

SODBA SODIŠČA (veliki senat)

z dne 15. novembra 2005*

V zadevi C-320/03,

zaradi tožbe zaradi neizpolnitve obveznosti na podlagi člena 226 ES, vložene 24. julija 2003,

Komisija Evropskih skupnosti, ki jo zastopajo C. Schmidt ter W. Wils in G. Braun, zastopniki, z naslovom za vročanje v Luxembourg,

tožeča stranka,

ob intervenciji

Zvezne republike Nemčije, ki jo zastopata W.-D. Plessing in A. Tiemann, zastopnika, skupaj s T. Lübbigom, odvetnik,

Italijanske republike, ki jo zastopa I. M. Braguglia, zastopnik, skupaj z G. De Bellisom, avvocato dello Stato, z naslovom za vročanje v Luxembourg,

* Jezik postopka: nemščina.

Kraljevine Nizozemske, ki jo zastopa H. G. Sevenster, zastopnica,

intervenientke,

proti

Republiki Avstriji, ki jo zastopata E. Riedl in H. Dossi, zastopnika, z naslovom za vročanje v Luxembourggu,

tožena stranka,

SODIŠČE (veliki senat),

v sestavi V. Skouris, predsednik, P. Jann, C. W. A. Timmermans, A. Rosas in K. Schiemann, predsedniki senatov, R. Schintgen (poročevalec), J. N. Cunha Rodrigues, sodnika, R. Silva de Lapuerta, sodnica, K. Lenaerts, P. Kūris, E. Juhász, G. Arestis in A. Borg Barthet, sodniki,

generalni pravobranilec: L. A. Geelhoed,
sodna tajnica: K. Sztranc, administratorka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 24. maja 2005,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 14. julija 2005

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Komisija Evropskih skupnosti s tožbo Sodišču predlaga, naj ugotovi, da Republika Avstrija s tem, da je s sprejetjem uredbe deželnega glavarja Tirolske, ki omejuje promet na avtocesti A 12 v dolini reke Inn, (sektorska prepoved vožnje) (Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden (sektorales Fahrverbot)) z dne 27. maja 2003 (BGBl. II, 279/2003, v nadaljevanju: sporna uredba) tovornjakom nad 7,5 tone, ki prevažajo določeno blago, prepovedala vožnjo na odseku avtoceste A 12 v dolini reke Inn (Avstrija), ni izpolnila obveznosti iz členov 1 in 3 Uredbe Sveta (EGS) št. 881/92 z dne 26. marca 1992 o dostopu na trg znotraj Skupnosti pri cestnem prevozu blaga na ozemlje države članice ali z njega ali preko ozemlja ene ali več držav članic (UL L 95, str. 1), kot je bila spremenjena z Uredbo Evropskega Parlamenta in Sveta (ES) št. 484/2002 z dne 1. marca 2002 (UL L 76, str. 1, v nadaljevanju: Uredba št. 881/92), členov 1 in 6 Uredbe Sveta (EGS) št. 3118/93 z dne 25. oktobra 1993 o pogojih, pod katerimi lahko prevozniki nerezidenti opravljajo notranje cestne prevoze tovora v državi članici (UL L 279, str. 1), kot je bila spremenjena z Uredbo št. 484/2000 (v nadaljevanju: Uredba št. 3188/93), ter členov od 28 ES do 30 ES.

Pravni okvir in dejansko stanje

Skupnostna ureditev glede notranjega trga cestnega prevoza

- 2 Uredbi št. 881/92 in 3118/93 urejata cestni prevoz blaga na ozemlju Skupnosti.

- 3 Uredba št. 881/92, ki se v skladu s svojim členom 1(1) uporablja za mednarodni cestni prevoz blaga za najem ali plačilo za vožnje, ki se opravljajo na ozemlju Skupnosti, v členu 3 določa, da države članice dovoljenje Skupnosti izdajo prevoznikom blaga, ki imajo sedež na njihovem ozemlju in ki imajo pravico do opravljanja mednarodnega cestnega prevoza blaga.

- 4 Poleg tega člen 1(1) Uredbe št. 3118/93 določa:

„Vsak cestni prevoznik za najem ali plačilo, ki je imetnik dovoljenja Skupnosti po Uredbi (EGS) št. 881/92, ima pravico, da pod pogoji, določenimi v tej uredbi, začasno opravlja notranje cestne prevoze tovora za najem in plačilo v drugi državi članici (v nadaljnjem besedilu ‚kabotaža‘ in ‚država članica gostiteljica‘), ne da bi tam imel svoj statutarni sedež ali drugo poslovalnico.“

- 5 Na podlagi člena 6 Uredbe št. 3118/93 veljajo za opravljanje kabotaže, če v uredbah Skupnosti ni drugače določeno, zakoni in drugi predpisi, ki veljajo v državi članici gostiteljici za področja, navedena v odstavku 1 omenjenega člena, in se te določbe, zato da bi preprečili vsako očitno ali prikrito diskriminacijo na podlagi državljanstva ali kraja ustanovitve sedeža, za prevoznike nerezidente uporabljajo pod enakimi pogoji, kot jih država članica določi za svoje državljane.

Direktive Skupnosti glede varstva kakovosti zunanjega zraka

- 6 Skupnostna ureditev glede varstva kakovosti zunanjega zraka je vzpostavljena zlasti z Direktivo Sveta 96/62/ES z dne 27. septembra 1996 o ocenjevanju in upravljanju kakovosti zunanjega zraka (UL L 296, str. 55) in Direktivo Sveta 1999/30/ES z dne 22. aprila 1999 o mejnih vrednostih žveplovega dioksida, dušikovega dioksida in dušikovih oksidov, trdnih delcev in svinca v zunanjem zraku (UL L 163, str. 41), kot je bila spremenjena z Odločbo Komisije 2001/744/ES z dne 17. oktobra 2001 (UL L 278, str. 35, v nadaljevanju: Direktiva 1999/30).

- 7 Splošni cilj Direktive 96/62 je, v skladu z njenim členom 1, opredelitev temeljnih načel skupne strategije za:
 - opredelitev pojmov in določitev ciljev za kakovost zunanjega zraka v Skupnosti za odpravo, preprečitev ali zmanjšanje škodljivih učinkov na zdravje ljudi in okolje kot celoto,

 - ocenjevanje kakovosti zunanjega zraka v državah članicah na podlagi skupnih metod in meril,

 - pridobivanje ustreznih informacij o kakovosti zunanjega zraka in zagotavljanje, da so te dostopne javnosti, med drugim z objavljanjem alarmnih vrednosti,

— ohranjanje kakovosti zunanjega zraka, kjer je ta dobra, in njeno izboljšanje v drugih primerih.

