EUROOPA KOHTU OTSUS (suurkoda)

21. detsember 2011 *

Kohtuasjas C-28/09,

mille ese on EÜ artikli 226 alusel 21. jaanuaril 2009 esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi,

Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: P. Oliver, A. Alcover San Pedro ja B. Schima, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

hageja,

keda toetavad:

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

* Kohtumenetluse keel: saksa.

Madalmaade Kuningriik, esindajad: C. Wissels, Y. de Vries ja M. Noort,

menetlusse astujad,

versus

Austria Vabariik, esindajad: E. Riedl, G. Eberhard ja C. Ranacher, keda abistasid L. Schmutzhard ja J. Thudium,

kostja,

EUROOPA KOHUS (suurkoda),

koosseisus: president V. Skouris, kodade esimehed A. Tizzano, J.N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J. Malenovský, U. Lõhmus ja A. Prechal, kohtunikud A. Rosas (ettekandja), E. Levits, A. Ó Caoimh ja L. Bay Larsen,

kohtujurist: V. Trstenjak,
kohtusekretär: ametnik B. Fülöp,

I - 13568

arvestades kirjalikus menetluses ja 19. oktoobri 2010. aasta kohtuistungil esitatut,

olles 16. detsembri 2010. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Euroopa Ühenduste Komisjon palub esitatud hagiavalduses Euroopa Kohtul tuvastada, et kuna Austria Vabariik on kehtestanud teatud kaupu vedavate üle 7,5-tonniste veoautode liiklemise keelu kiirtee A 12 Inni orgu (Austria) läbival lõigul, on ta rikkunud EÜ artiklist 28 ja EÜ artiklist 29 tulenevaid kohustusi.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

2 Välisõhu kvaliteedi kaitset käsitlevate liidu õigusnormide hulka kuuluvad eelkõige nõukogu 27. septembri 1996. aasta direktiiv 96/62/EÜ välisõhu kvaliteedi hindamise ja juhtimise kohta (EÜT L 296, lk 55; ELT eriväljaanne 15/03, lk 95) ja nõukogu 22. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/30/EÜ vääveldioksiidi, lämmastikdioksiidi ning lämmastikoksiidide, tahkete osakeste ja plii piirtasemete kohta välisõhus (EÜT L 163, lk 41; ELT eriväljaanne 15/04, lk 164), muudetud komisjoni 17. oktoobri 2001. aasta otsusega 2001/744/EÜ (EÜT L 278, lk 35; ELT eriväljaanne 15/06, lk 274) (edaspidi „direktiiv 1999/30”). Vastavalt direktiivide põhjendustele on nende eesmärk kaitsta keskkonda ja inimeste tervist.

3 Need direktiivid tunnistati alates 11. juunist 2010 kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2008. aasta direktiiviga 2008/50/EÜ välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta (ELT L 152, lk 1), ilma et see oleks piiranud liikmesriikide kohustusi, mis on seotud kõnealuste direktiivide ülevõtmise ja kohaldamise tähtaegadega. Faktiliste asjaolude asetleidmise aega arvestades on need direktiivid siiski käesolevas asjas kohaldatavad.

4 Direktiivi 96/62 artikli 1 kohaselt on direktiivi üldeesmärk määratleda ühise strateegia aluspõhimõtted, selleks et:

– määratleda ja seada ühenduses välisõhu kvaliteedi eesmärgid inimeste tervisele ja kogu keskkonnale avalduvate kahjulike mõjude vältimiseks või vähendamiseks,

– hinnata ühiste meetodite abil ja ühiste kriteeriumide alusel välisõhu kvaliteeti liikmesriikides,

– hankida küllaldasi andmeid välisõhu kvaliteedi kohta ja tagada, et need tehakse – muu hulgas häiretasemetena – kättesaadavaks avalikkusele, ning

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

5 Direktiivi 96/62 artiklis 4 on sätestatud, et Euroopa Liidu Nõukogu määrab komisjoni ettepanekul kindlaks direktiivi I lisas loetletud saasteainete piirtasemed. Muu hulgas on selles lisas, mille pealkiri on „Loetelu õhusaasteainetest, mida tuleb välisõhu kvaliteedi hindamisel ja juhtimisel arvesse võtta", nimetatud lämmastikdioksiidi (NO_2).

6 Direktiivi 96/62 artikkel 7 sätestab:

„1. Liikmesriigid võtavad piirtasemetest kinnipidamiseks vajalikke meetmeid.

[…]

3. Liikmesriigid koostavad tegevuskavad ja näitavad neis ära meetmed, mida tuleb võtta kiiresti, kui on oht, et piir- ja/või häiretasemed ületatakse, et seda ohtu ja sellise olukorra kestvust vähendada. Sellistes kavades võib olenevalt konkreetsest olukorrast näha ette meetmeid tegevuse, sealhulgas maanteeliikluse juhtimiseks ja vajaduse korral peatamiseks, mis aitavad kaasa ületatud piirtasemete saavutamiseks."

7 Direktiivi 96/62 artikli 8 lõige 3 sätestab:

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

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

8 IV lisas loetletud teabe hulka kuulub teave ülemäärase saaste asukoha, peamiste saastet tekitavate heitmeallikate ning olemasolevate ja kavandatavate meetmete kohta.

9 Lämmastikdioksiidi piirtasemed on ette nähtud direktiivis 1999/30. Vastavalt direktiivi põhjendusele 4 kujutavad need piirtasemed endast miinimumnõudeid ning kooskõlas EÜ asutamislepingu artikliga 130t (muudetuna EÜ artikkel 176) võivad liikmesriigid säilitada või kasutusele võtta ka karmimad kaitsemeetmed.

10 Direktiivi 1999/30 artikkel 4 „Lämmastikdioksiid ja lämmastikoksiidid" sätestab:

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

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

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

11 Lämmastikdioksiidi kohta on direktiivi 1999/30 II lisa I jaos märgitud järgmist:

– inimese tervise kaitseks ettenähtud tunniseks piirtasemeks määratakse 200 µg/m3, mida „ei tohi ületada rohkem kui 18 korral kalendriaasta jooksul", suurendatuna ületamismäära võrra, mis väheneb nullini 1. jaanuariks 2010;

– inimese tervise kaitseks ettenähtud aastaseks piirtasemeks määratakse 40 µg/m3, suurendatuna samasuguse ületamismäära võrra, mis väheneb nullini 1. jaanuariks 2010, seega 2006. aastal on piirtasemeks 48 µg/m3, 2007. aastal 46 µg/m3, 2008. aastal 44 µg/m3 ja 2009. aastal 42 µg/m3.

12 Liidu õigusaktides on sätestatud liikmesriikides müüdavatele uutele mootorsõidukitele saasteainete, eelkõige tahkete osakeste ja lämmastikoksiidide (NO_x) heitkoguste piirnormid. Sõidukite diiselmootoritest eralduvate gaasiliste ja tahkete osakeste heitkoguste ning sõidukites kasutatavatest maagaasil või veeldatud naftagaasil töötavatest ottomootoritest eralduvate gaasiliste osakeste heitkoguste piirnormid on koondatud nimetuste Euro I, II, jne alla, ning väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitkoguste piirnormid on koondatud nimetuste Euro 0, 1, 2, jne alla.

Siseriiklik õigus

13 Austria õigusesse võeti direktiivid 96/62 ja 1999/30 üle muudatustega seaduses välisõhu kaitsmise kohta saasteainete eest (Immissionsschutzgesetz-Luft, *BGBl.* I, 115/1997, edaspidi „IG-L").

14 IG-L § 3 lõike 1 kohaselt kehtivad inimeste tervise kaitseks kogu Austria territooriumil saasteainete piirtasemed, mis on kindlaks määratud selle seaduse 1. ja 2. lisas. Lämmastikdioksiidi aastaseks piirtasemeks on 1. lisas ette nähtud 30 µg/m3. Lisaks sellele näeb 1. lisa ületamismäärana ette 30 µg/m3, mis järk-järgult väheneb. Seega on lämmastikdioksiidi piirtase 2006.–2009. aastal lõpptulemusena 40 µg/m3 ja 2010. aastal 35 µg/m3.

15 IG-L § 10 kohaselt tuleb hiljemalt 24 kuu jooksul selle aasta lõpust, mil tuvastati piirtaseme ületamine, näha määrusega ette meetmed. Võimalike võetavate meetmete hulka kuuluvad selle seaduse § 16 lõike 1 punkti 4 kohaselt mootorsõidukitele kehtestatavad liiklemiskeelud.

16 Landeshauptmann von Tirol (Tirooli liidumaa valitsusjuht) andis IG-L alusel 17. detsembri 2007. aasta määruse, millega keelatakse kiirtee A 12 Inni orgu läbival lõigul teatavate kaupade vedu (sektoriline liiklemiskeeld) (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*, nr 92/2007) (edaspidi „vaidlusalune määrus"). See määrus, millega keelati teatavaid kaupu vedavate üle 7,5-tonniste raskeveokite liiklemine selle kiirtee ühel lõigul (edaspidi „sektoriline liiklemiskeeld"), jõustus 1. jaanuaril 2008.

17 Vastavalt selle määruse §-le 1 on määruse eesmärk vähendada inimeste põhjustatud heitkoguseid ja parandada seeläbi välisõhu kvaliteeti, et tagada inimeste tervise ning loomastiku ja taimestiku püsiv kaitse.

18 Vaidlusaluse määruse § 2 piiritleb „saneeritava piirkonna" (*Sanierungsgebiet*). Kiirteest A 12 hõlmab see 90 km pikkuse lõigu Zirli (ligikaudu 12 km Innsbruckist lääne pool) ning Saksamaa ja Austria piiri (ligikaudu 78 km Innsbruckist ida pool) vahel ning 100-meetrise riba kummalgi pool teed.

