YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN PRESIDENTIN MÄÄRÄYS
14 päivänä marraskuuta 2003 *

Asiassa C-393/03 R,

Itävallan tasavalta, asiamiehenään H. Dossi, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään C. Schmidt ja W. Wils, prosessiosoite Luxemburgissa,

vastaajana,

jota tukee

Italian tasavalta, asiamiehenään I. M. Braguglia, avustajanaan avvocato dello Stato M. Fiorilli, prosessiosoite Luxemburgissa,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

väliintulijana,

jossa kantaja vaatii välitoimien määräämistä kumoamiskanteen yhteydessä, joka on nostettu komission päätöstä vastaan, jolla lopullisesti hylätään komissiolle osoitettu kehotus tehdä ratkaisu, sekä 1.7.2003 tehtyä komission päätöstä vastaan, joka koskee ekopisteiden jakamista kokonaisuudessaan vuodelle 2003,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN PRESIDENTTI

julkisasiamies L. A. Geelhoedia kuultuaan

on antanut seuraavan

määräyksen

1 Itävallan tasavalta on 11.9.2003 jättämällään kanteella vaatinut EY 230 artiklan nojalla kumottavaksi 1.7.2003 tehdyn Euroopan yhteisöjen komission päätöksen, jolla komissio lopullisesti hylkää kyseisen jäsenvaltion sille esittämän kehotuksen tehdä ratkaisu siten, että komissio tekisi ehdotuksen vuoden 2003 ekopisteiden määrän vähentämisestä, minkä lisäksi Itävallan tasavalta on toissijaisesti vaatinut kumottavaksi 1.7.2003 tehdyn komission päätöksen vuoden 2003 ekopisteiden jakamisesta kokonaisuudessaan.

2 Kantaja on samana päivänä yhteisöjen tuomioistuimeen jättämällään hakemuksella vaatinut EY 242 ja EY 243 artiklan nojalla ensisijaisesti, että 1.7.2003 tehdyn komission päätöksen täytäntöönpano lykätään ja että komissio määrätään toteuttamaan kaikki tarvittavat toimenpiteet vuoden 2003 kiintiön mukaisten jo jaettujen mutta käyttämättömien ekopisteiden tosiasiallisen käytön jäädyttämiseksi siinä määrin, kuin mahdollinen ylimääräinen ekopisteiden vähentäminen vuonna 2003 sitä edellyttää, ja toissijaisesti, että komissio määrätään toteuttamaan kaikki tarvittavat toimenpiteet käyttämättömien ekopisteiden tosiasiallisen käytön jäädyttämiseksi loppuvuotta 2003 vastaavassa suhteessa siinä tapauksessa, että ekopisteitä vähennetään ylimääräisesti vuonna 2003 porrastamalla tämä vähennys vuoden 2004 loppuun saakka, minkä lisäksi kantaja on edelleen toissijaisesti vaatinut, että komissio määrätään jättämään yhteisön vuoden 2003 ekopistevarasto jakamatta.

3 Kantaja on myös vaatinut työjärjestyksen 84 artiklan 2 kohdan nojalla, että välitoimihakemuksessa esitetyt vaatimukset hyväksyttäisiin tilapäisesti siihen saakka, kunnes välitoimimenettelyn päättävä määräys annetaan, ja jo ennen kuin vastapuoli on esittänyt huomautuksensa.

4 Komissio on esittänyt kirjalliset huomautuksensa välitoimihakemuksesta 2.10.2003.

5 Italian tasavalta toimitti yhteisöjen tuomioistuimeen 29.10.2003 väliintulohakemuksen, jossa se pyysi saada osallistua välitoimimenettelyyn tukeakseen komission vaatimuksia.

6 Yhteisöjen tuomioistuimen perussäännön 40 artiklan ensimmäisen ja neljännen kohdan sekä työjärjestyksen 93 artiklan 1 ja 2 kohdan nojalla välitoimimenettelyä koskeva väliintulohakemus on hyväksyttävä.

7 Italian tasavalta toimitti väliintulokirjelmänsä faksitse 7.11.2003.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

8 Itävallan tasavallan, Suomen tasavallan ja Ruotsin kuningaskunnan liittymisehdoista ja niiden sopimusten mukautuksista, joihin Euroopan unioni perustuu, tehdyssä asiakirjassa (EYVL 1994, C 241, s. 21 ja EYVL 1995, L 1, s. 1) olevassa maantie- ja rautatieliikenteestä sekä yhdistetyistä kuljetuksista Itävallassa annetussa pöytäkirjassa N:o 9 (jäljempänä pöytäkirja) määrätään erityisjärjestelmästä Itävallan kautta kulkevalle maanteiden tavaraliikenteelle.

9 Pöytäkirjan 1 artiklan c alakohdassa määritellään, että "kauttakulkuliikenteellä Itävallan läpi" tarkoitetaan "liikennettä Itävallan alueen läpi Itävallan ulkopuolella sijaitsevasta lähtöpisteestä Itävallan ulkopuolella sijaitsevaan määräpisteeseen".