8 Člen 4 Direktive 96/62 določa, da Svet Evropske unije, na predlog Komisije, določi mejne vrednosti za onesnaževala iz Priloge I k tej direktivi.

9 Člen 7 Direktive 96/62 določa:

„Izboljšanje kakovosti zunanjega zraka

Splošne zahteve

1. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev skladnosti z mejnimi vrednostmi.

[...]

3. Države članice pripravijo načrte ukrepanja, v katerih navedejo ukrepe, ki jih je treba kratkoročno izvesti, če obstaja nevarnost preseganja mejnih in/ali alarmnih vrednosti, da se ta nevarnost zmanjša in omeji trajanje takega pojava. Ti načrti lahko, odvisno od posameznega primera, predvidevajo tudi ukrepe za nadzor in, če je potrebno, začasno ustavitev dejavnosti, vključno s prometom motornih vozil, ki prispevajo k preseganju mejnih vrednosti.“

10 Člen 8(3) Direktive 96/62 določa:

„Države članice za območja in strnjena naselja iz odstavka 1 [kjer so ravni enega ali več onesnaževal višje od vsote mejne vrednosti in sprejemljivega preseganja] sprejmejo ukrepe in tako zagotovijo, da se pripravi ali izvaja načrt ali program, s katerim se v določenem roku doseže mejna vrednost.

Omenjeni načrt ali program, ki mora biti dostopen javnosti, vsebuje najmanj informacije, naštetje v Prilogi IV.“

11 Mejne vrednosti za dušikov dioksid (NO₂) so določene v Direktivi 1999/30.

12 Člen 4 Direktive 1999/30 določa:

„Dušikov dioksid in dušikovi oksidi

1. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da koncentracije dušikovega dioksida in, kadar je to primerno, dušikovih oksidov v zunanjem zraku, ocenjene v skladu s členom 7, ne presegajo mejnih vrednosti iz oddelka I Priloge II od datumov, ki so tam določeni.

Sprejemljiva preseganja iz oddelka I Priloge II se uporabljajo v skladu s členom 8 Direktive 96/62/ES.

2. Alarmna vrednost za koncentracije dušikovega dioksida v zunanjem zraku je taka, kakor je določena v oddelku II Priloge II.“

13 Iz oddelka I Priloge II k Direktivi 1999/30 izhaja, da je za dušikov dioksid:

— urna mejna vrednost določena na $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, „ki se ne sme preseči več kakor 18-krat v koledarskem letu“, povečana za odstotek dovoljenega odstopanja, ki se postopno zmanjšuje do 1. januarja 2010;

— letna mejna vrednost določena na $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ki se ravno tako poveča za enak odstotek dovoljenega odstopanja, ki se postopno zmanjšuje do 1. januarja 2010, pri čemer za leto 2002 znaša $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

14 Omenjeni oddelek I določa tudi to, da je treba zgoraj navedene mejne vrednosti spoštovati od 1. januarja 2010.

15 V skladu s četrto uvodno izjavo Direktive 1999/30 so mejne vrednosti, opredeljene v tej direktivi, minimalni pogoji in lahko države članice v skladu s členom 176 ES vzdržujejo ali uvedejo strožje varstvene ukrepe in zlasti uvedejo strožje mejne vrednosti.

Nacionalno pravo in dejansko stanje

- 16 Direktivi 96/62 in 1999/30 sta bili v avstrijsko pravo preneseni s spremembami zakona o varstvu zraka pred onesnaževanjem (Immissionsschutzgesetz-Luft BGBl. I, 115/1997, v nadaljevanju: IG-L).
- 17 Člen 10 IG-L določa, da se objavi katalog ukrepov, ki jih je treba sprejeti ob preseganja mejne vrednosti. Člen 11 tega zakona za ta primer določa načela, ki jih je treba spoštovati, kot sta načelo onesnaževalec plača in načelo sorazmernosti. Člen 14 istega zakona obsega določbe, ki se posebej uporabljajo za transportni sektor.
- 18 Tirolski organi so 1. oktobra 2002, potem ko so ugotovili prekoračitev mejne vrednosti za dušikov dioksid, kot je opredeljena v oddelku I Priloge II k Direktivi 1999/30, na odseku avtoceste A 12 v dolini reke Inn začasno prepovedali nočno vožnjo težkih tovornih vozil.
- 19 Leta 2002 je bila na tem odseku avtoceste letna mejna vrednost, ki jo navedena Priloga II določa na $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ponovno presežena na merilnem mestu Vomp/Raststätte, saj je bilo izmerjeno letno povprečje $61 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- 20 Začasna prepoved nočne vožnje je bila zato podaljšana in jo je 1. junija 2003 nadomestila stalna prepoved nočne vožnje za prevoz blaga s težkimi tovornimi vozili nad 7,5 tone, pri čemer je taka prepoved veljala vse leto.

- 21 Deželni glavar Tirolske je 27. maja 2003 na podlagi IG-L sprejel sporno uredbo, s katero je od 1. avgusta 2003 na zadevnem odseku avtoceste A 12 za nedoločen čas prepovedal vožnjo za kategorijo težkih tovornih vozil, ki prevažajo določeno blago.
- 22 Namen sporne uredbe je glede na njen člen 1 zmanjšanje emisij onesnaževal, povezanih s človekovimi dejavnostmi, in s tem izboljšanje kakovosti zraka za zagotavljanje trajnega varovanja zdravja ljudi ter živalstva in rastlinstva.
- 23 Člen 2 sporne uredbe razmejuje „zdravstveno območje“, ki obsega 46-kilometrski odsek avtoceste A 12 med občinama Kundl in Ampass.
- 24 Člen 3 iste uredbe težkim tovornim vozilom ali polpriklopnikom, katerih največja dovoljena masa presega 7,5 tone, in težkim tovornim vozilom s priklopniki, katerih skupna največja dovoljena masa presega 7,5 tone, ki prevažajo naslednje blago: vse odpadke, navedene na evropskem seznamu odpadkov [iz Odločbe Komisije 2000/532/ES z dne 3. maja 2000 o nadomestitvi Odločbe 94/3/ES o oblikovanju seznama odpadkov skladno s členom 1(a) Direktive Sveta 75/442/EGS o odpadkih in Odločbe Sveta 94/904/ES o oblikovanju seznama nevarnih odpadkov skladno s členom 1(4) Direktive Sveta 91/689/EGS o nevarnih odpadkih (UL L 226, str. 3), kot velja po sprejetju Odločbe Sveta 2001/573/ES z dne 23. julija 2001 o spremembi Odločbe Komisije 2000/532/ES glede seznama odpadkov (UL L 203, str. 18)], žitarice, hlodovino in pluto, železovo in neželezovo rudo, kamenje, prst, grušč, motorna vozila in priklopnike ali gradbeno jeklo, prepoveduje vožnjo na omenjenem