19 Määruse § 3 sätestab:

„Kiirtee A 12 Inni orgu läbival lõigul on mõlemas sõidusuunas alates kilomeetrist 6,350 Langkampfeni valla territooriumil kuni kilomeetrini 90 Zirli valla territooriumil keelatud liiklemine järgmiste sõidukitega:

raskeveokid või sadulveokid, mille lubatud täismass on suurem kui 7,5 tonni, ja haagistega raskeveokid, mille puhul on mõlema sõiduki lubatud täismass kokku suurem kui 7,5 tonni ja mis on ette nähtud järgmiste kaupade veoks:

a) alates 2. maist 2008 („esimene etapp"):

1. kõik Euroopa jäätmenimistusse kantud jäätmed (vastavalt komisjoni [3. mai 2000. aasta otsusele 2000/532/EÜ, millega asendatakse otsus 94/3/EÜ (millega kehtestatakse jäätmeid käsitleva nõukogu direktiivi 75/442/EMÜ artikli 1 punkti a kohaselt jäätmete nimistu) ja nõukogu otsus 94/904/EÜ (millega

kehtestatakse ohtlikke jäätmeid käsitleva nõukogu direktiivi 91/689/EMÜ artikli 1 lõike 4 kohaselt ohtlike jäätmete nimistu) (EÜT L 226, lk 3; ELT eriväljaanne 15/05, lk 151)], mida on muudetud [nõukogu 23. juuli 2001. aasta] otsusega 2001/573/EÜ [(EÜT L 203, lk 18; ELT eriväljaanne 15/06, lk 165)];

2. kivimid, muld, süvenduspinnas:

b) alates 1. jaanuarist 2009 („teine etapp”):

1. ümarpuit ja kork,

2. mitteraudmetallide ja raudmetallide maagid,

3. mootorsõidukid ja haagised,

4. teras, välja arvatud ehitusobjektidele tarnimiseks ette nähtud sarrus- ja konstruktsiooniteras,

5. marmor ja travertiin,

6. keraamilised plaadid.”

20 Vaidlusaluse määruse § 4 arvab sektorilise liiklemiskeelu alt välja teatud mootorsõidukid, eelkõige need, millele laaditakse kaup peale või millelt laaditakse kaup maha „põhitsoonis", ja need, millele laaditakse kaup peale või millelt laaditakse kaup maha „laiendatud tsoonis"; idapoolses sõidusuunas selliste mootorsõidukite liiklemine, millega veetav kaup laaditakse maha Halli raudteeterminalis, läänepoolses sõidusuunas selliste mootorsõidukite liiklemine, millega veetav kaup laaditakse maha Wörgli raudteeterminalis, samuti läänepoolses sõidusuunas selliste mootorsõidukite liiklemine, millele on kaup peale laaditud Halli raudteeterminalis, idapoolses sõidusuunas selliste mootorsõidukite liiklemine, millele on kaup peale laaditud Wörgli raudteeterminalis.

21 „Põhitsooni" piiresse jäävad haldusterritoriaalsed piirkonnad Imst, Innsbruck-Land, Innsbruck-Stadt, Kufstein ja Schwaz. „Laiendatud tsooni" piiresse jäävad Austrias haldusterritoriaalsed piirkonnad Kitzbühel, Landeck, Lienz, Reutte ja Zell am See, Saksamaal maakonnad Bad Tölz, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim (sh linn) ja Traunstein ning Itaalias omavalitsusüksuste liidud Eisacktal, Pustertal ja Wipptal.

22 Sama artikkel viitab ka IG-L-is ette nähtud eranditele. Sektoriline liiklemiskeeld ei laiene teatavatele sõidukikategooriatele, sealhulgas teekorrastusmasinatele, prügiveoautodele ning põllu- ja metsatöömasinatele. Seaduse kohaselt võib üldisele huvile või märkimisväärsele erahuvile tuginedes taotleda erandeid ka muudele sõidukikategooriatele.

23 Pärast põhjendatud arvamuses määratud tähtaja lõppu, s.o pärast 8. juunit 2008 tehti vaidlusaluses määruses mitu muudatust.

24 Sektorilise liiklemiskeelu rakendamist lükati osaliselt edasi. Innsbrucki linnast idas asuva sektori kohta nähti ette, et lisaks juba varem ette nähtud kaupade, s.o jäätmete, kivimite, mulla või süvenduspinnase veole kohaldatakse seda meedet alates 1. jaanuarist 2009 ainult ümarpuidu ja korgi veole ning mootorsõidukite ja haagiste veole. Keraamiliste plaatide ja terase veo suhtes jõustus sektoriline liiklemiskeeld alles 1. juulil 2009 (kolmas etapp) ning mitteraudmetallide ja raudmetallide maakide, marmori ja travertiini veo suhtes 1. juulil 2010 (neljas etapp).

25 Innsbrucki linnast läänes asuva sektori (Innsbruck-Zirl) puhul lükati sektorilise liiklemiskeelu rakendamist edasi 1. jaanuarini 2011 kõigi vaidlusaluses määruses käsitletud kaupade osas.

26 Veel nähti mitmesuguseid erandeid ette dekreediga. Eelkõige puudutasid need erandid tunnustatud organisatsioonide abikonvoisid ja militaartransporti.

Vaidluse taust

27 Ligikaudu 145 kilomeetri pikkune kiirtee A 12 ühendab Innsbruckist ida pool asuvat Kufsteini valda ja Innsbruckist lääne pool asuvat Landecki valda. Alates 2002. aastast on sellel kiirteel täheldatud direktiivi 1999/30 II lisa I jaos ette nähtud lämmastikdioksiidi aastase piirtaseme ületamist. Selle õhusaasteaine suurimad kontsentratsioonid mõõdeti Vomp/Raststätte kontrollpunktis. Sama aasta jooksul oli selle saasteaine kontsentratsiooni registreeritud aastakeskväärtus 61 µg/m3, ehkki mainitud I jao

kohaselt oli aastaseks piirtasemeks, mida oli suurendatud ületamismäära võrra, määratud 56 µg/m3. Aastatel 2003–2008 täheldati veel suuremaid piirtaseme ületamisi. Näiteks 2008. aastal registreeriti kõnesolevas kontrollpunktis lämmastikdioksiidi kontsentratsiooniks 66 µg/m3, mis tähendas selleks aastaks ette nähtud ja ületamismäära võrra suurendatud piirtaseme 48 µg/m3 ületamist 50 %. Piirtaseme ületamised olid veel suuremad võrreldes IG-L-is ette nähtud lämmastikdioksiidi piirtasemete ja nende ületamismääradega.

28 Lämmastikdioksiidi piirtaseme järgimise tagamiseks võtsid Austria ametiasutused rea meetmeid mootorsõidukite tekitatavate heitmete ja liiklustiheduse vähendamiseks.

29 Need ametiasutused kehtestasid 1. oktoobril 2002 ajutise öise liiklemise keelu raskeveokitele kiirtee A 12 ühel lõigul. Hiljem pikendati seda meedet ning alates 1. juunist 2003 asendati see alalise öise liiklemise keeluga kaubaveoks kasutatavatele üle 7,5-tonnistele raskeveokitele, kusjuures selline keeld kehtis aastaringselt.

30 Tirooli liidumaa valitsusjuht andis 27. mail 2003 määruse, millega keelati tähtajatult selle kiirtee Kundli ja Ampassi valdade vahelisel lõigul määruses loetletud kaupade vedu raskeveokitega, mille lubatud täismass on suurem kui 7,5 tonni. Täpsemalt puudutas see jäätmete, teravilja, ümarpuidu ja korgi, mitteraudmetallide ja raudmetallide maakide, kivimite, muldade, süvenduspinnase, mootorsõidukite ja haagiste ning terase vedu. Keelust oli siiski ette nähtud erand selliste kaupade veole, mille lähte- või sihtpunkt oli Innsbrucki linnas või Kufsteini, Schwazi või Innsbruck-Landi piirkonnas. Lisaks ei laienenud sektoriline liiklemiskeeld teatavatele sõidukikategooriatele, nagu teekorrastusmasinatele, prügiveoautodele ning põllu- ja metsatöömasinatele. Lõpuks võis üldisele huvile või märkimisväärsele erahuvile tuginedes taotleda

erandeid ka muudele sõidukikategooriatele. Seda meedet tuli hakata kohaldama kohe alates 1. augustist 2003.

31 Komisjon oli seisukohal, et selle määrusega kehtestatud keelu näol on tegemist kaupade vaba liikumise piiranguga EÜ artiklite 28 ja 29 mõttes, ning esitas 24. juulil 2003 Austria Vabariigi vastu EÜ artikli 226 alusel liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi.

32 Olles ettevaatusabinõuna käskinud sellel liikmesriigil kõnesoleva keelu täitmise peatada, tuvastas Euroopa Kohus 15. novembri 2005. aasta otsuses kohtuasjas C-320/03: komisjon *vs.* Austria (EKL 2005, lk I-9871), et Austria Vabariik on rikkunud EÜ artiklitest 28 ja 29 tulenevaid kohustusi, kuna kõnesolevat määrust tuleb pidada koguselise piiranguga samaväärseks meetmeks, mida ei saa selle ebaproportsionaalsuse tõttu õigustada välisõhu kvaliteedi kaitsmisega.

33 Selle kohtuotsuse järel valmistasid Austria ametiasutused ette uued meetmed välisõhu kvaliteedi parandamiseks kiirteel A 12. Alates 2006. aastast rakendati järk-järgult rida meetmeid, sealhulgas käesolevas asjas käsitletav sektoriline liiklemiskeeld.

34 Ajavahemikul 1. novembrist 2006 kuni 30. aprillini 2007 kehtestati kiirtee A 12 lõigul, mis jäi Austria ja Saksamaa piiri ning Zirli valla vahele, kiiruspiirang 100 km/h. Novembris 2007 asendati see ajutine meede kiiruspiiranguga, mis muutub olenevalt tegelikult mõõdetud üldisest saastetasemest ja meteoroloogilistest teguritest (edaspidi „muutuv kiiruspiirang”).

