom v rozhodnutí Komisie 2000/532/ES z 3. mája 2000 nahradzujúcim rozhodnutie 94/3/ES, ktorým sa vydáva zoznam odpadov podľa článku 1 písm. a) smernice Rady 75/442/EHS o odpadoch, a rozhodnutie Rady 94/904/ES, ktorým sa vydáva zoznam nebezpečných odpadov podľa článku 1 ods. 4 smernice Rady 91/689/EHS o nebezpečných odpadoch (Ú. v. ES L 226, s. 3; Mim. vyd. 15/005, s. 151), v znení vyplývajúcom z rozhodnutia Rady 2001/573/ES z 23. júla 2001, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie Komisie 2000/532/ES, pokiaľ ide o zoznam odpadov (Ú. v. ES L 203, s. 18; Mim. vyd. 15/006, s. 165)], obilniny, guľatinu, kôru a korok, železné a neželezné rudy, štrk, hlinu, vykopanú zeminu, motorové vozidlá a prívesy

alebo konštrukčnú oceľ. Zákaz sa mal uplatniť okamžite od 1. augusta 2003 bez toho, aby bol potrebný akýkoľvek dodatočný zásah zo strany príslušných orgánov.

- 25 Článok 4 sporného nariadenia oslobodzuje od zákazu upraveného v uvedenom článku 3 nákladné vozidlá, ktoré začínajú alebo končia dopravu na území mesta Innsbruck alebo okresov Kufstein, Schwaz alebo Innsbruck-Land. Samotný IG-L obsahuje ďalej iné výnimky: zo zákazu premávky vylučuje rôzne kategórie vozidiel, medzi ktorými sú uvedené napríklad vozidlá na údržbu komunikácií, odvoz odpadov, ako aj poľnohospodárske a lesnícke vozidlá. Ďalej možno požiadať o individuálnu výnimku pre iné kategórie vozidiel z dôvodu verejného záujmu alebo dôležitého súkromného záujmu.

### **Konanie pred podaním žaloby**

- 26 Komisia po prvej výmene listov s Rakúskou republikou zaslala 25. júna 2003 tomuto členskému štátu výzvu a vyzvala ho odpovedať na ňu v lehote jedného týždňa. Rakúska vláda odpovedala listom z 3. júla 2003.
- 27 Dňa 9. júla 2003 Komisia zaslala Rakúskej republike na základe článku 226 ES odôvodnené stanovisko, ktorým Rakúskej republike stanovila rovnako lehotu jedného týždňa na dosiahnutie súladu s týmto stanoviskom. Rakúska republika odpovedala na odôvodnené stanovisko listom z 18. júla 2003.

- 28 Keďže Komisia usúdila, že vysvetlenia poskytnuté Rakúskou republikou v odpovedi na uvedené odôvodnené stanovisko nie sú uspokojujúce, rozhodla sa podať žalobu, na základe ktorej sa začalo toto konanie.

### **Odklad výkonu sektorového zákazu premávky**

- 29 Uznesením z 30. júla 2003, Komisia/Rakúsko (C-320/03 R, Zb. s. I-7929), predseda Súdneho dvora predbežne nariadil Rakúskej republike odklad výkonu zákazu premávky uvedeného v spornom nariadení až do vydania konečného uznesenia v konaní o nariadenie predbežného opatrenia.

- 30 Uznesením z 2. októbra 2003, Komisia/Rakúsko (C-320/03 R, Zb. s. I-11665), bol odklad výkonu uvedeného zákazu premávky predĺžený do 30. apríla 2004 a uznesením z 27. apríla 2004 (C-320/03 R, Zb. s. I-3593) bolo rozhodnuté, že toto predĺženie platí až dotedy, kým Súdny dvor rozhodne vo veci samej.

### **O prípustnosti žaloby**

- 31 Rakúska republika popiera prípustnosť žaloby z dôvodu extrémne krátkych lehôt stanovených počas konania pred podaním žaloby na prípravu odpovedí na výzvu

a na odôvodnené stanovisko, ktoré jej zaslala Komisia. Usudzuje, že bolo porušené právo na obranu a právo na spravodlivý proces, a spochybňuje serióznosť skúmania odpovedí rakúskych orgánov pracovníkmi Komisie v tomto konaní pred podaním žaloby.