odseku. Prepoved je morala začeti veljati takoj 1. avgusta 2003, ne da bilo potrebno kakršno koli dodatno ukrepanje pristojnih organov.

- 25 Člen 4 sporne uredbe iz prepovedi, določene z navedenim členom 3, izvzema težka tovorna vozila, ki začnejo ali končajo prevoz na ozemlju mesta Innsbruck ali v okrajih Kufstein, Schwaz ali Innsbruck-Land. Poleg tega sam IG-L določa druge izjeme: iz prepovedi vožnje izvzema različne kategorije vozil, med katerimi so vozila za vzdrževanje ceste, odstranjevanje smeti ter kmetijska in gozdarska vozila. Poleg tega je mogoče za druge kategorije vozil, če je podan javni ali pomemben zasebni interes, zaprositi za posamično izjemo.

Predhodni postopek

- 26 Po uvodni izmenjavi dopisov z Republiko Avstrijo je Komisija 25. junija 2003 na to državo naslovila pisni opomin in jo pozvala, naj nanj odgovori v roku enega tedna. Avstrijska vlada je odgovorila z dopisom z dne 3. julija 2003.
- 27 Komisija je na Republiko Avstrijo 9. julija 2003 na podlagi člena 226 ES naslovila obrazloženo mnenje, v katerem ji je za izpolnitev obveznosti določila rok enega tedna. Ta država članica je na obrazloženo mnenje odgovorila z dopisom z dne 18. julija 2003.

- 28 Ker je Komisija menila, da pojasnila Republike Avstrije v odgovor na omenjeno obrazloženo mnenje niso bila zadovoljiva, se je odločila vložiti to tožbo.

Odlog izvršitve sektorske prepovedi vožnje

- 29 S sklepom z dne 30. julija 2003 v zadevi Komisija proti Avstriji (C-320/03 R, Recueil, str. I-7929) je predsednik Sodišča Republiki Avstriji začasno odredil, naj do razglasitve sklepa, s katerim se konča postopek za izdajo začasne odredbe, odloži izvršitev prepovedi vožnje iz sporne uredbe.
- 30 S sklepom z dne 2. oktobra 2003 v zadevi Komisija proti Avstriji (C-320/03 R, Recueil, str. I-11665) je bila odložitev izvršitve omenjene prepovedi vožnje podaljšana do 30. aprila 2004, pri čemer je bilo s sklepom z dne 27. aprila 2004 (C-320/03 R, Recueil, str. I-3593) to podaljšanje ohranjeno v veljavi, dokler Sodišče o tožbi ne odloči po temelju.

Dopustnost tožbe

- 31 Republika Avstrija izpodbija dopustnost tožbe zaradi izjemno kratkih rokov, ki so bili zanjo v predhodnem postopku določeni za pripravo njenih odgovorov na pisni

opomin in obrazloženo mnenje, ki ju je nanjo naslovila Komisija. Meni, da so bile kratene pravice do obrambe in pravica do poštenega sojenja, in dvomi o tem, da bi službe Komisije v tej fazi postopka resno preučile pripombe avstrijskih organov.

32 Republika Avstrija dodaja, da naj bi Komisija morala uporabiti postopek, določen z Uredbo Sveta (ES) št. 2679/98 z dne 7. decembra 1998 o delovanju notranjega trga glede prostega pretoka blaga med državami članicami (UL L 337, str. 8).

33 Glede tega je treba ugotoviti, da je zelo kratke roke, ki jih je Komisija Republiki Avstriji določila za odgovor na pisni opomin in za izpolnitev obveznosti, navedenih v obrazloženem mnenju, narekoval dan začetka učinkovanja sporne uredbe, ki so ga določili avstrijski organi sami. Poleg tega ni sporno, da so ti za stališče Komisije vedeli pred začetkom prehodnega postopka in pred sprejetjem sporne uredbe, ker je ta institucija, tako kot izhaja iz spisa, potem ko ji je bila predložena pritožba, z dopisom z dne 6. maja 2003 od omenjenih organov zahtevala, naj ji predložijo informacije o besedilu, ki je bilo v pripravi.

34 V teh okoliščinah Komisiji, ki jo člen 211 ES pooblašča, da skrbi, da države članice spoštujejo obveznosti, ki jim jih nalaga pravo Skupnosti, ni mogoče očitati, da je določila roke, ki so upoštevali posebne okoliščine te zadeve in zlasti nujnosti (glej v tem smislu sodbe z dne 2. februarja 1988 v zadevi Komisija proti Belgiji, 293/85, Recueil, str. 305, točka 14; z dne 28. oktobra 1999 v zadevi Komisija proti Avstriji, C-328/96, Recueil, str. I-7479, točki 34 in 51, in z dne 13. decembra 2001 v zadevi Komisija proti Franciji, C-1/00, Recueil, str. I-9989, točki 64 in 65).

- 35 Glede postopka, ki je bil vzpostavljen z Uredbo št. 2679/98 in katerega namen je najhitreje odpraviti ovire za prosti pretok blaga med državami članicami, kot so opredeljene v členu 1 te uredbe, je treba, kot je v točki 35 sklepnih predlogov poudaril generalni pravobranilec, ugotoviti, da uvedba takega postopka nikakor ni predpogoj, ki bi ga Komisija morala izpolniti pred uvedbo predhodnega postopka na podlagi člena 226 ES in da omenjena uredba nikakor ne more omejiti pristojnosti, ki jih ima ta institucija na podlagi te določbe (glej v tem smislu sodbo z dne 2. junija 2005 v zadevi Komisija proti Grčiji, C-394/02, ZOdl., str. I-4713, točki 27 in 28 ter navedena sodna praksa).
- 36 Zato je treba to tožbo razglasiti za dopustno.