35 Peale selle kehtestati alates 1. jaanuarist 2007 Zirli ja Kufsteini valdade vahel liiklemiskeeld sadulveokitele ja üle 7,5-tonnistele haagisega raskeveokitele, mis ei vasta Euro II klassile. Alates 1. novembrist 2008 kohaldatakse seda meedet ka veoautodele, mis ei vasta Euro III normile. Alates 1. novembrist 2009 kehtib üldine liiklemiskeeld kõigile üle 7,5-tonnistele raskeveokitele, mis ei ole kooskõlas Euro II normiga.

36 Kiirtee A 12 ühel lõigul raskeveokite öise liiklemise keelu territoriaalset kohaldamisala laiendati alates 1. jaanuarist 2007. Euro IV ja Euro V klasside raskeveokitele nähti ette ajutine erand, kuid 31. oktoobriks 2009 kaotati see järk-järgult.

37 Sektoriline liiklemiskeeld ja muud käesoleva otsuse punktides 34–36 loetletud meetmed on osa kavast, mille Austria ametiasutused koostasid direktiivi 96/62 artikli 8 lõike 3 alusel, et tagada direktiivi 1999/30 II lisa I jaos määratud lämmastikdioksiidi piirtaseme järgimine Tirooli liidumaal.

Kohtueelne menetlus

38 Austria Vabariik teatas kavandatavast sektorilisest liiklemiskeelust komisjonile 11. jaanuaril 2007 konsulteerimise menetluses, mis on sätestatud nõukogu 21. märtsi 1962. aasta otsuses, millega nähakse ette eelneva läbivaatamise ja konsulteerimise menetlus liikmesriikide poolt kavandatavate transporti käsitlevate õigusaktide suhtes (EÜT 1962, 23, lk 720; ELT eriväljaanne 07/01, lk 3), mida on muudetud nõukogu

22. novembri 1973. aasta otsusega 73/402/EMÜ (EÜT L 347, lk 48; ELT eriväljaanne 01/01, lk 68).

39 Komisjon andis vastuseks 20. juulil 2007 arvamuse, milles ta järeldas, et kui sektoriline liiklemiskeeld peaks vastu võetama, on tegemist kaupade vaba liikumise piiranguga, mis on vastuolus EÜ artiklitest 28 ja 29 tulenevate kohustustega.

40 Kuna vaidlusalune määrus võeti 17. detsembril 2007 ikkagi vastu ja see jõustus 1. jaanuaril 2008, saatis komisjon Austria Vabariigile 31. jaanuaril 2008 märgukirja, milles ta kordas varasemat seisukohta ja palus sellel liikmesriigil esitada oma seisukoht 15 päeva jooksul kirja kättesaamisest.

41 Austria Vabariik vaidles 15. veebruari 2008. aasta vastuses komisjoni etteheitele vastu. Kiirteel A 12 välisõhu kvaliteedi parandamiseks kehtestatud sektorilise liiklemiskeelu eesmärk on suunata „raudteel transportimiseks sobivad" kaubad ümber sellele transpordiliigile. Järelikult ei ole selle keelu näol tegemist kaupade vaba liikumise piiranguga ning igal juhul õigustab seda tervise- ja keskkonnakaitse eesmärk. Lisaks tuleb arvesse võtta Austria geograafilist asendit. Liidusiseste autovedude kiire kasv on suurendanud keskkonnale avaldatavat survet Alpide transiidikoridorides ja nende lähiümbruses.

42 Kuna see vastus ei veennud komisjoni, saatis ta liikmesriigile 8. mail 2008 põhjendatud arvamuse, paludes tal võtta põhjendatud arvamuse järgimiseks vajalikud meetmed ühe kuu jooksul arvamuse kättesaamisest.

43 Austria Vabariik vastas põhjendatud arvamusele 9. juuni 2008. aasta kirjaga, milles jäi oma varasema seisukoha juurde. 2. detsembri 2008. aasta täiendavas kirjas teatas ta komisjonile, et Innsbruckist lääne poole jäävas piirkonnas jõustub sektoriline liiklemiskeeld alles 1. jaanuaril 2011.

44 Komisjoni need selgitused ei rahuldanud ja ta otsustas esitada käesoleva hagi.

Menetlus Euroopa Kohtus

45 Euroopa Kohtu presidendi 19. juuni 2009. aasta määrusega said Itaalia Vabariik ja Madalmaade Kuningriik loa astuda menetlusse komisjoni nõuete toetuseks.

46 Euroopa Kohtu presidendi 19. augusti 2009. aasta määrusega sai Taani Kuningriik loa astuda menetlusse Austria Vabariigi nõuete toetuseks. Kuna Taani Kuningriik teavitas 2. märtsi 2010. aasta kirjaga Euroopa Kohut, et loobub menetlusse astumisest, kustutas Euroopa Kohtu president 7. mai 2010. aasta määrusega selle liikmesriigi kui menetlusse astuja kohtuasjast.

Vastuvõetavus

Poolte argumendid

47 Austria Vabariik esitab Madalmaade Kuningriigi menetlusse astumise avaldusele vastuvõetamatuse vastuväite. Viimane on üritanud hagi eset laiendada, väites, et sektoriline liiklemiskeeld on kaudne diskrimineerimine, kuna see ei puuduta kogu raskeveokite liiklust, vaid üksnes üle 7,5-tonnise täismassiga raskeveokite liiklemist.

48 Austria Vabariik esitab vastuvõetamatuse vastuväite ka Itaalia Vabariigi menetlusse astumise avaldusele. Ta leiab, et Itaalia Vabariik on esitanud uue väite, mainides sektorilisele liiklemiskeelule alternatiivse meetmena meedet, mida komisjon silmas ei pidanud, nimelt võimalust kehtestada liiklemiskeeld, mis puudutab alla 7,5-tonniseid sõidu- ja veoautosid sõltuvalt nende Euro-klassist.

49 Kohtuistungil seadis Itaalia valitsus selle vastuvõetamatuse vastuväite kahtluse alla.

Euroopa Kohtu hinnang

50 Menetlusse astumise avalduste kohta esitatud vastuvõetamatuse vastuväidete põhjendatuse hindamiseks tuleb meenutada, et Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 40 lõike 4 kohaselt piirdub menetlusse astumise avaldus ühe poole nõuete toetamisega. Mainitud sättega ei ole siiski vastuolus, kui menetlusse astuja esitab uusi argumente või argumente, mis erinevad toetatava poole argumentidest, tingimusel et menetlusse astuja toetab selle poole nõudeid (vt eelkõige 23. veebruari 1961. aasta otsus kohtuasjas 30/59: De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg *vs.* Ülemamet, EKL 1961, lk 1; 19. novembri 1998. aasta otsus kohtuasjas C-150/94: Ühendkuningriik *vs.* nõukogu, EKL 1998, lk I-7235, punkt 36, ja 8. juuli 2010. aasta otsus kohtuasjas C-334/08: komisjon *vs.* Itaalia, EKL 2010, lk I-6869, punktid 53–55).

51 Tuleb tõdeda, et Madalmaade Kuningriigi väide puudutab komisjoni etteheidet seoses sektorilise liiklemiskeelu diskrimineerivusega. Itaalia Vabariigi esitatud väide puudutab kõnesoleva keelu võimalikku diskrimineerivust ja konkreetsemalt etteheidet, et Austria Vabariik ei ole hoolikalt kaalunud võimalust kasutada meetmeid, mis piiravad kaupade vaba liikumist vähem.

52 Kuigi need väited sisaldavad komisjoni argumentidest erinevaid argumente, käsitlevad need ka komisjoni esitatud etteheiteid ja toetavad tema nõudeid. Need väited püüavad vaidlusse täiendavat selgust tuues kaasa aidata liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi edukusele (vt selle kohta 27. novembri 2003. aasta otsus kohtuasjas C-185/00: komisjon *vs.* Soome, EKL 2003, lk I-14189, punkt 92).

53 Järelikult tuleb vastuvõetamatuse vastuväited tagasi lükata.

Põhiküsimus

Poolte argumendid

54 Komisjon toonitab kõigepealt, et ta ei alahinda Alpe läbiva transiidiga seotud probleeme. Samuti nõustub ta sellega, et alates 2002. aastast on kiirteel A 12 täheldatud direktiivi 1999/30 II lisa I jaos ette nähtud lämmastikdioksiidi piirtaseme ületamist ning sellises olukorras paneb direktiiv 96/62 Austria Vabariigile kohustuse tegutseda. Kuigi enamiku välisõhu kvaliteedi parandamiseks asjassepuutuvas piirkonnas kavandatud meetmeid sai heaks kiita, ei ole vaidlusalune määrus siiski liidu õigusega kooskõlas.

55 Komisjoni hinnangul on sektoriline liiklemiskeeld koguseliste piirangutega samaväärse toimega meede EÜ artiklite 28 ja 29 tähenduses, kuna see takistab kaupade vaba liikumist ja eeskätt kaupade vaba transiiti.

56 Asjaolu, et vaidlusalune määrus on osa Austria ametiasutuste võetud meetmete kogumist, ei mõjuta selle vabaduse kasutamise piirangu esinemist, sest iga siseriiklikku meedet tuleb hinnata eraldi, et teha kindlaks selle kooskõla kõnesolevate artiklitega.

57 Antud juhul on tegemist meetmega, mis on radikaalsem kui meede, mida käsitleti eespool viidatud kohtuotsuses komisjon *vs.* Austria. Nimelt puudutab kõnesoleva keelu rakendamine mitte üksnes liiklust „põhja-lõuna teljel" (ühendus Itaalia – Brenner – Innsbruck – Langkampfen – Saksamaa) ja „põhja-lääne teljel" (ühendus

Vorarlberg – Ida-Euroopa), vaid ka liiklust „lõuna-lääne teljel" (ühendus Itaalia – Innsbruck – Vorarlberg/Bodeni järve piirkond). Sektorilise liiklemiskeelu esimese etapi rakendamisel, s.o alates 2. maist 2008 oleks see prognoosi kohaselt pidanud puudutama 35 000 raskeveokitega tehtavat vedu aastas. Alates teise etapi rakendamisest ehk 1. jaanuarist 2009 oleks kõnesolev meede pidanud puudutama 200 000 vedu aastas, mis vastas 7,3 %-le kõigist raskeveokitega kiirteel A 12 tehtavatest vedudest. Selle meetme mõju puudutas Austria kiirteede võrgust ligikaudu 300 kilomeetrit.