- 32 Rakúska republika dodáva, že Komisia mala uplatniť konanie upravené v nariadení Rady (ES) č. 2679/98 zo 7. decembra 1998 o fungovaní vnútorného trhu vo vzťahu k voľnému pohybu tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 337, s. 8; Mim. vyd. 01/003, s. 35).
- 33 V tejto súvislosti je potrebné konštatovať, že Komisia musela pristúpiť k uloženiu veľmi krátkych lehôt, ktoré stanovila Rakúskej republike na odpoveď na výzvu a na dosiahnutie súladu s odôvodneným stanoviskom, vzhľadom na dátum nadobudnutia účinnosti sporného nariadenia, ktorý určili samotné rakúske orgány. Okrem toho je nesporné, že tieto orgány vedeli o postoji Komisie už pred začatím konania pred podaním žaloby a dokonca pred prijatím sporného nariadenia, keďže ako to vyplýva zo spisu, Komisia v nadväznosti na to, že na ňu bola podaná sťažnosť, požiadala uvedené orgány listom zo 6. mája 2003, aby jej poskytli informácie o texte, ktorý bol v štádiu prípravy.
- 34 Za týchto okolností nemožno Komisii, ktorá je článkom 211 ES poverená dbať, aby si členské štáty plnili povinnosti, ktoré im vyplývajú z práva Spoločenstva, vytýkať, že stanovila lehoty s prihliadnutím na okolnosti charakteristické pre daný prípad a najmä na naliehavosť (pozri v tomto zmysle rozsudky z 2. februára 1988, Komisia/Belgicko, 293/85, Zb. s. 305, bod 14; z 28. októbra 1999, Komisia/Rakúsko, C-328/96, Zb. s. I-7479, body 34 a 51, ako aj z 13. decembra 2001, Komisia/Francúzsko, C-1/00, Zb. s. I-9989, body 64 a 65).

- 35 V súvislosti s konaním upraveným nariadením č. 2679/98, ktorého účelom je čo najrýchlejšie zastaviť prekážky voľného pohybu tovaru medzi členskými štátmi, definované v článku 1 tohto nariadenia, je potrebné konštatovať, ako to uviedol generálny advokát v bode 35 svojich návrhov, že začatie tohto konania nie je v žiadnom prípade predchádzajúcou podmienkou, ktorú by musela Komisia splniť pred začatím konania pred podaním žaloby podľa článku 226 ES, a že uvedené nariadenie nemôže nejakým spôsobom obmedziť právomoci, ktoré Komisii vyplývajú z článku 226 ES (pozri v tomto zmysle rozsudok z 2. júna 2005, Komisia/Grécko, C-394/02, Zb. S. I-4713, body 27 a 28, ako aj citovanú judikatúru).
- 36 Preto je potrebné vyhlásiť túto žalobu za prípustnú.

## O veci samej

### *Argumentácia Komisie a členských štátov, ktoré vstúpili do konania*

- 37 Podľa Komisie sporné nariadenie je v rozpore s ustanoveniami Spoločenstva v oblasti slobodného poskytovania dopravných služieb, obsiahnutými v nariadeniach č. 881/92 a 3118/93, a zasahuje do voľného pohybu tovarov zaručeného článkami 28 ES až 30 ES.

- 38 Opatrenie spočívajúce v zákaze, ktoré zaviedlo sporné nariadenie, sa totiž v prevažnej miere *de facto* týkajú medzinárodnej dopravy tovarov. Viac ako 80 % tranzitnej dopravy, na ktorú sa takéto opatrenie vzťahuje, totiž vykonávajú nerakúske podniky, zatiaľ čo viac ako 80 % dopravy, na ktorú sa toto opatrenie nevzťahuje, vykonávajú rakúske podniky. Uvedené nariadenie preto zavádza prinajmenšom nepriamu diskrimináciu, čo je nezlučiteľné s nariadeniami č. 881/92 a č. 3118/93, ako aj s článkami 28 ES až 30 ES.
- 39 Keďže takéto opatrenie sa uplatňuje rozdielnym spôsobom, nemožno ho odôvodniť úvahami vychádzajúcimi z ochrany životného prostredia. Hoci je pravdou, že Rakúska republika sa snaží odôvodniť sporné nariadenie dôvodmi tak verejného zdravia, ako aj ochrany životného prostredia, podľa Komisie a členských štátov, ktoré vstúpili do konania, je zjavné, že prevažuje dôvod ochrany životného prostredia. Odôvodnenie založené na úvahách súvisiacich s verejným zdravím podľa článku 30 ES by bolo možné len vtedy, ak by dotknuté tovary predstavovali priamu a preveriteľnú hrozbu pre zdravie osôb. V tomto prípade tomu tak zjavne nie je.
- 40 Za predpokladu, že by Súdny dvor usúdil, že sporné nariadenie, hoci sa uplatňuje rozdielnym spôsobom, by sa mohlo platne zakladať na úvahách vychádzajúcich z ochrany životného prostredia, Komisia subsidiárne usudzuje, že toto nariadenie nemožno odôvodniť na základe smerníc 96/62 a 1999/30. Na jednej strane totiž sektorový zákaz premávky na neobmedzený čas nemôže byť založený na článku 7 ods. 3 smernice 96/62, ktorý sa týka len naliehavých a dočasných opatrení. Na druhej strane, hoci limitná hodnota oxidu dusičitého uvedená v článku 8 ods. 3 tejto smernice, zvýšená o hranicu tolerancie, bola roku 2002 nepochybne prekročená, katalóg opatrení uvedených v článku 10 IG-L neobsahuje tie prvky, ktoré vyžaduje uvedený článok 8 ods. 3 a príloha IV smernice 96/62.