Temelj

Trditve Komisije in držav članic intervenientk

- 37 Po mnenju Komisije sporna uredba krši določbe Skupnosti na področju svobodnega opravljanja prevoznih storitev iz uredb št. 881/92 in 3118/93 in ovira prosti pretok blaga, ki ga zagotavljajo členi od 28 ES do 30 ES.

- 38 Prepoved, ki jo določa sporna uredba, naj bi *de facto* pretežno zadevala mednarodni tranzit blaga. Dejansko naj bi tranzitni prevoz, ki ga tak ukrep prizadene, v več kot 80 % opravljala neavstrijska podjetja, medtem ko naj bi promet, ki ga ta ukrep ne prizadene, v več kot 80 % opravljala avstrijska podjetja. Omenjena uredba naj bi tako povzročila vsaj posredno diskriminacijo, kar naj ne bi bilo združljivo z uredbama št. 881/92 in 3118/93 ter s členi od 28 ES do 30 ES.
- 39 Ker je tako podana diskriminatorna uporaba, naj takega ukrepa ne bi bilo mogoče utemeljiti z okoljevarstvenimi razlogi. Čeprav želi Republika Avstrija sporno uredbo utemeljiti z razlogi javnega zdravja in z okoljevarstvenimi razlogi, je po mnenju Komisije in držav članic očitno, da je zadnji cilj prevladujoč. Vendar naj bi bila utemeljitev, ki izhaja iz razlogov javnega zdravja, na podlagi člena 30 ES mogoča le, če zadevno blago pomeni neposredno in resnično grožnjo za zdravje ljudi. To naj v konkretni zadevi očitno ne bi bilo podano.
- 40 Če bi Sodišče menilo, da bi sporna uredba, čeprav se diskriminatorno uporablja, lahko veljavno temeljila na okoljevarstvenih razlogih, Komisija podredno meni, da se te uredbe ne da utemeljiti na podlagi Direktiv 96/62 in 1999/30. Prvič, sektorske prepovedi vožnje za nedoločen čas ni mogoče opreti na člen 7(3) Direktive 96/62, ki naj bi zadeval samo nujne in začasne ukrepe. Drugič, čeprav je bila mejna vrednost, ki je v členu 8(3) te direktive določena za dušikov dioksid, povečana za odstotek dovoljenega odstopanja, v letu 2002 očitno presežena, naj katalog ukrepov iz člena 10 IG-L ne bi zajemal elementov, ki jih zahtevata omenjeni člen 8(3) in Priloga IV k Direktivi 96/62.

41 Države članice intervenientke kritizirajo tudi metodo, ki se v Avstriji uporablja za meritev stopnje onesnaženosti, in metodo, ki je podlaga za sklep, da je treba emisije dušikovega dioksida pripisati zlasti določeni kategoriji težkih tovornih vozil. Predvsem nemška vlada zatrjuje, da naj bi v skladu z oddelkom I Priloge II k Direktivi 1999/30 letna mejna vrednost za varovanje zdravja ljudi postala zavezujoča šele 1. januarja 2010. Pred tem datumom naj preseganje mejnih vrednosti, določenih za posamezna leta, ne bi bilo podlaga za to, da države članice sprejmejo takojšnje ukrepe. To naj bi jim bilo dovoljeno samo, če je bila presežena „alarmna vrednost“, določena v členu 2, točka 6, in oddelku II Priloge II k omenjeni direktivi, česar naj Republika Avstrija ne bi ne dokazovala niti zatrjevala. Poleg tega po mnenju nemške in italijanske vlade prekoračitev mejne vrednosti za dušikov dioksid, na katerem temelji sporna uredba, ni bila ugotovljena v skladu z zahtevami, ki izhajajo iz prilog V in VI k Direktivi 1999/30. Nemška vlada se sklicuje tudi na več metodoloških slabosti, ki so značilne za vzorčenje, ki so ga opravili avstrijski organi. Poleg tega poudarja, da naj bi uporaba daljših obvozov še bolj onesnažila zrak in naj bi zgolj prenesla težavo.

42 V vsakem primeru naj sporna uredba ne bi bila v skladu z načelom sorazmernosti.

43 Glede tega Komisija ugotavlja, da je leta 2002 v skladu s statistikami tirolskih organov avtocesto A 12 med krajem Wörgl (blizu nemške meje) in krajem Hall (10 kilometrov od Innsbrucka) vsakodnevno povprečno prevozilo 5200 težkih tovornih vozil. Vendar naj bi bila posledica sporne uredbe prepoved cestnega prometa vsega mednarodnega tranzita s težkimi tovornimi vozili, ki prevažajo blago, naštetu v tej uredbi, ker od zadevnih gospodarskih subjektov druge možne cestne povezave zahtevajo dolge obvoze.

- 44 Poleg tega po mnenju Komisije in držav članic intervenientk železniški prevoz za zadevna podjetja, ki se ukvarjajo s cestnimi prevozi, kratkoročno ne pomeni stvarne nadomestne rešitve, zato ker je zmogljivost brennerske železniške povezave zmanjšana in ker je treba upoštevati tehnične omejitve, zamude in pomanjkanje zanesljivosti tega načina prevoza, in sicer ne glede na to, kakšen bi bil način železniškega prevoza, ki je predviden za to, da nadomesti cestni prevoz blaga, na katero se nanaša sporna uredba.
- 45 Komisija izpostavlja tudi znatne ekonomske posledice, ki naj bi bile posledica uvedbe prepovedi, ki jo določa sporna uredba, ne samo za sektor transporta, ampak tudi za proizvajalce zadevnega blaga, ki bodo morali nositi višje prevozne stroške, pri čemer tak ukrep prizadene v prvi vrsti nemška in italijanska podjetja. Komisija in države članice intervenientke navajajo, da so ogrožena mala in srednja prevozna podjetja, med katerimi se jih je veliko specializiralo za prevoz nekaterih od zajetih proizvodov.
- 46 Komisija ob podpori držav članic intervenientk omenja različne ukrepe, ki lahko po mnenju teh strank manj ovirajo prosti pretok blaga in svobodno opravljanje prevoznih storitev, pri čemer pa so primerni za doseg cilja, ki ga zasleduje sporna uredba, in sicer:

— možnost postopne uvedbe prepovedi vožnje za težka tovorna vozila različnih razredov EURO;

- sistem ekotočk, ki ga določa Protokol št. 9 o cestnem, železniškem in kombiniranem prevozu v Avstriji (v nadaljevanju: Protokol št. 9) k Aktu o pogojih pristopa Republike Avstrije, Republike Finske in Kraljevine Švedske in prilagoditvah pogodb, na katerih temelji Evropska unija (UL 1994, C 241, str. 21, in UL 1995, L 1, str. 1), saj je ta protokol znatno pripomogel k uskladitvi prometa težkih tovornih vozil z okoljevarstvenimi zahtevami;

- omejitev prometa težkih tovornih vozil na čas prometnih konic;

- prepoved nočne vožnje teh vozil;

- uvedba cestninskega sistema glede na količino emisije onesnaževal ali

- uvedba omejitev hitrosti.

⁴⁷ Ti različni ukrepi, ki naj bi bili bolj v skladu z načelom odprave okoljske škode pri viru in načelom onesnaževalec plača, naj bi zajemali tudi lokalni promet in zmanjšali onesnaževanje, ki ga povzročijo vozila, na katera se sporna uredba ne nanaša. V vsakem primeru pa naj bi bila sporna uredba sprejeta prezgodaj, saj niso bili ocenjeni vplivi prepovedi nočne vožnje, ki je bila uvedena nekaj mesecev pred sprejetjem omenjene uredbe, na koncentracijo dušikovega dioksida.

- 48 Nemška vlada poleg tega zatrjuje, da je izbira zajetega blaga samovoljna in nepravilna. Po mnenju nizozemske vlade se sporna uredba uporablja samo za nekatere od mnogoštevilnih virov onesnaževanja v zadevnem območju in omejuje tudi uporabo okolju dokaj prijaznih težkih tovornih vozil iz razreda EURO-3. Italijanska vlada trdi, da ta uredba krši tudi pravico do tranzita, ki jo vozilom, ki so jim bile dodeljene ekotočke, daje pravo Skupnosti.
- 49 Nazadnje nemška vlada meni, da je člen 10 ES Republiki Avstriji nalagal, da se pred sprejetjem tako radikalnega ukrepa, kot je sektorska prepoved vožnje, pravočasno posvetuje z zadevnimi državami članicami in Komisijo. Po mnenju Komisije bi moral biti tak ukrep uveden vsaj postopoma, zato da zainteresiranim sektorjem omogoči, da se pripravijo na spremembo okoliščin, ki so posledica njegove uveljavitve.

Trditve Republike Avstrije

- 50 Republika Avstrija meni, da je sporna uredba v skladu s pravom Skupnosti. Sprejeta naj bi bila ob spoštovanju določb direktiv glede varstva kakovosti zunanjega zraka in zlasti členov 7 in 8 Direktive 96/62, kot sta bila prenesena v avstrijski pravni red.
- 51 Ta direktiva naj bi v zvezi z Direktivo 1999/30 ob prekoračitvi letne mejne vrednosti dušikovega dioksida zadevni državi članici nalagala dolžnost ukrepanja. Vendar naj Komisija ne bi ugovarjala, da je bila leta 2002 mejna vrednost, povečana za odstotek dovoljenega odstopanja, to je $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$, na merilnem mestu Vomp/Raststätte

presežena in da je bila leta 2003 ta mejna vrednost močno presežena, saj je koncentracija dušikovega dioksida v zunanjem zraku dosegla $68 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V teh okoliščinah naj bi bila torej sprejeta sporna uredba.

- 52 Republika Avstrija priznava, da Protokol št. 9, s katerim je vzpostavljena ureditev za ekotočke, izrecno predvideva odstopanja od sekundarne zakonodaje Skupnosti. Vendar naj bi bile te izjeme izčrpno našteje, direktivi 96/62 in 1999/30 pa z njimi nista zajeti.
- 53 Znanstvene študije naj bi jasno dokazovale, da so emisije dušikovega dioksida težkih tovornih vozil glavni vir onesnaževanja zraka na območju, na katero se nanaša sporna uredba. Očitno naj bi bilo, da je bilo treba omejiti število prevozov, ki se opravijo s temi vozili. V ta namen naj bi avstrijski organi izbrali blago, za katero železniški prevoz pomeni učinkovito nadomestno rešitev s tehničnega in ekonomskega vidika. Republika Avstrija se glede tega opira na dokumente različnih javnih in zasebnih ter nacionalnih in tujih železniških družb, iz katerih naj bi izhajalo, da za zadovoljitev povečanega povpraševanja, ki je posledica sprejetja omenjene uredbe, obstaja zadostna zmogljivost. Obstajale naj bi tudi alternativne cestne poti. Dejansko naj bi imela skoraj polovica cestnega prometa težkih tovornih vozil v prehodu čez brennerski koridor na voljo krajši ali vsaj enako dolg obvoz, kot je brennerska cesta.
- 54 Ob upoštevanju teh mogočih rešitev naj bi bili alarmantni pomisleki Komisije, ki naj bi temeljili na domnevi, da je treba ves tranzitni prevoz s težkimi tovornimi vozili preusmeriti bodisi proti Švici bodisi proti tauernski cesti v Avtriji, neutemeljene.