58 Komisjon väidab, et vaidlusaluses määruses käsitletud kaupade transpordi tagamiseks tuleb kasutada raudteeliiklust või mööda teisi maanteid kulgevat pikemat marsruuti, mis toob asjassepuutuvatele ettevõtjatele kaasa täiendavaid kulusid. Niisiis on sektorilisel liiklemiskeelul olulised majanduslikud tagajärjed, mis puudutavad mitte ainult veoettevõtjaid, vaid ka asjaomaste kaupade tootjaid, kes peavad kandma suuremaid transpordikulusid, mis kahjustab nende konkurentsivõimet.

59 Komisjon peab vaidlusalust määrust diskrimineerivaks. Kuna kohaliku ja regionaalliikluse suhtes ei kohaldata sektorilist liiklemiskeeldu, puudutab see *de facto* peamiselt rahvusvahelist kaupade transiitvedu. Lisaks on alust karta, et sellest erandeid ette nägevast regulatsioonist kasu saavad ettevõtjad kasutavad erandit ette nägevaid sätteid ära pikamaavedude pakkumiseks, kuna väljaspool seda piirkonda asuvad ettevõtjad ei saa selliseid vedusid enam pakkuda.

60 Kuivõrd sektoriline liiklemiskeeld ei puuduta otseselt mootorsõidukite tekitatud heitkoguseid, vaid nendega veetavaid kaupu, võib sellel olla diskrimineeriv mõju

liikmesriikidevahelisele kaubandusele. Komisjon märgib, et eelkõige võib see puudutada puidu ja puittoodetega kauplemist ning marmori ja travertiiniga kauplemist.

61 Mis puudutab sektorilise liiklemiskeelu võimalikku õigustatust, siis möönab komisjon, et see keeld võib kaasa aidata keskkonnakaitse eesmärgi saavutamisele. Kuid ta peab küsitavaks selle meetme vastavust proportsionaalsuse põhimõttele.

62 Sektorilises liiklemiskeelus on sisemisi vastuolusid, mistõttu ei ole selle sobivus taotletud eesmärgi saavutamiseks tõendatud.

63 Komisjoni arvates on vaidlusaluse määruse peamine eesmärk vähendada mitte mootorsõidukite tekitatud heitkoguseid, vaid maanteeliiklust. Niisugusel vähendamisel on õhukvaliteedile aga vaid kaudne mõju.

64 Kuna sektoriline liiklemiskeeld puudutab transporditavaid kaupu, mitte otseselt heitkoguseid, mida tekitavad transpordivahendid, on selle tagajärjeks, et lubatakse saastavamate raskeveokite liiklust, kui need veavad kaupu, mis ei kuulu selle keelu kohaldamisalasse, samas kui vähem saastavate raskeveokite liiklus keelatakse, kui need veavad näiteks keraamilisi plaate.

65 Lisaks eirab otsus suunata „raudteel transportimiseks sobivad" kaubad ümber sellele transpordiliigile fakti, et raudteetranspordi kasutamise võimalikkus sõltub sageli

mitmesugustest veoülesande logistilistest parameetritest, näiteks veomahust. Pealegi oleks see kriteerium liiga ähmane ning ei saa välistada, et kaubad, mis peaksid selle keelu alla kuuluma, valitakse välja suvaliselt või diskrimineerivalt ning et seda valikut laiendatakse hiljem teistele tootegruppidele.

66 Komisjoni arvates ei ole Austria ametiasutused kõiki sektorilise liiklemiskeelu võimalikke alternatiive uurinud ja vajaduse korral rakendanud. Mitmesuguste meetmete hulgas, mis komisjoni sõnutsi piiravad kaupade vaba liikumist vähem, on muutuva kiiruspiirangu asendamine alalise kiiruspiiranguga 100 km/h.

67 Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelbergi 30. novembri 2007. aasta uuringust (edaspidi „IFEU uuring") nähtub, et alaline kiiruspiirang 100 km/h võiks kuni 2010. aastani vähendada lämmastikdioksiidi heitkoguseid ligikaudu 7,5 %. Sellise piirangu ja muutuva kiiruspiirangu mõju võrdlus näitab, et viimati nimetatud piirangu rakendamine võimaldab Austria ametiasutuste arvutuse kohaselt vähendada asjassepuutuvas piirkonnas lämmastikdioksiidi heitkoguseid ligikaudu 3,6–3,8 % aastas. Austria Vabariik möönis vastuses põhjendatud arvamusele, et muutuva kiiruspiirangu mõju vastab 67 %-le mõjust, mis oleks alalisel kiiruspiirangul 100 km/h. Sellest järeldub, et muutuva kiiruspiirangu asendamine selle meetmega võimaldaks saavutada heitkoguste täiendavat vähendamist 1,8 %, mis ületaks sektorilise liiklemispiirangu mõju ehk nende õhusaasteainete vähenemise 1,5 % aastas.

68 Mis puudutab Ökoscience'i analüüsi muutuva kiiruspiirangu mõju kohta õhukvaliteedile 2007. aasta novembrist 2008. aasta oktoobrini (edaspidi „Ökoscience'i uuring"), millele viitas Austria Vabariik tõendamaks, et selline asendamine võimaldab

vähendada lämmastikdioksiidi heitkoguseid täiendavalt vaid 1,1 % aastas, siis see avaldati 2009. aasta märtsis ja sisaldas andmeid, mida oli võimalik saada alles pärast põhjendatud arvamuses antud tähtaja möödumist 8. juunil 2008.

69 Veel oleks võinud kaaluda teatavatesse Euro-klassidesse kuuluvate raskeveokite liiklemise keelu laiendamist teistesse, kõrgematesse klassidesse kuuluvatele veoautodele. Oma vastuses põhjendatud arvamusele ei nõustunud Austria Vabariik selle ettepanekuga, väites, et normile Euro IV vastavad raskeveokid paiskavad sageli õhku rohkem lämmastikdioksiidi kui normile Euro III vastavad raskeveokid. Isegi kui see väide peab paika, ei muuda see fakti, et Euro III klassi kuuluvate raskeveokite liiklemise keeld õhutab paljusid ettevõtjaid minema ennetähtaegselt üle Euro V klassile.

70 Komisjon mainib ka võimalust võtta kasutusele liikluse kontrollimise meetmeid, nagu loendursüsteem, kehtestada maanteemaksu süsteem sõltuvalt sõidukite poolt õhku paisatud saasteainete kogusest ja kohandada mineraalõli maksu või tarbimismaksu, selleks et edendada bensiinimootoriga sõidukite ostmist.

71 Komisjon leiab, et enne sektorilise liiklemiskeelu rakendamise otsustamist ei kontrollinud Austria ametiasutused, kas raudtee läbilaskevõime on piisav ja sobiv ning võimaldab kasutada asjassepuutuvate kaupade maanteeveo asemel raudteevedu. Sellise läbilaskevõime olemasolu ei ole tõendatud Innsbrucki linnast läänes asuva sektori osas ega linnast idast asuva sektori osas liiklemiskeelu rakendamise teise etapiga seonduvalt.

72 Võimalus kasutada raudtee-maatee ühendvedu (*Rollende Landstrasse*), s.o transpordiliiki, mille puhul veetakse raskeveokeid raudteed mööda ainult ühel osal marsruudist, on olemas vaid Innsbrucki linnast ida poole jäävas piirkonnas. Selles piirkonnas oleks vaid osaliselt võimalik tagada selliste kaupade vedu, mida puudutas sektorilise liiklemiskeelu teise etapi rakendamine 1. jaanuaril 2009, nagu algselt ette nähtud. Kui raudtee-maatee ühendveo läbilaskevõime oli 1. jaanuaril 2009 piisav, oli see tingitud vaid muudatustest, mida Austria Vabariik pärast põhjendatud arvamuses antud tähtaja möödumist tegi.

73 Saatjata kombineeritud vedu on majanduslikult ja logistiliselt huvipakkuv vaid pikkade distantside puhul.

74 Alternatiivsete marsruutide kasutamise osas nähtub, et kohalikel alternatiivsetel teedel on transiitvedu keelatud või ei ole need kohandatud raskeveokitele. Nii tuleks asjassepuutuvate välismaiste raskeveokite transiit ümber suunata kas Šveitsi kaudu või Tauerni kaudu Austrias, mis tooks kaasa teekonna märgatava pikenemise. Arvesse tuleb võtta ka täiendavaid kulusid seoses Šveitsi tolliformaalsustega.

75 Kuna puuduvad reaalsed asenduslahendused vaidlusaluses määruses käsitletud kaupade veo tagamiseks, ei ole sektorilise liiklemiskeelu rakendamiseks ette nähtud tähtajad piisavad selleks, et ettevõtjad, keda see meede puudutab, saaksid uute asjaoludega küllaldaselt kohaneda.

76 Innsbrucki linnast läänes asuva piirkonna (Zirl-Innsbruck) osas on sektorilise liiklemiskeelu vajalikkus tõendamata, sest puuduvad piisavad mõõtmisandmed, millest nähtuks, mil määral on see piirkond puudutatud. Puudub ka konkreetne mõjuanalüüs, mille põhjal võiks teha järelduse sektorilise liiklemiskeelu sobivuse ja vajalikkuse kohta.

77 Igal juhul näitab vaidlusaluse määruse korduv muutmine pärast põhjendatud arvamuses antud tähtaja möödumist seda, et Austria Vabariik ei hinnanud õigesti sektorilise liiklemiskeelu proportsionaalsust.

78 Madalmaade Kuningriik märgib menetlusse astumise avalduses, et vaidlusalune määrus tähendab kaudset diskrimineerimist. See määrus mõjutab välismaiste ettevõtjate korraldatud transiitliiklust suuremal määral kui Austria ettevõtjate oma, esiteks seetõttu, et määrus ei puuduta kõigi raskeveokite liiklust, vaid ainult üle 7,5-tonniste raskeveokite – mida enamasti kasutatakse transiitliikluses – liiklust, ning teiseks puudutab see maanteed, mis on transiitliikluse jaoks otsustava tähtsusega.