41 Členské štáty, ktoré vstúpili do konania, kritizujú aj metódu uplatňovanú v Rakúsku na meranie úrovni znečistenia a na vyvodenie záveru, že emisie oxidu dusičitého sú zvlášť pripísateľné určitej kategórii nákladných vozidiel. Nemecká vláda najmä tvrdí, že podľa prílohy II bodu I smernice 1999/30 sa ročná limitná hodnota na ochranu ľudského zdravia stane záväznou až od 1. januára 2010. Pokiaľ dôjde k prekročeniu limitných hodnôt stanovených pre jednotlivé roky pred týmto dátumom, nie je to dôvodom na to, aby členské štáty prijali okamžité opatrenia. Boli by oprávnené tak urobiť len v prípade, že by došlo k prekročeniu „výstražného prahu“ uvedeného v článku 2 ods. 6 a v prílohe II bode II uvedenej smernice, čím Rakúska republika ani neargumentovala, ani to nenaznačila. Okrem toho podľa nemeckej a talianskej vlády prekročenie limitnej hodnoty oxidu dusičitého, na ktorom sa zakladá sporné nariadenie, nebolo preukázané v súlade s požiadavkami vyplývajúcimi z príloh V a VI smernice 1999/30. Nemecká vláda uvádza aj viaceré slabé miesta metodologického charakteru v súvislosti s odobratím vzoriek rakúskymi orgánmi. Okrem iného poukazuje na to, že používanie obchádzkových trás, ktoré sú dlhšie, by ešte viac zvýšilo atmosférické znečistenie a len premiestnilo problém.

42 V každom prípade sporné nariadenie nie je v súlade so zásadou proporcionality.

43 Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že podľa štatistík vypracovaných tírolskými orgánmi diaľnicu A12 medzi aglomeráciou Wörgl (ktorá je blízko nemeckej hranice) a aglomeráciou Hall (nachádzajúcej sa 10 km od Innsbrucku) použilo v roku 2002 každý deň priemerne 5 200 nákladných vozidiel. Sporné nariadenie by však viedlo k zákazu celej medzinárodnej tranzitnej cestnej dopravy nákladnými vozidlami prevážajúcimi tovary vymenované v tomto nariadení, pričom iné trasy, ktoré prichádzajú do úvahy, znamenajú pre dotknuté hospodárske subjekty značnú obchádzku.



- 44 Okrem toho podľa Komisie a členských štátov, ktoré vstúpili do konania, železnice z krátkodobého hľadiska nie sú pre dotknuté podniky cestnej dopravy reálnym náhradným riešením z dôvodu obmedzenej kapacity železničnej línie Brenner a vzhľadom na technické obmedzenia, meškania, ako aj nedostatok spoľahlivosti tohto dopravného prostriedku, a to bez ohľadu na spôsob železničnej dopravy, o ktorom by sa uvažovalo ako o náhrade cestnej dopravy tovarov, na ktoré sa vzťahuje sporné nariadenie.
- 45 Komisia tiež uvádza závažné ekonomické dôsledky, ktoré by vyplynuli z vykonania zákazu upraveného sporným nariadením, a to nielen pre dopravný priemysel, ale aj pre výrobcov dotknutých tovarov, ktorí by museli znášať vyššie dopravné náklady, pričom prvými, koho by sa takéto opatrenie dotklo, by boli nemecké a talianske podniky. Komisia a členské štáty, ktoré vstúpili do konania, uvádzajú, že ohrozené sú malé a stredné dopravné podniky, z ktorých sa mnohé špecializujú na niektoré z predmetných tovarov.
- 46 Komisia s podporou členských štátov, ktoré vstúpili do konania, uvádza rôzne opatrenia, ktoré sú podľa účastníkov konania spôsobilé v minimálnej miere zasahovať do voľného pohybu tovarov a slobodného poskytovania dopravných služieb a pritom dosiahnuť cieľ sledovaný sporným nariadením, a to:

— možnosť postupne zaviesť zákaz premávky nákladných vozidiel rôznych tried EURO,

- systém „ekobodov“ upravený protokolom č. 9 o cestnej a železničnej doprave a o kombinovanej doprave v Rakúsku [*neoficiálny preklad*] (ďalej len „protokol č. 9), pripojeným k Aktu o podmienkach pristúpenia Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva a o úprave zmlúv, na ktorých je založená Európska únia [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES C 241, 1994, s. 21 a Ú. v. ES L 1, 1995, s. 1), pričom už tento protokol významným spôsobom prispel k zosúladeniu dopravy nákladnými vozidlami s požiadavkami spojenými s ochranou životného prostredia,
- obmedzenie dopravy nákladnými vozidlami v čase dopravnej špičky,
- zákaz nočnej premávky týchto vozidiel,
- zavedenie systémov mýtného v závislosti od množstva emisií znečisťujúcich látok, alebo aj
- zavedenie rýchlostných obmedzení.

<sup>47</sup> Tieto rôzne opatrenia, ktoré by boli navyše v súlade so zásadou boja proti zásahom do životného prostredia a zásadou „znečisťovateľ platí“, by sa vzťahovali aj na miestnu dopravu a obmedzili by znečisťovanie spôsobované vozidlami, na ktoré sa nevzťahuje sporné nariadenie. V každom prípade, keďže nedošlo k posúdeniu účinkov zákazu nočnej premávky uloženého niekoľko mesiacov pred prijatím uvedeného nariadenia na koncentráciu oxidu dusičitého, prijatie tohto nariadenia bolo predčasné.