- 55 Republika Avstrija prereka tudi trditve, ki se opirajo na ekonomske posledice sporne uredbe za transportni sektor. Za tega naj bi bil značilen strukturni presežek prostih zmogljivosti in zelo nizka stopnja dobička. Dejstvo, da bi lahko omenjena uredba še poslabšala to težavno stanje, ne more biti razlog za to, da se jo šteje za nezakonito.
- 56 Glede domnevne diskriminatornosti sporne uredbe Republika Avstrija zatrjuje, da prepoved vožnje zadeva tudi notranji promet in da je bilo blago, na katero se nanaša ta uredba, izbrano glede na možnost enostavnega prenosa njegovega prevoza na železnico.
- 57 Republika Avstrija dodaja, da okoliščina, da je prevoz, katerega odhodni ali namembni kraj je v zadevnem območju izvzet iz prepovedi, ne more biti podlaga za ugotovitev obstoja diskriminacije v škodo neavstrijskih prevoznikov. Izjema v korist lokalnega prometa naj bi bila značilnost sistema, ki je bil uveden, ker naj bi prenos te vrste prometa na železnico, hipotetično tudi znotraj območja, zahteval daljšo pot do železniških terminalov, s čimer bi bil glede na cilj, ki ga zasleduje sporna uredba, dosežen nasproten učinek.
- 58 V vsakem primeru naj bi bila prepoved vožnje, tudi če bi Sodišče odločilo, da je sporna uredba posredno diskriminatorna, utemeljena z razlogi varovanja zdravja ljudi in z okoljevarstvenimi razlogi. Republika Avstrija glede tega zatrjuje, da so bile mejne vrednosti iz direktiv 96/62 in 1999/30 na podlagi znanstvenih meril določene na ravni, za katero se šteje, da je potrebna za zagotovitev trajnega varstva javnega zdravja ter ekosistemov in rastlinstva. Dokazovanje, da vsaka prekoračitev omenjenih vrednosti ogroža javno zdravje ali okolje v celoti, naj bi se torej izkazalo za nepotrebno.

59 Poleg tega naj bi bila prepoved, določena v sporni uredbi, tako primerna, potrebna in sorazmerna glede na zasledovani cilj. Komisija naj, vsaj do vložitve replike, ne bi prerekala ustreznosti ukrepa niti, ob upoštevanju prekoračitve letnih mejnih vrednosti, njegove nujnosti. Republika Avstrija po drugi strani prereka ustreznost mogočih rešitev, ki jih predlagajo Komisija in države članice intervenientke. Prepoved za določene razrede vozil EURO naj bi bila bodisi nezadostna (za razreda 0 in 1) bodisi nesorazmerna (za razrede 0, 1 in 2). Ta prepoved naj bi prizadela 50 % pometa težkih tovornih vozil in naj ne bi upoštevala njegove možnosti prenosa na železnico. Republika Avstrija dalje poudarja, da so bile mejne vrednosti presežene kljub uporabi sistema ekotočk in da je bila ob pripravi omenjene uredbe nočna prepoved vožnje za težka tovorna vozila upoštevana.

60 Poleg tega naj sektorska prepoved vožnje za težka tovorna vozila ne bi bila neodvisen ukrep, saj so se začeli izvajati drugi ukrepi strukturne narave, kot so širitev železniškega omrežja in izboljšanje javnega prevoza lokalnih in regionalnih potnikov.

61 Nazadnje Republika Avstrija meni, da utemeljitev očitka kršitve uredb št. 881/92 in št. 3118/93 s strani Komisije ni jasna in je prekratka. Natančneje, Komisija naj ne bi pojasnila, zakaj naj bi bili ti uredbi kršeni, zaradi česar naj ne bi bili izpolnjeni pogoji iz člena 38(1)(c) Poslovnika Sodišča.

Presoja Sodišča

- 62 Splošni namen tožbe Komisije je, da Sodišče ugotovi, da sporna uredba s tem, da tovornjakom nad 7,5 tone, ki prevažajo določeno blago, prepoveduje vožnjo na odseku avtoceste A 12 v dolini reke Inn, uvaja oviro, ki ni združljiva s prostim pretokom blaga, ki ga zagotavlja Pogodba ES, in krši uredbi št. 881/92 in 3118/93. Ta očitka je torej treba obravnavati enega za drugim.

Domnevna kršitev pravil Pogodbe, ki se nanašajo na prosti pretok blaga

— Obstoje ovire za prosti pretok blaga

- 63 V zvezi s tem je treba najprej poudariti, da je prosti pretok blaga eno izmed temeljnih načel Pogodbe (sodba z dne 9. decembra 1997 v zadevi Komisija proti Franciji, C-265/95, Recueil, str. I-6959, točka 24).
- 64 Tako odstavek 1(c) člena 3 ES, ki je umeščen v prvi del Pogodbe z naslovom „Načela“, določa, da za namene iz člena 2 dejavnosti Skupnosti vključujejo notranji trg, za katerega je značilna odprava ovir zlasti pri prostem pretoku blaga med državami članicami. Enako člen 14 ES v odstavku 2 določa, da „[n]otranji trg zajema

območje brez notranjih meja, na katerem je v skladu z določbami te pogodbe zagotovljen prosti pretok blaga [...]“, pri čemer so te določbe zlasti določbe členov 28 ES in 29 ES.

- 65 Zaradi takega načela prostega pretoka obstaja splošno načelo prostega tranzita blaga znotraj Skupnosti (glej sodbo z dne 16. marca 1983 v zadevi SIOT, 266/81, Recueil, str. 731, točka 16).
- 66 Očitno je, da sporna uredba s tem, da težkim tovornim vozilom nad 7,5 tone, ki prevažajo določene kategorije blaga, prepoveduje vožnjo na cestnem odseku prvega reda, ki je del ene izmed glavnih kopenskih povezav med jugom Nemčije in severom Italije, ovira prosti pretok blaga in zlasti njegov prosti tranzit.
- 67 Okoliščina, da naj bi, tako kot meni Republika Avstrija, obstajale nadomestne poti oziroma drugi načini prevoza, ki lahko omogočijo prevoz zadevnega blaga, ne izključuje obstoja ovire. V skladu z ustaljeno sodno praksa, začevši s sodbo z dne 11. julija 1974 v zadevi Dassonville (8/74, Recueil, str. 837, točka 5), je treba člena 28 ES in 29 ES, umeščena v njun kontekst, razumeti tako, da je njun namen odprava vsakršnih ovir, neposrednih ali posrednih, dejanskih ali potencialnih za trgovinske tokove v prometu znotraj Skupnosti (glej sodbo z dne 12. junija 2003 v zadevi Schmidberger, C-112/00, Recueil, str. I-5659, točka 56).
- 68 Vendar ni mogoče zanikati, da prepoved vožnje, določena s sporno uredbo s tem, da zadevna podjetja prisil k iskanju, za nameček v zelo kratkem roku, mogočih

ekonomsko izvedljivih rešitev za prevoz blaga, na katero se nanaša ta uredba, lahko omeji možnosti trgovine med severno Evropo in severom Italije.

- 69 Iz tega izhaja, da je treba sporno uredbo šteti za ukrep z enakim učinkom kot ga imajo količinske omejitve, ki je načeloma nezdružljiv z obveznostmi po pravu Skupnosti, ki izhajajo iz členov 28 ES in 29 ES, razen če tega ukrepa ni mogoče objektivno utemeljiti.