79 Itaalia valitsus pakub sektorilise liiklemiskeelu alternatiivina välja võimaluse kehtestada liiklemiskeeld alla 7,5-tonnistele sõidu- ja veoautodele sõltuvalt nende Euro-klassist. Komisjoni pakutud alternatiivil – laiendada vanematele raskeveokitele kehtestatud keeldu veoautodele, mis kuuluvad kõrgematesse Euro-klassidesse, konkreetsemalt Euro III klassi kuuluvatele veoautodele – võib veoautopargi koosseisu tõttu olla oluline majanduslik mõju selle liikmesriigi majandusele.

80 Lisaks viitavad menetlusse astunud riigid sektorilise liiklemiskeelu rakendamisest tulenevatele probleemidele. Raudteetranspordi ja asendusmarsruutide pakutavad alternatiivid ei võimalda rahuldada asjassepuutuvate ettevõtjate vajadusi. Itaalia Vabariik rõhutab eelkõige täiendavat halduskoormust ja rahalist kulu, mis tekib kaupade veol läbi Šveitsi.

81 Austria Vabariik vaidleb vastu väitele, et esineb kaupade vaba liikumise piirang EÜ artiklite 28 ja 29 mõttes.

82 Faktiliste asjaolude kohta märgib see liikmesriik, et hoolimata meetmetest välisõhu kvaliteedi parandamiseks Tirooli liidumaal, ületab lämmastikdioksiidi kontsentratsioon kiirteel A 12 selgelt direktiivi 1999/30 II lisa I jaos kindlaks määratud aastase piirtaseme, mida on suurendatud ületamismäära võrra. Selle piirtaseme järkjärgulise alanemise tõttu olukord halveneb. Ligikaudu 60 % lämmastikdioksiidi heitkogustest sellel kiirteel pärineb raskeveokitelt. Seega on kaupade maanteetransport selle õhusaasteaine heitkoguste peamine allikas asjassepuutuvas piirkonnas.

83 Austria Vabariik toonitab, et direktiiv 96/62 koostoimes direktiiviga 1999/30 näeb lämmastikdioksiidi aastase piirtaseme ületamise korral ette asjassepuutuva liikmesriigi tegutsemiskohustuse. Peale selle on Austria ametiasutustel kohustus tagada kodanike era- ja perekonnaelu austamine, mis on ette nähtud Euroopa Liidu põhiõiguste harta (edaspidi „harta") artiklis 7 ning Roomas 4. novembril 1950 alla kirjutatud Euroopa inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsiooni artikli 8 lõikes 2, kaasa arvatud õigus olla kaitstud tervise ja elukvaliteedi kahjustamise eest. Antud juhul leiti õige tasakaal asjas esil olevate huvide vahel vastavalt kohtupraktikale, nagu see tuleneb Euroopa Kohtu 12. juuni 2003. aasta otsusest kohtuasjas C-112/00: Schmidberger (EKL 2003, lk I-5659).

84 See liikmesriik leiab, et vaidlusaluse määruse kooskõla liidu õigusega tuleb hinnata mitte eraldi, vaid võttes arvesse kõiki meetmeid, mille hulka see kuulub. Et saavutada maanteeliikluse põhjustatud heitkoguste võimalikult ulatuslik ja tõhus vähendamine, on nimelt vaja tervikplaani, mis ühendaks erinevad meetmed. Need meetmed puudutavad mitte üksnes mootorsõidukitele eriomaseid heitkoguseid, vaid ka maanteeliikluse tihedust. Selle plaani elluviimine võimaldab asjassepuutuvas piirkonnas märgatavalt vähendada lämmastikdioksiidist tingitud saastust ja vähendada selle õhusaasteaine keskmist aastakontsentratsiooni 2010. aasta jooksul tasemele 55 µg/m3. Hoolimata sellise plaani vastuvõtmisest, ületab selle õhusaasteaine sisaldus õhus siiski oluliselt piirväärtust 40 µg/m3, mis on kõnesolevaks aastaks ette nähtud direktiivi 1999/30 II lisa I jaos.

85 Sektoriline liiklemiskeeld oma lõplikul kujul, s.o pärast otsust jätta selle kohaldamisalast välja teravilja vedu, puudutab aastas lõppkokkuvõttes ligikaudu 194 000 vedu, mis moodustab 6,6 % kõikidest raskeveokitega tehtavatest vedudest kiirteel A 12. Keeld ei ole selline, et see takistaks kaubavahetust liikmesriikide vahel, vaid takistab kõigest ühe transpordiliigi kasutamist ühes Alpe läbivas transiidikoridoris. Kõnesolevaid vedusid saaks osaliselt korraldada vaidlusaluses määruses käsitletud kaupade veo maanteelt raudteele üleviimisega ja osaliselt asendusmarsruutide kasutamisega.

86 Austria Vabariigi sõnutsi ei too see keeld kaasa ulatuslikke majanduslikke tagajärgi. Selle mõju on liiga juhuslik ja liiga kaudne, et seda saaks pidada takistuseks liikmesriikidevahelisele kaubandusele. Alates selle keelu esimese etapi rakendamisest, s.o 2. maist 2008 ei ole praktikas täheldatud mingeid takistusi kaubavahetusele.

87 Mis puudutab vaidlusaluse määruse väidetavat diskrimineerivust, siis lähtuti määruses käsitletud kaupade valikul objektiivsetest ja mittediskrimineerivatest kriteeriumidest.

88 Regionaalsele ja kohalikule maanteeliiklusele kohaldatav erand on tingitud asjaolust, et selliste vedude suunamine raudteele – eeldatavalt tsoonisiseselt – tooks kaasa täiendavad teekonnad raudteejaamadesse, millel oleks vaidlusaluse määruse eesmärgiga vastuolus olev tagajärg. Pealegi hõlmab selles määruses defineeritud „laiendatud tsoon" väljaspool Austria territooriumi asuvaid halduspiirkondi, mis tugevdab kõnesoleva regulatsiooni mittediskrimineerivust.

89 Mis puudutab kartust, et veoettevõtjad, kellele kohaldatakse erandeid, võivad pakkuda pikamaavedude teenuseid, siis on Austria ametiasutused võtnud võimalike kõrvalehoidmiste ja kuritarvituste vastu võitlemist võimaldavaid meetmeid.

90 Lisaks täpsustab Austria Vabariik, et teatud vedude puhul võib vastava taotluse esitamisel teha sektorilisest liiklemiskeelust erandeid igal üksikjuhul eraldi. Erandit ette nägevad sätted võimaldavad selliste kaupade maanteevedu, mille puhul on kindlaks tehtud, et seda ei saa konkreetsetel põhjustel üle viia raudteele. Pädevad asutused kohaldavad kõnesolevaid sätteid paindlikult.

91 Teise võimalusena väidab see liikmesriik, et sektorilist liiklemiskeeldu õigustab tervise ja keskkonna kaitsmine ning see on taotletavate eesmärkidega proportsionaalne.

92 Komisjonil ei ole õigus, kui ta heidab Austria Vabariigile ette, et viimane otsustas kaupade maanteeveo sihikule võtta. Niisugune meede on kooskõlas eesmärkidega, mida on tunnustatud ühise transpordipoliitika raames, eelkõige komisjoni teatises nõukogule ja Euroopa Parlamendile „Liikumisvõimeline Euroopa. Jätkusuutlik liikuvus meie mandril. Euroopa Komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõte" (KOM(2006) 314 lõplik, 22. juuni 2006).

93 Lisaks näitavad teadusuuringud selgelt selle liikmesriigi lähenemisviisi põhjendatust. Komisjon tugineb uuringutele, mis on lähtunud valedest hüpoteesidest, mille tõttu on komisjon sõiduautode kohta käivate meetmete mõju üle hinnanud.

94 Austria ametiasutuste otsus laiendada sektorilise liiklemiskeelu ulatust Innsbrucki linnast lääne poole jäävale piirkonnale on vajalik meede, arvestades välisõhu saastuse taset asjassepuutuvas piirkonnas. Pealegi kuna selles piirkonnas toimub vaid väike osa – ligikaudu 1,8 % – raskeveokite liiklusest Brenneri koridoris, on kõnesoleva laiendamise mõju raskeveokite piiriülesele liiklusele väike.

95 Enne sektorilise liiklemiskeelu kehtestamist kaalusid Austria ametiasutused põhjalikult võimalust võtta alternatiivmeetmeid, mis piiraksid kaupade vaba liikumist vähem. Uuritud meetmeid kehtestati ja kohaldati niivõrd, kuivõrd need olid kohased ja tõhusad. Nii otsustasid kõnesolevad asutused kehtestada muutuva kiiruspiirangu sõltuvalt saastusest ja kehtestada sektorilise liiklemiskeelu teatud raskeveokitele, mis ei vasta Euro II või Euro III normile. Peale selle laiendati öise liiklemise keelu geograafilist kohaldamisala ja lõpetati erand, mis oli ette nähtud Euro IV ja Euro V klassi kuuluvatele raskeveokitele.

96 Mis puudutab võimalust kehtestada alaline kiiruspiirang 100 km/h, siis leiab komisjon valesti, et niisugune meede võimaldab vähendada lämmastikdioksiidi heitkoguseid asjassepuutuvas piirkonnas ligikaudu 7,5 % ning et see piirang vähendaks mainitud õhusaasteaine aastakontsentratsiooni asjassepuutuvas piirkonnas rohkem kui sektoriline liiklemiskeeld. Austria Vabariik on seisukohal, et IFEU uuring, millele komisjon nende väidete põhjendatuse tõendamiseks viitab, lähtub andmetest ja eeldustest, mis ei ole kontrollitavad.