- 48 Nemecká vláda okrem iného tvrdí, že výber tovarov, na ktoré sa vzťahuje predmetné nariadenie, je svojvoľný a nespravodlivý. Podľa holandskej vlády sa sporné nariadenie vzťahuje len na jeden z mnohých zdrojov znečisťovania v dotknutej zóne a dokonca obmedzuje používanie relatívne čistých nákladných vozidiel triedy EURO-3. Talianska vláda zas tvrdí, že toto nariadenie porušuje aj právo tranzitu priznané právom Spoločenstva vozidlám, ktorým boli pridelené ekobody.
- 49 Napokon nemecká vláda tvrdí, že článok 10 ES ukladal Rakúskej republike, aby sa v primeranom čase poradila s dotknutými členskými štátmi a s Komisiou pred prijatím tak radikálneho opatrenia, akým je sektorový zákaz premávky. Podľa Komisie mali byť také opatrenie prinajmenšom zavedené postupne, aby mali dotknuté sektory možnosť pripraviť sa na zmenu okolností vyplývajúcich z jeho vykonania.

### *Argumentácia Rakúskej republiky*

- 50 Rakúska republika usudzuje, že sporné nariadenie je v súlade s právom Spoločenstva. Bolo prijaté tak, aby boli dodržané ustanovenia smerníc o ochrane kvality okolitého ovzdušia a najmä články 7 a 8 smernice 96/62 tak, ako boli prebraté do rakúskeho právneho poriadku.
- 51 Uvedená smernica v spojení so smernicou 1999/30 údajne pri prekročení ročnej limitnej hodnoty oxidu dusičitého ukladá dotknutému členskému štátu povinnosť konať. Komisia nepopiera, že roku 2002 bola limitná hodnota zvýšená o hranicu tolerancie predstavujúca  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$  prekročená na kontrolnom stanovisku vo Vomp/

Raststätte a že roku 2003 bola táto limitná hodnota rozsiahlo prekročená, pretože koncentrácie oxidu dusičitého v okolitom ovzduší dosiahli  $68 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Sporné nariadenie bolo prijaté v tomto kontexte.

- 52 Rakúska republika uznáva, že protokol č. 9, ktorý zavádza úpravu ekobodov, výslovne uvádza výnimky zo sekundárneho práva Spoločenstva. Tieto výnimky sú však vymenované taxatívnym spôsobom a smernice 96/62 a 1999/30 nie sú ich súčasťou.
- 53 Vedecké štúdie jasne preukazujú, že emisie oxidu dusičitého produkované nákladnými vozidlami sú hlavným zdrojom atmosférického znečistenia v zóne, na ktorú sa vzťahuje sporné nariadenie. Je zjavné, že bolo potrebné obmedziť množstvo dopravy týmito vozidlami. Na tento účel rakúske orgány vybrali tovary, pre ktoré bola železničná doprava účinným náhradným riešením z technického a ekonomického hľadiska. Rakúska republika sa v tejto súvislosti opiera o dokumenty rôznych verejných a súkromných, vnútroštátnych i zahraničných železničných spoločností, z ktorých údajne vyplýva, že existuje dostatočná kapacita na uspokojenie zvýšeného dopytu z dôvodu prijatia uvedeného nariadenia. Existujú aj náhradné cestné trasy. Približne polovica cestnej dopravy nákladnými vozidlami tranzitujúcej cez koridor Brenner má totiž k dispozícii náhradnú trasu kratšiu alebo prinajmenšom rovnakú ako cesta v Brenner.
- 54 Vzhľadom na tieto náhradné riešenia sú poplašné obavy Komisie, ktoré vychádzajú z predpokladu, že všetka tranzitná doprava dotknutými zahraničnými nákladnými vozidlami by musela byť odklonená buď smerom na Švajčiarsko, alebo na cestu v Tauern v Rakúsku, úplne bezdôvodné.