— Morebitna utemeljitev ovire

- 70 V skladu z ustaljeno sodno prakso je mogoče nacionalne ukrepe, ki lahko ovirajo promet znotraj Skupnosti, utemeljiti z nujnimi okoljevarstvenimi zahtevami, pod pogojem, da so obravnavani ukrepi sorazmerni glede na zasledovani cilj (glej zlasti sodbi z dne 14. decembra 2004 v zadevi Komisija proti Nemčiji, C-463/01, ZOdl., str. I-11705, točka 75, in v zadevi Radlberger Getränkegesellschaft in S. Spitz, C-309/02, ZOdl., str. I-11763, točka 75).
- 71 V konkretni zadevi ni sporno, da je bila sporna uredba sprejeta z namenom, da na zadevnem območju zagotovi kakovost zunanjega zraka in jo torej utemeljujejo okoljevarstveni razlogi.
- 72 Glede tega je treba najprej spomniti, da je varstvo okolja eden od bistvenih ciljev Skupnosti (glej sodbe z dne 7. februarja 1985 v zadevi ADBHU, 240/83, Recueil,

str. 531, točka 13; z dne 20. septembra 1988 v zadevi Komisija proti Danskim, 302/86, Recueil, str. 4607, točka 8; z dne 2. aprila 1998 v zadevi Outokumpu, C-213/96, Recueil, str. I-1777, točka 32, in z dne 13. septembra 2005 v zadevi Komisija proti Svetu, C-176/03, ZOdl., str. I-7879, točka 41). V tem smislu člen 2 ES razglša, da je naloga Skupnosti spodbujati „visoko raven varstva in izboljšanje kakovosti okolja“, poleg tega pa člen 3(1)(l) ES za ta namen predvideva vzpostavitev „politike na področju okolja.“

- 73 Dalje, besedilo člena 6 ES določa: „zahteve varstva okolja je treba vključevati v opredelitve in izvajanje politik in dejavnosti Skupnosti“, to je določba, ki poudarja horizontalnost in temeljnost tega cilja (glej zgoraj navedeno sodbo Komisija proti Svetu, točka 42).
- 74 Drugič, kar natančneje zadeva varstvo kakovosti zunanjega zraka, je treba poudariti, da so v Direktivi 1999/30 v Prilogi II opredeljene mejne vrednosti za dušikov dioksid in dušikove okside zato, da se presodi to kakovost in določi, kdaj mora biti sprejet preventivni ali sanacijski ukrep.
- 75 V tem kontekstu Direktiva 96/62 razlikuje med „nevarnostjo preseganja mejnih vrednosti“ in tem, ali so bile te dejansko presežene.
- 76 Tako za prvi primer člen 7(3) te direktive določa, da države članice „pripravijo načrte ukrepanja [...], da se [ta] nevarnost zmanjša“. Ti načrti lahko v skladu z isto določbo

predvidevajo „ukrepe za [...] ustavitev dejavnosti, vključno s prometom motornih vozil, ki prispevajo k preseganju mejnih vrednosti.“

- 77 Za drugi primer, in sicer, če se ugotovi, da so ravni enega ali več onesnaževal presegle mejne vrednosti, povečane za odstotek dovoljenega odstopanja, člen 8(3) Direktive 96/62 določa, da države članice „sprejmejo ukrepe in tako zagotovijo, da se pripravi ali izvaja načrt ali program, s katerim se v določenem roku doseže mejna vrednost“. Ti načrti ali programi so javni in vsebujejo informacije, naštetje v Prilogi IV.
- 78 Kolikor Republika Avstrija zastopa stališče, da je namen sporne uredbe, ki temelji na IG-L, ki v nacionalno pravo prenaša direktivi 96/62 in 1999/30, ravno izvajanje določb členov 7 in 8 Direktive 96/62, je treba prej preučiti, ali ima omenjena uredba dejansko tak cilj.
- 79 V zvezi s tem Komisija, čeprav Zvezna republika Nemčija in Italijanska republika kritizirata metodo, uporabljeno za meritev ravni vsebnosti dušikovega dioksida v zunanjem zraku, ne prereka, da je bila na merilnem mestu Vomp/Raststätte v letih 2002 in 2003 letna mejna vrednost, določena za to onesnaževalo, povečana za odstotek dovoljenega odstopanja, presežena.
- 80 V teh okoliščinah je morala Republika Avstrija, ob upoštevanju besedila člena 8(3) Direktive 96/62, ukrepati. Nedvomno je treba v skladu z oddelkom I Priloge II k Direktivi 1999/30 mejne vrednosti, določene za dušikov dioksid, spoštovati šele od 1.

januarja 2010. Vendar ostaja dejstvo, da državi članici ob prekoračitvi mejnih vrednosti ni mogoče očitati, da je v skladu z omenjenim členom 8(3) ukrepala že pred iztekom tega roka zato, da bi postopno dosegla rezultat, ki ga določa ta direktiva, in da bi tako v predvidenem roku dosegla cilj, ki ga ta določa.

81 Iz člena 8(3) Direktive 96/62 natančneje izhaja, da je zadevna država članica ob preseganju mejnih vrednosti dolžna pripraviti ali izvajati načrt ali program, ki mora vsebovati informacije, naštete v Prilogi IV k tej direktivi, kot so podatki o kraju, kjer je mejna vrednost presežena, glavnih virih emisij, ki povzročajo onesnaženje, ali o obstoječih in načrtovanih ukrepih. Po definiciji mora tak načrt ali program vsebovati vrsto ustreznih in doslednih ukrepov za zmanjšanje ravni onesnaženosti v konkretnih okoliščinah zadevnega območja.

82 Vendar je treba ugotoviti, da ukrepov iz člena 10 IG-L, načel, določenih v členu 11 tega zakona, in posebnih določb za transportni sektor v členu 14 IG-L ni mogoče opredeliti za „načrt“ ali „program“ v smislu člena 8(3) Direktive 96/62, ker nimajo nobene zveze s konkretnim preseganjem mejnih vrednosti. Glede same sporne uredbe, sprejete na podlagi zgoraj omenjenih določb IG-L, ta, tako kot poudarja Komisija, tudi ob predpostavki, da se jo lahko opredeli kot načrt ali program, ne vsebuje vseh informacij, določenih v Prilogi IV k Direktivi 96/62, in zlasti ne tistih, navedenih v točkah od 7 do 10 te priloge.