97 Et hinnata, milline mõju on muutuva kiiruspiirangu asendamisel alalise kiiruspiiranguga 100 km/h, tuleks lähtuda Ökoscience'i uuringust, mis sisaldab andmeid muutuva kiiruspiirangu kohaldamise kohta ajavahemikul 2007. aasta novembrist 2008. aasta oktoobrini. Vastavalt neile andmetele oleks sellise asendamise mõjul võimalik optimaalsetes tingimustes vähendada lämmastikdioksiidi heitkoguseid aastas täiendavalt 1,1 %, mis oleks selgelt allpool sektorilise liiklemiskeelu tulemusest, mille puhul vähenevad kõnesolevad heitkogused väidetavalt 1,5 %.

98 Sellega seoses toonitab Austria Vabariik, et alalisest kiiruspiirangust 100 km/h tulenev heitkoguste vähenemise tase sõltub peamiselt selle meetme mõjust liiklejate tegelikule sõidukiirusele, mis omakorda sõltub liiklejate nõustumisest selle meetmega. Keskmine sõidukiirus ei võrdu suurima lubatud kiirusega. Ajal, mil Vompis kohaldati kiiruspiirangut 130 km/h, oli sõiduautode keskmine kiirus ligikaudu 116 km/h, samas kui uurimisperioodil, kui kehtestati alaline kiiruspiirang 100 km/h, langes keskmine kiirus kõigest tasemele 103 km/h. Seega ei olnud keskmise kiiruse langus mitte 30 km/h, vaid ainult 13 km/h.

99 Mis puudutab võimalust laiendada vanematele raskeveokitele kehtestatud keeldu muudesse Euro-klassidesse kuuluvatele veoautodele, siis selline laiendamine viiks vasturääkivate tulemusteni. Euro IV klassi kuuluvate raskeveokite lämmastikdioksiidi kogused on suuremad kui Euro III klassi kuuluvatel mootorsõidukitel. Lisaks tuleb arvesse võtta kuupäeva, millest alates ei vasta liiklemiskeeluga hõlmatud Euro-klassi kuuluvad sõidukid enam normile, samuti küsimust, kas võiks kehtestada kohustuse asendada kõnesolevad sõidukid uutega. Ajal, kui esitati ettepanek kõigi meetmete kohta, mille eesmärk on parandada välisõhu kvaliteeti Tirooli liidumaal, moodustasid kolm neljandikku veoautopargist ikka veel sõidukid, mis vastasid Euro III normile.

100 Austria ametiasutused uurisid liiklusseiremeetmete, teemaksu puudutavate meetmete ja muude kontrollimeetmete mõju õhusaastele. Osa neid meetmeid jäeti kõrvale nende tülikuse tõttu ja osa neist on rakendamisel.

101 Komisjon esitab sektorilisele liiklemiskeelule alternatiivsete meetmetena veel meetmeid, mille mõju avaldub alles pika aja jooksul, nagu majanduslikud meetmed, mille eesmärk on vähendada diiselmootoriga sõiduautode osakaalu. Niisugused meetmed on igatahes juba vastu võetud.

102 Mis puudutab võimalust tagada vaidlusaluses määruses käsitletud kaupade transport, siis teeb Austria Vabariik vahet kaubavedudel, mille jaoks on kiirtee A 12 lühim tee („parima tee veod"), kaubavedudel, mille jaoks saab leida vähemalt samaväärseid asendusmarsruute („mitme tee veod") ja kaubavedudel, mille jaoks saab leida parema asendusmarsruudi („ümbersõiduveod"). Liiklemiskeelu alla jäävatest vedudest tuleks 45 % liigitada parima tee veoks, 25 % mitme tee veoks ja 30 % ümbersõiduveoks.

103 Transiitliikluse raames toimuv kaubavedu, kui see vastab „parima tee veole" või „mitme tee veole", tuleks Austria Vabariigi arvates korraldada raudteed pidi. Sellega seoses tuleb arvesse võtta kõigist raudteetranspordi kättesaadavatest vormidest tulenevat koguläbilaskevõimet.

104 Raudtee-maatee ühendveo, tavalise vagunites veo ja saatjata kombineeritud veo puhul on raudtee läbilaskevõime enam kui piisav, et võtta üle kõik vaidlusaluses määruses käsitletud kaubad. Mis puudutab konkreetsemalt raudtee-maatee ühendvedu, siis ei eelda see logistilist ümberkorraldust.

105 Hoolimata sellest, et raudtee läbilaskevõime oli piisav ja sobiv, lükkasid Austria ametiasutused sektorilise liiklemiskeelu teise etapi jõustumist edasi, nähes alates 1. juulist 2009 ette kolmanda etapi ja alates 1. juulist 2010 neljanda etapi. Need lisatähtajad võimaldasid suuremal osal ettevõtjatest, keda see keeld puudutas, korraldada asjassepuutuvat transporti raudtee-maatee ühendvedu kasutades, mistõttu ei pidanud nad tegema logistilisi kohandusi.

106 Vastupidi komisjoni väidetule ei ole Reschenpassi kaudu kulgev asendusmarsruut mõeldud ainult regionaalsele ja kohalikule transpordile. Seda võivad kasutada transiitvedusid tegevad välismaised raskeveokid, mille puhul see vastaks „parima tee veole". „Mitme tee vedude" ja „ümbersõiduvedude" kategooriasse kuuluvate kaubavedude marsruudi muutmiseks on võimalikud mitmed asendusmarsruudid. Šveitsi läbivate marsruutide osas tagab Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahel

21. juunil 1999 sõlmitud kaupade ja reisijate raudtee- ja maanteeveo kokkulepe (EÜT 2002, L 114, lk 91; ELT eriväljaanne 11/41, lk 114), et transport ühest liikmesriigist teise saaks kulgeda läbi selle riigi kvoodivabalt.

107 Sektorilise liiklemiskeelu rakendamiseks ette nähtud tähtajad on võimaldanud ettevõtjatel, keda see meede puudutab, uute asjaoludega kohaneda. Erinevate meetmete jaotamine etappidesse tugevdab kogupaketi proportsionaalsust. Komisjon ei ole suutnud tõendada, et esineks probleeme, mis oleksid tingitud kõnesoleva keelu liiga kiirest rakendamisest.

Euroopa Kohtu hinnang

– Kaupade vaba liikumise piirangu esinemine

108 Kõigepealt tuleb kontrollida, kas on põhjendatud Austria Vabariigi väide, et vaidlusalune määrus ei saa direktiivi 96/62 artikli 8 lõikest 3 koostoimes direktiiviga 1999/30 tulenevat tegutsemiskohustust arvestades kujutada endast EÜ artikli 28 ja sellele järgnevate artiklite rikkumist.

109 Antud juhul on see liikmesriik ja komisjon üksmeelel selles, et aastatel 2002–2009 ületati direktiivi 1999/30 II lisa I jaos välisõhu lämmastikdioksiidisisaldusele ette nähtud aastast piirtaset Vomp/Raststätte kontrollpunktis. Austria Vabariik pidi direktiivi

96/62 artikli 8 lõikes 3 sätestatut arvestades tagama, et koostatakse või rakendatakse kava või programm piirtaseme järgimiseks. Vaidlust ei ole selles, et formaalselt võttes on vaidlusalune määrus osa sellisest kavast.

110 Sama sätte kohaselt peab niisugune kava sisaldama direktiivi 96/62 IV lisas kirjeldatud teavet, nagu teave ülemäärase saaste asukoha, peamiste saastet tekitavate heitmeallikate ning olemasolevate ja kavandatavate meetmete kohta. Nimetatud direktiiv ei sisalda siiski täpsemat teavet selle kohta, millise ulatuse ja sisuga peavad olema meetmed, mis liikmesriikidel tuleb võtta.

111 Sellistel asjaoludel tuleb liikmesriikidel võtta piirtaseme järgimiseks sobivaid ja järjepidevaid meetmeid, arvestades kõiki antud hetkel valitsevaid tingimusi ja esindatud huve (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus komisjon *vs.* Austria, punkt 81, ja 25. juuli 2008. aasta otsus kohtuasjas C-237/07: Janecek, EKL 2008, lk I-6221, punktid 45 ja 46). Kuigi neil on selles osas kaalutlusõigus, peavad nad seda siiski teostama EÜ asutamislepingu sätteid, sealhulgas kaupade vaba liikumise aluspõhimõtet järgides.

112 Järelikult tuleb vaidlusalust määrust hinnata EÜ artiklite 28 ja 30 alusel.

113 Sellega seoses olgu märgitud, et kaupade vaba liikumine on üks asutamislepingu aluspõhimõtteid. Sellisest vabadusest tuleneb Euroopa Liidu piires kaupade vaba transiidi üldpõhimõte (vt eelkõige 16. märtsi 1983. aasta otsus kohtuasjas 266/81: SIOT, EKL 1983, lk 731, punkt 16; 4. oktoobri 1991. aasta otsus kohtuasjas C-367/89: Richardt ja „Les Accessoires Scientifiques", EKL 1991, lk I-4621, punkt 14, ning eespool viidatud kohtuotsus komisjon *vs.* Austria, punktid 63 ja 65).

114 Antud juhul keelab vaidlusalune määrus teatavaid kaupu – mis Austria ametiasutuste hinnangul „sobivad raudteel transportimiseks" – vedavate üle 7,5-tonniste raskeveokite liiklemine kiirtee A 12 ühel lõigul. Niisiis takistab vaidlusalune määrus selles Alpe läbivas transiidikoridoris ühe transpordiliigi kasutamist kõnesolevate kaupade vedamiseks.

115 Austria Vabariik väidab, et on olemas asendusmarsruudid ja muud transpordiliigid, mis võimaldavad kõnesolevate kaupade kohaletoimetamist.

116 Kuid selliste asenduslahenduste olemasolu ei kõrvalda kaupade vaba liikumise piirangut (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus komisjon *vs.* Austria, punkt 67). Nimelt on kiirtee A 12 see lõik üks peamisi maismaad pidi kulgevaid ühendusteid Lõuna-Saksamaa ja Põhja-Itaalia vahel. Sundides asjassepuutuvaid ettevõtjaid otsima majanduslikult põhjendatud asenduslahendusi vaidlusaluses määruses käsitletud kaupade vedamiseks, võib sektoriline liiklemiskeeld oluliselt mõjutada kaubatransiiti Põhja-Euroopa ja Põhja-Itaalia vahel (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus komisjon *vs.* Austria, punktid 66 ja 68).