- 55 Rakúska republika popiera aj argumenty založené na ekonomických účinkoch sporného nariadenia na sektor dopravy. Tento sektor je charakteristický nadmernou štruktúrnou kapacitou a extrémne slabými ziskami. Skutočnosť, že uvedené nariadenie by mohlo vyostriť tieto problémy, nemôže byť dôvodom na to, aby sa považovalo za nezákonné.
- 56 Pokiaľ ide o údajne diskriminačný charakter sporného nariadenia, Rakúska republika tvrdí, že zákaz premávky sa týka aj vnútroštátnej dopravy a že výber tovarov, na ktoré sa vzťahuje nariadenie, bol vykonaný v závislosti od možnosti ľahkého presunu ich dopravy na železnice.
- 57 Rakúska republika dodáva, že okolnosť, že doprava smerujúca z dotknutej zóny alebo do nej je vylúčená zo zákazu, nemôže preukázať existenciu diskriminácie na úkor nerakúskych dopravcov. Výnimka v prospech lokálnej dopravy vyplýva totiž zo zavedeného systému, keďže presun tohto typu dopravy na železnice by dokonca aj za predpokladu, že by šlo o dopravu v rámci danej zóny, znamenal dlhšie trasy do cieľových železničných staníc, čo by malo opačný účinok ako cieľ sledovaný sporným nariadením.
- 58 V každom prípade, ak by aj mal Súdny dvor rozhodnúť, že sporné nariadenie je nepriamo diskriminačné, zákaz premávky je odôvodnený dôvodmi tak ľudského zdravia, ako aj ochrany životného prostredia. Rakúska republika v tejto súvislosti tvrdí, že limitné hodnoty obsiahnuté v smerniciach 96/62 a 1999/30 boli stanovené na základe vedeckých kritérií na úrovni, ktorá sa považuje za potrebnú na zabezpečenie trvalej ochrany ľudského zdravia, ako aj ekosystémov a flóry. Preto je zbytočné preukazovať, že každé prekročenie uvedených hodnôt ohrozuje verejné zdravie alebo životné prostredie ako celok.

59 Okrem toho je zákaz uvedený v spornom nariadení zároveň vhodný, potrebný a primeraný sledovanému cieľu. Komisia nepopierala vhodnosť opatrenia, prinajmenšom až do podania repliky, ani jeho potrebnosť, vzhľadom na prekročenie ročných limitných hodnôt. Rakúska republika naopak popiera primeranosť náhradných riešení navrhovaných Komisiou a členskými štátmi, ktoré vstúpili do konania. Zákaz určitých tried vozidiel EURO je podľa nej buď nedostatočný (pokiaľ ide o triedy 0 a 1), alebo neprimeraný (pokiaľ ide o triedy 0, 1 a 2). Takýto zákaz by sa týkal 50 % dopravy nákladnými vozidlami a vôbec by nezohľadňoval možnosť presunu tejto dopravy na železnice. Rakúska republika okrem iného zdôrazňuje, že limitné hodnoty boli prekročené napriek uplatneniu systému ekobodov a že vypracovaním uvedeného nariadenia bol zohľadnený zákaz nočnej premávky nákladných vozidiel.

60 Ďalej sektorový zákaz premávky nákladných vozidiel nie je izolovaným opatrením, keďže boli podniknuté aj iné kroky štrukturálneho charakteru, napríklad rozšírenie železničnej infraštruktúry a zlepšenie verejnej dopravy lokálnych a regionálnych cestujúcich.

61 Rakúska republika napokon usudzuje, že tvrdenia Komisie na podporu výhrady vychádzajúcej z porušenia nariadení č. 881/92 a č. 3118/93 nie sú jasné a sú príliš súhrnné. Presnejšie, Komisia nevysvetľuje dôvod, prečo boli tieto nariadenia údajne porušené, a preto nie sú splnené podmienky článku 38 ods. 1 písm. c) Rokovacieho poriadku Súdneho dvora.

*Posúdenie Súdnyim dvorom*

- 62 Vo všeobecnosti je predmetom žaloby Komisie, aby Súdny dvor určil, že sporné nariadenie tým, že kamiónom s hmotnosťou vyššou ako 7,5 tony prevážajúcim určité tovary zakazuje premávku na úseku diaľnice A12 v údolí Inn, zavádza prekážku nezlučiteľnú s voľným pohybom tovarov zaručeným Zmluvou ES a porušuje nariadenia č. 881/92 a č. 3118/93. Je preto vhodné postupne skúmať tieto dve výhrady.

## O údajnom porušení pravidiel Zmluvy o voľnom pohybe

## — O existencii prekážky voľného pohybu tovarov

- 63 V tejto súvislosti je potrebné hneď na úvod pripomenúť, že voľný pohyb tovarov je jedným zo základných princípov Zmluvy (rozsudok z 9. decembra 1997, Komisia/Francúzsko, C-265/95, Zb. s. I-6959, bod 24).
- 64 Článok 3 ES vložený do prvej časti Zmluvy nazvanej „Zásady“ vo svojom odseku 1 písm. c) stanovuje, že na účely stanovené v článku 2 tejto Zmluvy činnosti Spoločenstva zahŕňajú vnútorný trh charakterizovaný zrušením prekážok okrem iného pre voľný pohyb tovaru medzi členskými štátmi. Rovnako článok 14 ES vo

svojom odseku 2 stanovuje, že „vnútorný trh zahrnie oblasť bez vnútorných hraníc, v ktorej je zaručený voľný pohyb tovaru... v súlade s ustanoveniami tejto zmluvy“, pričom ide najmä o ustanovenia obsiahnuté v článkoch 28 ES a 29 ES.