83 V teh okoliščinah, tudi ob pristanku na to, da sporna uredba temelji na členu 8(3) Direktive 96/62, te ni mogoče šteti za pravilno in celovito izvajanje te določbe.

- 84 Prejšnja ugotovitev kljub temu ne preprečuje, da se ovira za prosti pretok blaga, ki je rezultat prepovedi vožnje, določene s sporno uredbo, lahko utemelji z nujnimi zahtevami v javnem interesu, ki jih sprejema sodna praksa Sodišča.
- 85 Za to, da se preveri, ali je taka ovira sorazmerna glede na cilj, ki se v konkretnem primeru zasleduje, in sicer varstvo okolja, je treba ugotoviti, ali je za dosego dovoljenega cilja potrebna in ustrezna.
- 86 Glede tega vprašanja Komisija in države članice intervenientke poudarjajo pomanjkanje pravih alternativnih načinov za prevoz zadevnega blaga in obstoj mnogih drugih ukrepov, kot je uvedba omejitev hitrosti ali cestninskih sistemov glede na razrede težkih tovornih vozil ali sistem ekotočk, ki naj bi lahko zmanjšali emisije dušikovega dioksida na sprejemljive ravni.
- 87 Ne da bi se samo Sodišče moralo opredeliti glede obstoja alternativnih načinov, cestnih ali železniških, za zagotovitev prevoza blaga, na katero se nanaša sporna uredba pod ekonomsko sprejemljivimi pogoji, niti ne da bi preverilo, če bi bili lahko za dosego cilja zmanjšanja emisij onesnaževal v zadevnem območju sprejeti drugi ukrepi, kombinirani ali ne, je glede tega dovolj poudariti, da je bilo jasno ugotovljeno, da so bili avstrijski organi pred sprejetjem tako radikalnega ukrepa, kot je popolna prepoved vožnje na odseku avtoceste, ki je ključna povezava med določenimi državami članicami, dolžni pozorno preučiti možnost, da posežejo po ukrepih, ki manj omejujejo prosti pretok, in od njih odstopiti samo takrat, kadar so glede na zasledovani cilj očitno neustrezni.

- 88 Natančneje, omenjeni organi so se bili, ob upoštevanju navedenega cilja, in sicer prenosa prevoza zadevnega blaga s ceste na železnico, pred sprejetjem odločitve o uvedbi ukrepa, kot je ta, določen s sporno uredbo, dolžni prepričati, da obstaja železniška zmogljivost, ki je zadostna in ustrežna za to, da omogoči tak prenos.
- 89 Vendar, tako kot poudarja generalni pravobranilec v točki 113 sklepnih predlogov, v konkretnem primeru ni bilo prepričljivo ugotovljeno, da bi avstrijski organi ob pripravi sporne uredbe zadosti preučili, ali je cilj zmanjšanja emisij onesnaževal mogoče doseči z drugimi ukrepi, ki manj omejujejo prosti pretok, in ali je dejansko obstajala stvarna nadomestna rešitev, ki omogoča zagotovitev prevoza zadevnega blaga z drugimi načini prevoza ali drugimi cestnimi povezavami.
- 90 Poleg tega je bilo dvomesečno prehodno obdobje med dnevom sprejetja sporne uredbe in dnevom, ki so ga avstrijski organi predvideli za izvajanje sektorske prepovedi vožnje, očitno nezadostno, da bi zadevnim subjektom dalo razumen čas, da bi se prilagodili novim okoliščinam (glej v tem smislu zgoraj navedeni sodbi z dne 14. decembra 2004 Komisija proti Nemčiji, točki 79 in 80, in Radlberger Getränkegesellschaft in S. Spitz, točki 80 in 81).
- 91 Ob upoštevanju vsega zgoraj navedenega je treba skleniti, da sporne uredbe, zato ker ne spoštuje načela sorazmernosti, ni mogoče veljavno utemeljiti z razlogi, ki zadevajo varstvo kakovosti zraka. Zato ta uredba ni združljiva s členoma 28 ES in 29 ES.

Kršitev uredb št. 881/92 in 3118/93

- 92 Po mnenju Komisije sporna uredba krši tudi člena 1 in 3 Uredbe št. 881/92 ter člena 1 in 6 Uredbe št. 3118/93.
- 93 V zvezi s tem zadošča ugotovitev, da Komisija v podporo takemu očitku tako v svoji vlogi ali repliki kot tudi na obravnavi ni navedla posebne utemeljitve.
- 94 Zato se ta očitek zavrne.
- 95 Glede na vse zgoraj navedeno je treba ugotoviti, da Republika Avstrija s tem, da je s sprejetjem sporne uredbe tovornjakom nad 7,5 tone, ki prevažajo določeno blago, prepovedala vožnjo na odseku avtoceste A 12 v dolini reke Inn, ni izpolnila obveznosti iz členov 28 ES in 29 ES.

Stroški

- 96 V skladu s členom 69(2) Poslovnika se neuspeli stranki naloži plačilo stroškov, če so bili ti priglašeni. Komisija je predlagala, naj se Republikli Avstriji naloži plačilo stroškov, in ker ta v bistvenem delu s predlogi ni uspela, se ji naloži plačilo stroškov.

Ob uporabi odstavka 4 istega člena države članice, ki so intervenirale v podporo predlogov Komisije, nosijo svoje stroške.

Iz teh razlogov je Sodišče (veliki senat) razsodilo:

- 1. Republika Avstrija s tem, da je s sprejetjem uredbe deželnega glavarja Tirolske, ki omejuje promet na avtocesti A 12 v dolini reke Inn (sektorska prepoved vožnje) [Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden (sektorales Fahrverbot)], z dne 27. maja 2003 tovornjakom nad 7,5 tone, ki prevažajo določeno blago, prepovedala vožnjo na odseku avtoceste A 12 v dolini reke Inn, ni izpolnila obveznosti iz členov 28 ES in 29 ES.**
- 2. V preostalem se tožba zavrne.**
- 3. Republikli Avstriji se naloži plačilo stroškov.**
- 4. Zvezna republika Nemčija, Italijanska republika in Kraljevina Nizozemska nosijo svoje stroške.**

Podpisi