117 Sellistes tingimustes tuleb sektorilist liiklemiskeeldu pidada koguseliste piirangutega samaväärse toimega meetmeks, mis on EÜ artiklitest 28 ja 29 tulenevate kohustustega üldjuhul vastuolus, kui see meede ei ole õigustatud.

– Piirangu võimalik õigustatus

118 Austria Vabariik väidab, et sektorilist liiklemiskeeldu õigustab tervise ja keskkonna kaitsmine ning vajadus kaitsta õigust era- ja perekonnaelu puutumatusele, mis on ette nähtud harta artiklis 7 ning Euroopa inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsiooni artikli 8 lõikes 2.

119 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt saab ühendusesisest kaubandust takistada võivaid siseriiklikke meetmeid õigustada EÜ artiklis 30 loetletud üldiste huvidega, tingimusel et kõnealused meetmed on taotletava eesmärgiga proportsionaalsed (vt eelkõige 20. veebruari 1979. aasta otsus kohtuasjas 120/78: Rewe-Zentral, nn Cassis de Dijoni kohtuotsus, EKL 1979, lk 649; 20. septembri 1988. aasta otsus kohtuasjas 302/86: komisjon *vs.* Taani, EKL 1988, lk 4607, punkt 9; 5. veebruari 2004. aasta otsus kohtuasjas C-270/02: komisjon *vs.* Itaalia, EKL 2004, lk I-1559, punkt 21; 14. detsembri 2004. aasta otsus kohtuasjas C-463/01: komisjon *vs.* Saksamaa, EKL 2004, lk I-11705, punkt 75, ja eespool viidatud kohtuotsus komisjon *vs.* Austria, punkt 70).

120 Olgu meenutatud, et tervise- ja keskkonnakaitse on liidu põhieesmärkide hulgas. EÜ artiklis 2 on selle kohta sätestatud, et ühenduse ülesanne on edendada „keskkonna kaitse ja kvaliteedi parandamise kõrget taset" ning EÜ artikli 3 lõike 1 punktis p on sätestatud, et ühenduse tegevus hõlmab panust „tervisekaitse kõrge taseme" saavutamisse (vt 7. veebruari 1985. aasta otsus kohtuasjas 240/83: ADBHU, EKL 1985, lk 531, punkt 13; 19. mai 1992. aasta otsus kohtuasjas C-195/90: komisjon *vs.* Saksamaa, EKL 1992, lk I-3141, punkt 29, ja 22. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas C-487/06 P: British Aggregates *vs.* komisjon, EKL 2008, lk I-10515, punkt 91).

121 Lisaks peab EÜ artikli 6 ja artikli 152 lõike 1 kohaselt võtma ühenduse poliitika ja tegevuse määratlemisel ja rakendamisel arvesse keskkonnakaitse ja rahvatervise kaitse nõudeid (vt selle kohta 23. oktoobri 2007. aasta otsus kohtuasjas C-440/05: komisjon *vs.* nõukogu, EKL 2007, lk I-9097, punkt 60). Nende eesmärkide kõikehõlmavust ja põhjapanevust on kinnitatud ka harta artiklites 37 ja 35.

122 Keskkonnakaitse ja tervisekaitse eesmärgi vahelise suhte kohta nähtub EÜ artikli 174 lõikest 1, et inimese tervise kaitse kuulub ühenduse keskkonnapoliitika eesmärkide hulka (vt eelkõige 8. juuli 2010. aasta otsus kohtuasjas C-343/09: Afton Chemical, EKL 2010, lk I-7027, punkt 32, ja 22. detsembri 2010. aasta otsus kohtuasjas C-77/09: Gowan Comércio Internacional e Serviços, EKL 2010, lk I-13533, punkt 71). Need eesmärgid on omavahel tihedalt seotud, eelkõige õhusaaste vastu võitlemisel, mille eesmärk on vähendada keskkonna halvenemisega seotud ohtusid tervisele. Seega on tervisekaitse eesmärk keskkonnakaitse eesmärgiga juba põhimõtteliselt hõlmatud (vt selle kohta 11. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas C-524/07: komisjon *vs.* Austria, punkt 56).

123 Seetõttu ei ole tervisekaitset käsitlevaid Austria Vabariigi argumente vaja hinnata eraldi argumentidest, mis käsitlevad keskkonnakaitset (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus komisjon *vs.* Austria, punkt 56).

124 Antud juhul kehtestati sektoriline liiklemiskeeld eesmärgiga tagada välisõhu kvaliteet asjassepuutuvas piirkonnas kooskõlas kohustustega, mis tulenevad direktiivi 96/62 artikli 8 lõikest 3 koostoimes direktiiviga 1999/30.

125 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt saab siseriiklikke meetmeid, mis võivad takistada ühendusesisest kaubandust, õigustada ülekaalukate keskkonnakaitsenõuetega, tingimusel et need meetmed on taotletava eesmärgi saavutamiseks sobivad ega lähe kaugemale sellest, mis on eesmärgi saavutamiseks vajalik (vt selle kohta 14. juuli 1998. aasta otsus kohtuasjas C-389/96: Aher-Waggon, EKL 1998, lk I-4473, punktid 19 ja 20; eespool viidatud 14. detsembri 2004. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Saksamaa, punkt 75, ja eespool viidatud 11. detsembri 2008. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Austria, punkt 57).

126 Piiravat meedet saab kavandatud eesmärgi saavutamise tagamiseks pidada sobivaks siiski üksnes juhul, kui see vastab tõepoolest soovile saavutada see eesmärk järjepidevalt ja süstemaatiliselt (vt selle kohta 10. märtsi 2009. aasta otsus kohtuasjas C-169/07: Hartlauer, EKL 2009, lk I-1721, punkt 55; 19. mai 2009. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-171/07 ja C-172/07: Apothekerkammer des Saarlandes jt, EKL 2009, lk I-4171, punkt 42, ja 16. detsembri 2010. aasta otsus kohtuasjas C-137/09: Josemans, EKL 2010, lk I-13019, punkt 70).

127 Vaidlusaluse määruse sobivuse kohta arvab komisjon, et Austria ametiasutuste otsus võtta kaupade maanteevedu puudutavaid meetmeid on sobimatu. Austria Vabariigi eesmärk ei olnud mitte mootorsõidukite tekitatavate heitkoguste, vaid liiklustiheduse vähendamine. Veel leiab komisjon, et vaidlusalune määrus ei vasta tegelikult soovile saavutada taotletav eesmärk järjepidevalt ja süstemaatiliselt.

128 Kõigepealt olgu märgitud, et asjassepuutuvas piirkonnas õhukvaliteedi parandamise eemärgil võtsid Austria ametiasutused mitmesuguseid meetmeid, et vähendada mootorsõidukite heitkoguseid: kiirtee A 12 ühel lõigul kiiruspiirang 100 km/h, mis hiljem asendati muutuva kiiruspiiranguga, ning selsamal teelõigul teatud tingimustel esiteks raskeveokite öise liiklemise keeld ja teiseks teatavatesse Euro-klassidesse kuuluvate raskeveokite liiklemise keeld. Pidades neid meetmeid ebapiisavaks, võttis

Austria Vabariik veel vastu meetme raskeveokitega toimuvate vedude koguarvu vähendamiseks ehk sektorilise liiklemiskeelu. Nende meetmete võtmise tagajärjel oleks lämmastikdioksiidi keskmine aastakontsentratsioon asjassepuutuvas piirkonnas pidanud 2010. aasta jooksul olema ligikaudu 55 µg/m3.

129 Vaidlust ei ole selles, et maanteeliikluse piiramise meetmed, nagu sektoriline liiklemiskeeld, toovad kaasa õhusaasteainete heitkoguste vähenemise ja aitavad niiviisi kaasa õhukvaliteedi paranemisele. Antud juhul ei ole vaidlustatud seda, et viimati nimetatud meede võimaldab asjassepuutuvas piirkonnas vähendada selle õhusaasteaine heitkoguseid ligikaudu 1,5 % aastas.

130 Sellega seoses tuleb meenutada, et vajadust vähendada kaupade maanteetransporti, suunates ettevõtjad kasutama muid, keskkonnasõbralikumaid transpordiliike, on tunnustatud ühise transpordipoliitika raames, nagu möönis komisjon kohtuistungil. Mainida tuleb ka nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiivi 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, lk 38), mille põhjenduses 3 on öeldud, et „järjest suuremaid maanteede ülekoormatuse, keskkonna ja liiklusohutusega seonduvaid probleeme arvestades on üldistes huvides vajalik arendada edasi kombineeritud transporti kui maanteetranspordi alternatiivi". [mitteametlik tõlge]

131 Mis puudutab „raudteel transportimiseks sobivuse" kriteeriumi, mida Austria ametiasutused kasutasid sektorilise liiklemiskeelu kohaldamisalasse kuuluvate kaupade tähistamiseks, siis on vaieldamatu, et teatud kaubad sobivad raudteel transportimiseks eriti hästi.

132 Mis puudutab komisjoni väidet, et kasutatud kriteerium annab alust karta sektorilise liiklemiskeelu alla kuuluvate kaupade väljavalimist suvaliselt, siis piisab märkimisest, et komisjon ei ole esitanud argumente, mis kinnitaksid, et öeldu kehtib vaidlusaluse määruse artiklis 3 loetletud kaupade suhtes. Kuna Euroopa Kohus peab liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi läbivaatamisel tegema otsuse üksnes juhtumi faktiliste asjaolude põhjal ja jätma kõrvale kõik oletused, siis tuleb see argument tagasi lükata (vt eelkõige 26. aprilli 2005. aasta otsus kohtuasjas C-494/01: komisjon *vs.* Iirimaa, EKL 2005, lk I-3331, punkt 41, ja 6. oktoobri 2009. aasta otsus kohtuasjas C-335/07: komisjon *vs.* Soome, EKL 2009, lk I-9459, punkt 46).