- 65 Dôsledkom takéhoto voľného pohybu osôb je existencia všeobecnej zásady voľného tranzitu tovarov v rámci Spoločenstva (pozri rozsudok zo 16. marca 1983, SIOT, 266/81, Zb. s. 731, bod 16).
- 66 Sporné nariadenie tým, že kamiónom s hmotnosťou vyššou ako 7,5 tony prevážajúcim určité kategórie tovarov zakazuje premávku na jednom z najdôležitejších cestných úsekov predstavujúcom jednu z hlavných pozemných komunikácií medzi juhom Nemecka a severom Talianska, nepochybne zasahuje do voľného pohybu tovarov a najmä do ich voľného tranzitu.
- 67 Okolnosť, že podľa tvrdenia Rakúskej republiky existujú náhradné trasy alebo iné spôsoby dopravy spôsobilé umožniť dopravu predmetných tovarov, nemôže vylúčiť existenciu zásahu. Od rozsudku z 11. júla 1974, Dasonville (8/74, Zb. s. 837, bod 5), je totiž ustálenou judikatúrou, že články 28 ES a 29 ES vnímané kontextuálne sa musia chápať tak, že smerujú k odstráneniu všetkých priamych alebo nepriamych, existujúcich alebo potenciálnych zásahov do tokov výmen v obchode v rámci Spoločenstva (pozri rozsudok z 12. júna 2003, Schmidberger, C-112/00, Zb. s. I-5659, bod 56).
- 68 Nemožno popierať, že zákaz premávky zavedený sporným nariadením, nútiaci dotknuté podniky, aby hľadali rentabilné náhradné riešenia pre dopravu tovarov, na



ktoré sa vzťahuje sporné nariadenie, a to navyše vo veľmi krátkych lehotách, je spôsobilý obmedziť možnosti výmen medzi severnou Európou a severom Talianska.

- 69 Z toho vyplýva, že na sporné nariadenie treba hľadieť tak, že predstavuje opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenia, ktoré je v zásade nezlučiteľné s povinnosťami na základe práva Spoločenstva vyplývajúcimi z článkov 28 ES a 29 ES, okrem prípadu, ak by toto opatrenie mohlo byť objektívne odôvodnené.

— O prípadnom odôvodnení zásahu

- 70 Podľa ustálenej judikatúry môžu byť vnútroštátne opatrenia, ktoré sú spôsobilé zasahovať do obchodu vnútri Spoločenstva, odôvodnené naliehavými požiadavkami týkajúcimi sa ochrany životného prostredia, pokiaľ sú predmetné opatrenia primerané sledovanému cieľu (pozri najmä rozsudky zo 14. decembra 2004, Komisia/Nemecko, C-463/01, Zb. s. I-11705, bod 75, ako aj Radlberger Getränkegesellschaft a S. Spitz, C-309/02, Zb. s. I-11763, bod 75).
- 71 V danej veci je nesporné, že sporné nariadenie bolo prijaté s cieľom zaručiť kvalitu okolitého ovzdušia v dotknutej zóne, a je teda odôvodnené dôvodmi spojenými s ochranou životného prostredia.
- 72 V tejto súvislosti je potrebné v prvom rade pripomenúť, že ochrana životného prostredia je jedným zo základných cieľov Spoločenstva (pozri rozsudky zo 7. februára 1985, ADBHU, 240/83, Zb. s. 531, bod 13; z 20. septembra 1988,

Komisia/Dánsko, 302/86, Zb. s. 4607, bod 8; z 2. apríla 1998, Outokumpu, C-213/96, Zb. s. I-1777, bod 32, a z 13. septembra 2005, Komisia/Rada, C-176/03, Zb. s. I-7879, bod 41). V tomto zmysle článok 2 ES stanovuje, že úlohou Spoločenstva je podporovať „vysokú úroveň ochrany a zlepšovania kvality životného prostredia“ a na tento účel článok 3 ods. 1 písm. l) ES stanovuje zavedenie „politiky v oblasti životného prostredia“.

73 Ďalej podľa článku 6 ES „požiadavky ochrany životného prostredia musia byť začlenené do vymedzenia a uskutočňovania politik Spoločenstva“ a toto ustanovenie teda zdôrazňuje prierezový a základný charakter tohto cieľa (pozri rozsudok Komisia/Rada, už citovaný, bod 42).

74 Na druhom mieste, pokiaľ ide konkrétnejšie o ochranu kvality okolitého ovzdušia, je potrebné uviesť, že smernica 1999/30 v prílohe II definuje limitné hodnoty oxidu dusičitého a oxidu dusíka s cieľom zhodnotiť túto kvalitu a určiť, kedy musí byť prijaté preventívne alebo nápravné opatrenie.

75 V tomto kontexte smernica 96/62 zavádza rozlišovanie podľa toho, či existuje „riziko prekročenia limitných hodnôt“ alebo či už boli tieto limitné hodnoty prekročené.

76 Za predpokladu existencie rizika článok 7 ods. 3 tejto smernice stanovuje, že členské štáty „zostavia akčné plány... za účelom zníženia tohoto rizika“. Podľa toho istého

ustanovenia môžu takéto plány ustanoviť „opatrenia na... prerušenie činností, vrátane premávky motorových vozidiel, ktorá prispieva k prekračovaniu limitných hodnôt“.

- 77 Za druhého predpokladu, teda vtedy, keď sa preukáže, že úroveň jednej alebo viacerých znečisťujúcich látok je vyššia ako limitné hodnoty plus hranica tolerancie, článok 8 ods. 3 smernice 96/62 stanovuje, že členské štáty „príjmu [príjmú — *neoficiálny preklad*] také opatrenia, aby zaistili, že plán alebo program je pripravený alebo vykonaný pre dosiahnutie limitných hodnôt v rámci určeného časového limitu“. Tieto plány alebo programy sa prístupnia verejnosti a obsahujú informácie uvedené v prílohe IV citovanej smernice.
- 78 Keďže Rakúska republika tvrdí, že sporné nariadenie založené na IG-L, ktorý preberá smernice 96/62 a 1999/30 do vnútroštátneho práva, smeruje práve k vykonaniu ustanovení článkov 7 a 8 smernice 96/62, je najprv vhodné skúmať, či má uvedené nariadenie skutočne takýto cieľ.
- 79 V tejto súvislosti, a to napriek tomu, že Spolková republika Nemecko a Talianska republika kritizovali metódu merania úrovne oxidu dusičitého v okolitom ovzduší, samotná Komisia nepopiera, že v rokoch 2002 a 2003 bola ročná limitná hodnota tejto znečisťujúcej látky zvýšená o hranicu tolerancie prekročená na kontrolnom stanovisku vo Vomp/Raststätte.
- 80 Za týchto okolností mala Rakúska republika vzhľadom na znenie článku 8 ods. 3 smernice 96/62 povinnosť konať. Je pravdou, že limitné hodnoty oxidu dusičitého sa v súlade s prílohou II bodom I smernice 1999/30 musia dodržať až od 1. januára 2010. To však nič nemení na tom, že v prípade prekročenia limitných hodnôt nemožno mať výhrady voči členskému štátu z dôvodu, že konal v súlade s článkom 8

ods. 3 už pred uplynutím tejto lehoty s cieľom postupne dosiahnuť výsledok predpísaný uvedenou smernicou a dosiahnuť tak v stanovenej lehote cieľ, ktorý smernica určuje.

81 Konkrétnejšie z článku 8 ods. 3 smernice 96/62 vyplýva, že v prípade prekročenia limitných hodnôt je dotknutý členský štát povinný pripraviť alebo vykonať plán alebo program, ktorý musí obsahovať informácie uvedené v prílohe IV tejto smernice, napríklad informácie týkajúce sa lokalizácie nadmerného znečistenia, hlavných emisných zdrojov zodpovedných za znečistenie alebo existujúcich a plánovaných opatrení. Takýto plán alebo program musí v zmysle definície obsahovať súbor primeraných a vzájomne zladených opatrení určených na zníženie úrovne znečistenia v konkrétnych podmienkach dotknutej zóny.

82 Je však potrebné konštatovať, že opatrenia obsiahnuté v článku 10 IG-L, zásady uvedené v článku 11 toho istého zákona a osobitné ustanovenia týkajúce sa sektora dopravy obsiahnuté v článku 14 IG-L nemožno kvalifikovať ako „plán“ alebo „program“ v zmysle článku 8 ods. 3 smernice 96/62, keďže nie sú žiadnym spôsobom spojené s konkrétnou situáciou prekročenia limitných hodnôt. Pokiaľ ide o samotné sporné nariadenie prijaté na základe vyššie uvedených ustanovení IG-L, ak by sa aj pripustilo, že by mohlo byť kvalifikované ako plán alebo program, treba uviesť, že ako poukázala Komisia, toto nariadenie neobsahuje všetky údaje upravené v prílohe IV smernice 96/62, najmä údaje podľa bodov 7 až 10 tejto prílohy.

83 Vzhľadom na tieto okolnosti nemožno dokonca ani za predpokladu, že sporné nariadenie je založené na článku 8 ods. 3 smernice 96/62, toto nariadenie považovať za opatrenie, ktoré správne a úplne vykonáva toto ustanovenie.

- 84 Predchádzajúce konštatovanie však neprekáža tomu, aby sa zásah do voľného pohybu tovarov vyplývajúci zo zákazu premávky zavedeného sporným nariadením mohol odôvodniť niektorou z naliehavých požiadaviek verejného záujmu obsiahnutou v judikatúre Súdneho dvora.
- 85 Na účely preverenia, či je takýto zásah primeraný vzhľadom na legitímny cieľ sledovaný v tomto prípade, a to ochranu životného prostredia, je dôležité určiť, či je potrebný a vhodný na zabezpečenie povoleného cieľa.
- 86 K tomuto bodu Komisia a členské štáty, ktoré vstúpili do konania, zdôrazňujú jednak nedostatok skutočných náhradných prostriedkov na dopravu predmetných tovarov a jednak existenciu množstva iných opatrení, ako napríklad zavedenie rýchlostných obmedzení alebo systémov mýtného pre rôzne triedy nákladných vozidiel, alebo systém ekobodov, ktoré by boli spôsobilé znížiť emisie oxidu dusičitého na akceptovateľné úrovne.
- 87 Bez toho, aby bolo potrebné, aby sa sám Súdny dvor vyslovil o existencii ekonomicky prijateľných náhradných železničných či cestných prostriedkov na zabezpečenie dopravy tovarov, na ktoré sa vzťahuje sporné nariadenie, alebo preveril, či mohli byť prijaté iné kombinované či jednoduché prostriedky na dosiahnutie cieľa zníženia emisií znečisťujúcich látok v dotknutej zóne, stačí z tohto hľadiska uviesť, že pred prijatím tak radikálneho opatrenia, akým je úplný zákaz premávky na diaľničnom úseku predstavujúcom rozhodujúcu komunikáciu medzi určitými členskými štátmi, bolo úlohou rakúskych orgánov pozorne skúmať možnosť uchýliť sa k opatreniam, ktoré by menej obmedzovali voľný pohyb, a vylúčiť ich len vtedy, ak by bol zjavne preukázaný ich nevhodný charakter vo vzťahu k sledovanému cieľu.