133 Mis puudutab küsimust, kas vaidlusalune määrus vastab soovile saavutada taotletav eesmärk järjepidevalt ja süstemaatiliselt, siis on tõsi, et selle tagajärjel lubatakse saastavamate raskeveokite liiklust, juhul kui need veavad kaupu, mis ei kuulu selle keelu kohaldamisalasse, samas kui vähem saastavate raskeveokite liiklus keelatakse, kui need veavad näiteks keraamilisi plaate. Ei saa siiski pidada ebajärjepidevaks seda, kui liikmesriik, kes kooskõlas ühise transpordipoliitika raames tunnustatud eesmärgiga on otsustanud viia kaupade transpordi maanteelt üle raudteele, võtab vastu meetme, mis on suunatud kaupadele, mille vedamiseks saab kasutada mitmeid raudteetranspordiliike.

134 Mis puudutab kohaliku ja regionaaltranspordi väljaarvamist sektorilise liiklemiskeelu kohaldamisalast, siis olgu märgitud, et üks transpordivoogude suunamiseks või transpordiviiside mõjutamiseks ette nähtud siseriiklike meetmete omadusi on see, et üldreeglina sisaldavad need erandeid vedude osas, mille lähte- või sihtpunkt on asjassepuutuvas piirkonnas. Nagu Austria Vabariik õigesti märgib, võib seda laadi vedude raudteele ümbersuunamine tuua kaasa teekonna pikenemise, kuna algsele teekonnale lisandub täiendav teekond raudteejaama, millel oleks sektorilise liiklemiskeelu eesmärgiga vastuolus olev mõju. Pealegi ei ole vaidlustatud seda, et raudteetransport on maanteetranspordile majanduslikult põhjendatud alternatiiviks vaid teatud pikkusega teekondade puhul.

135 Kuna erand puudutab raskeveokeid, millele laaditakse kaup peale või millelt laaditakse kaup maha „laiendatud tsoonis", siis olgu meenutatud, et see tsoon hõlmab ka väljaspool Austria territooriumi asuvaid halduspiirkondi.

136 Lisaks ilmneb Euroopa Kohtule esitatud toimikust, et Austria Vabariik on võtnud meetmeid, et võidelda võimalike kõrvalehoidmiste ja kuritarvituste vastu selle erandi kohaldamisel.

137 Neis tingimustes ei anna kohaliku ja regionaaltranspordi väljaarvamine sektorilise liiklemiskeelu kohaldamisalast alust kahelda vaidlusaluse määruse järjepidevuses ja süstemaatilisuses.

138 Eeltoodut arvesse võttes tuleb tõdeda, et sektoriline liiklemiskeeld on sobiv selleks, et tagada keskkonnakaitse eesmärgi saavutamine.

139 Mis puudutab küsimust, kas kaupade vaba liikumise piirang läheb kaugemale kui selle eesmärgi saavutamiseks vajalik, siis komisjon on seisukohal, et niisugused meetmed nagu teatavatesse Euro-klassidesse kuuluvaid raskeveokeid puudutava liiklemiskeelu laiendamine teistesse klassidesse kuuluvatele veoautodele või muutuva kiiruspiirangu asendamine alalise kiiruspiiranguga 100 km/h, mis küll võivad mõjutada kaupade vaba liikumist, oleksid võimaldanud taotletava eesmärgi saavutada seda vabadust vähem piirates.

140 Nagu Euroopa Kohus eespool viidatud 15. novembri 2005. aasta kohtuotsuse komisjon *vs.* Austria punktis 87 toonitas, oleksid Austria ametiasutused pidanud enne nii radikaalse meetme kehtestamist nagu liiklemise täielik keelamine kiirtee lõigul, mis on tähtis ühendustee teatud liikmesriikide vahel, hoolikalt kaaluma võimalust kasutada

meetmeid, mis piiravad kaupade vaba liikumist vähem, ning loobuma neist ainult siis, kui on kindlalt tõendatud nende sobimatus taotletava eesmärgi saavutamiseks.

141 Esiteks, seoses teatavatesse Euro-klassidesse kuuluvaid raskeveokeid puudutava liiklemiskeelu laiendamisega teistesse klassidesse kuuluvatele veoautodele olgu meenutatud, et Euro III klassi kuuluvatele raskeveokitele on kehtestatud lämmastikoksiidide heitkoguste piirtasemeks 5 g/kWh ning klassiga Euro IV vähendati seda tasemele 3,5 g/kWh.

142 Austria Vabariik on siiski arvamusel, et normile Euro IV vastavad raskeveokid paiskavad sageli õhku rohkem lämmastikdioksiidi kui normile Euro III vastavad raskeveokid. Seetõttu peaks tema arvates enne raskeveokite liiklemise keelu laiendamist Euro III klassi kuuluvatele veoautodele uurima põhjalikumalt lämmastikdioksiidi heitkoguste mõju keskkonnale.

143 Võttes arvesse seda, et erinevad üksteisele järgnevad Euro-klassid toovad vaieldamatult iga kord kaasa lämmastikoksiidide heitkoguste olulise vähendamise, ei ole kindlaks tehtud, et teatavatesse Euro-klassidesse kuuluvaid raskeveokeid puudutava liiklemiskeelu laiendamine teistesse klassidesse kuuluvatele veoautodele ei oleks saanud taotletava eesmärgi saavutamisele sama tõhusalt kaasa aidata kui sektorilise liiklemiskeelu rakendamine.

144 Teiseks, seoses komisjoni pakutud lahendusega asendada muutuv kiiruspiirang alalise kiiruspiiranguga 100 km/h märgib Austria Vabariik Ökoscience'i uuringus sisalduvatele andmetele tuginedes, et selline asendamine võimaldab asjassepuutuvas piirkonnas vähendada lämmastikdioksiidi heitkoguseid täiendavalt vaid 1,1 % aastas, samas kui sektoriline liiklemiskeeld võimaldab neid heitkoguseid vähendada väidetavalt 1,5 %.

145 Sellega seoses olgu märgitud, et Ökoscience'i uuringus sisalduvad andmed puudutavad eelkõige liiklejate tegelikku sõidukiirust selles piirkonnas ajavahemikul 2007. aasta novembrist 2008. aasta oktoobrini. Niisiis puudutab oluline osa neist andmetest olukorda Austria Vabariigis pärast põhjendatud arvamuses antud tähtaja möödumist 8. juunil 2008. Neid andmeid võib käesoleva hagi põhjendatuse hindamisel vajalikul määral arvesse võtta.

146 Sellest uuringust nähtub, et ajal, mil Vompis kohaldati kiiruspiirangut 130 km/h, oli sõiduautode keskmine kiirus ligikaudu 116 km/h, samas kui uurimisperioodil, kui kehtestati alaline kiiruspiirang 100 km/h, oli nende autode keskmine kiirus 103 km/h. Niisiis oli nimetatud meetme rakendamisest tingitud langus kõigest 13 km/h võrreldes ajaga, mil kehtis kiiruspiirang 130 km/h.

147 Kuigi kiiruspiirangu mõju liiklejate tegelikule sõidukiirusele võib sõltuda sellest, kuidas liiklejad selle meetmega nõustuvad, tuleb asjassepuutuval liikmesriigil siiski tagada niisuguse meetme tegelik järgimine siduvate meetmete ja vajaduse korral sanktsioonide kehtestamisega. Niisiis ei saa Austria Vabariik lähtuda alalise kiiruspiirangu 100 km/h mõju hindamisel asjassepuutuvas piirkonnas mõõdetud keskmisest sõidukiirusest 103 km/h.

148 Seega tundub, et muutuva kiiruspiirangu asendamisel alalise kiiruspiiranguga 100 km/h on potentsiaali lämmastikdioksiidi heitkoguseid vähendada, mida Austria Vabariik ei ole piisavalt arvesse võtnud. Pealegi kinnitab sellist potentsiaali IFEU uuring, nagu nähtub käesoleva otsuse punktist 67.

149 Veel olgu märgitud, et muutuva kiiruspiirangu asendamine alalise kiiruspiiranguga 100 km/h piirab kaupade vaba liikumist vähem kui sektorilise liiklemiskeelu rakendamine. Niisugune asendamine ei mõjuta nimelt raskeveokite liiklust, mille suurim lubatud kiirus on igal juhul piiratud.

150 Seetõttu tuleb käesoleva otsuse punktis 140 toodud kriteeriume arvestades asuda seisukohale, et kinnitust ei ole leidnud nende kahe peamise alternatiivmeetme ebapiisavus, mida komisjon kaupade vaba liikumist vähem piirava meetmena esile tõi. Seega tuleb käesolev hagi rahuldada, ilma et oleks vaja hinnata teisi komisjoni soovitatud meetmeid.

151 Kõike eespool esitatut arvesse võttes tuleb tõdeda, et kuna Austria Vabariik kehtestas teatud kaupu vedavate üle 7,5-tonniste veoautode liiklemise keelu kiirtee A 12 Inni orgu (Austria) läbival lõigul, on ta rikkunud EÜ artiklitest 28 ja 29 tulenevaid kohustusi.

Kohtukulud

152 Kodukorra artikli 69 lõike 2 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna komisjon on kohtukulude hüvitamist nõudnud ja Austria Vabariik on kohtuvaidluse sisuliselt kaotanud, tuleb kohtukulud välja mõista Austria Vabariigilt.

153 Vastavalt sama artikli lõike 4 esimesele lõigule kannavad menetlusse astunud Itaalia Vabariik ja Madalmaade Kuningriik oma kohtukulud ise.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (suurkoda) otsustab:

1. **Kuna Austria Vabariik on kehtestanud teatud kaupu vedavate üle 7,5-tonniste veoautode liiklemise keelu kiirtee A 12 Inni orgu (Austria) läbival lõigul, on ta rikkunud EÜ artiklitest 28 ja 29 tulenevaid kohustusi.**

2. **Mõista kohtukulud välja Austria Vabariigilt.**

3. **Jätta Itaalia Vabariigi ja Madalmaade Kuningriigi kohtukulud nende endi kanda.**

Allkirjad