- 88 Konkrétnejšie, vzhľadom na deklarováný cieľ vykonať presun dotknutých tovarov z cestnej dopravy na železnice boli uvedené orgány povinné ubezpečiť sa, že existuje dostatočná a primeraná železničná kapacita na umožnenie takéhoto presunu ešte predtým, než sa rozhodli uviesť do platnosti také opatrenie, aké bolo vytvorené sporným nariadením.
- 89 Ako však poukázal generálny advokát v bode 113 svojich návrhov, v tejto veci nebolo presvedčivo preukázané, že rakúske orgány pri vypracovaní sporného nariadenia dostatočne analyzovali otázku, či by nebolo možné dosiahnuť cieľ zníženia emisií znečisťujúcich látok inými prostriedkami, menej obmedzujúcimi slobodu pohybu, a či skutočne existovalo reálne náhradné riešenie, ktoré by umožnilo zabezpečiť dopravu dotknutých tovarov inými spôsobmi dopravy alebo inými cestnými trasami.
- 90 Okrem toho prechodné obdobie, ktoré bolo obmedzené na dva mesiace medzi dátumom prijatia sporného nariadenia a dátumom, ktorý rakúske orgány určili na vykonanie sektorového zákazu premávky, bolo zjavne nepostačujúce na to, aby v rozumnej miere umožnilo dotknutým subjektom prispôbiť sa novým okolnostiam (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 14. decembra 2004, Komisia/Nemecko, už citovaný, body 79 a 80, ako aj Radlberger Getränkegesellschaft a S. Spitz, už citovaný, body 80 a 81).
- 91 Vzhľadom na všetko predchádzajúce je potrebné dospieť k záveru, že vzhľadom na to, že sporné nariadenie porušilo zásadu proporcionality, nemožno toto nariadenie odôvodniť dôvodmi ochrany kvality ovzdušia. Preto je toto nariadenie nezlučiteľné s článkami 28 ES a 29 ES.

O porušení nariadení č. 881/92 a č. 3118/93

- 92 Podľa Komisie sporné nariadenie porušuje aj články 1 a 3 nariadenia č. 881/92 a články 1 a 6 nariadenia č. 3118/93.
- 93 V tejto súvislosti stačí konštatovať, že Komisia ani v žalobe alebo v replike, ani na pojednávaní neuviedla osobitnú argumentáciu na podporu takejto výhrady.
- 94 Preto je potrebné túto výhradu zamietnuť.
- 95 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy je potrebné určiť, že Rakúska republika si tým, že kamiónom s hmotnosťou vyššou ako 7,5 tony prevážajúcim určité tovary zakázala premávku na úseku diaľnice A12 v údolí Inn v nadväznosti na prijatie sporného nariadenia, nespĺnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článkov 28 ES a 29 ES.

**O trovách**

- 96 Podľa článku 69 ods. 2 rokovacieho poriadku účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže Komisia navrhla zaviazat' Rakúsku republiku na náhradu trov konania

a Rakúska republika nemala úspech v podstatnej časti svojich dôvodov, je opodstatnené zaviazat' ju na náhradu trov konania. Podľa odseku 4 toho istého článku členskej štáty, ktoré vstúpili do konania na podporu návrhov Komisie, znášajú svoje vlastné trovy konania.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (veľká komora) rozhodol a vyhlásil:

- 1. Rakúska republika si tým, že kamiónom s hmotnosťou vyššou ako 7,5 tony prevážajúcim určité tovary zakázala premávku na úseku diaľnice A12 v údolí Inn v nadväznosti na prijatie nariadenia krajinárskeho predsedu Tirolska obmedzujúceho dopravu na diaľnici A12 v údolí Inn (sektorový zákaz premávky) [Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden (sektorales Fahrverbot)] z 27. mája 2003, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článkov 28 ES a 29 ES.**
- 2. V zostávajúcej časti sa žaloba zamieta.**
- 3. Rakúska republika je povinná nahradiť trovy konania.**
- 4. Spolková republika Nemecko, Talianska republika a Holandské kráľovstvo znášajú svoje vlastné trovy konania.**

Podpisy