10 Pöytäkirjan 1 artiklan e alakohdassa määritellään, että "tavaraliikenteellä maanteitse Itävallan kautta" tarkoitetaan "raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen kauttakulkua Itävallan läpi, riippumatta siitä, onko matka tehty kuormattuna vai ei".

11 Pöytäkirjan 1 artiklan g alakohdan mukaan "kahdenvälisillä matkoilla" tarkoitetaan "sellaista kansainvälistä kuljetusta ajoneuvolla, jossa lähtö- tai päätepiste on Itävallassa ja pääte- tai lähtöpiste vastaavasti toisessa jäsenvaltiossa, sekä tyhjänä tehtyjä matkoja tällaisten matkojen yhteydessä".

12 Pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdassa määrätään seuraavaa:

"a) Kauttakulkuliikenteeseen Itävallan läpi käytettävien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen NO_x-päästöjen kokonaismäärää vähennetään 60 prosentilla 1 päivän tammikuuta 1992 ja 31 päivän joulukuuta 2003 välisenä aikana liitteessä 4 olevan taulukon mukaisesti.

b) Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen NO_x-kokonaispäästöjen vähennysten hallinto hoidetaan ekopistejärjestelmän avulla. Kyseisen järjestelmän mukaisesti Itävallan kautta kulkeva raskas tavarankuljetusajoneuvo kuluttaa sen NO_x-päästöjä vastaavan määrän ekopisteitä (tuotannon vaatimustenmukaisuusarvon — COP-arvo — tai tyyppihyväksyntäarvon mukaisesti). Näiden pisteiden laskemismenetelmä ja hallinto esitetään liitteessä 5.

c) Jos kauttakulkumatkojen määrä vuodessa ylittää vuodelle 1991 vahvistetun vertailuluvun yli 8 prosentilla, komissio toteuttaa 16 artiklassa määrätyn menettelyn mukaisesti aiheelliset toimenpiteet liitteessä 5 olevan 3 kohdan mukaisesti.

— — "

13 Pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa määrätyn suojalausekkeen (jäljempänä "108:aa prosenttia koskeva lauseke") tarkoituksena on valvoa kauttakulkuliikenteen lisääntymistä, joka voi johtua puhtaampien moottoreiden kehittelyssä saavutetusta teknisestä edistyksestä. Koska vuonna 1991 kauttakulkumatkoja Itävallan läpi tehtiin 1 490 900, kyseisessä lausekkeessa tarkoitettu kynnysluku vastaa 1 610 172:ta kauttakulkumatkaa.

14 Pöytäkirjan 11 artiklan 6 kohdan ensimmäisessä alakohdassa määrätään seuraavaa:

"Komissio toteuttaa 16 artiklassa määrätyn menettelyn mukaisesti ekopistejärjestelmään liittyviä menettelyjä, ekopisteiden jakoa ja tämän artiklan soveltamista koskevia teknisiä kysymyksiä koskevat yksityiskohtaiset toimenpiteet, jotka tulevat voimaan Itävallan liittymispäivänä."

15 Pöytäkirjan 16 artiklassa määrätään, että komissiota avustaa komitea, joka muodostuu jäsenvaltioiden edustajista (jäljempänä ekopistekomitea), ja kyseisessä artiklassa vahvistetaan tämän komitean toimintaa koskevat yksityiskohtaiset säännöt.

16 Komissio antoi pöytäkirjan 11 artiklan 6 kohdan perusteella 21.12.1994 asetuksen (EY) N:o 3298/94 Itävallan, Suomen ja Ruotsin liittymisasiakirjan pöytäkirjassa N:o 9 olevassa 11 artiklassa Itävallan kautta kulkeville raskaille tavarankuljetusajoneuvoille vahvistettuun kauttakulkuoikeusjärjestelmään (ekopistejärjestelmään) liittyviä menettelyjä koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EYVL L 341, s. 20). Tätä asetusta on muutettu 30.7.1996 annetulla komission asetuksella N:o 1524/96 (EYVL L 190, s. 13), 21.3.2000 annetulla komission asetuksella N:o 609/2000 (EYVL L 73, s. 9) ja 21.9.2000 annetulla neuvoston asetuksella N:o 2012/2000 (EYVL L 241, s. 18), joka on osittain kumottu 11.9.2003 annetulla tuomiolla asiassa C-445/00, Itävalta vastaan neuvosto (ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa). Seuraavassa esityksessä ilmaisulla asetus N:o 3298/94 tarkoitetaan kyseistä asetusta täten muutettuna.

17 Ekopistejärjestelmän toteuttamisen valvonta perustui alun perin paperilomakkeiden (ekokorttien) käyttöön.

18 Komissio otti asetuksella N:o 1524/96 käyttöön valvontajärjestelmän, joka perustuu ekopisteitä rekisteröiväksi elektroniseksi tunnisteeksi kutsuttuun elektroniseen laitteeseen, joka asennetaan moottoriajoneuvoon ja joka mahdollistaa automaattisen ekopisteiden veloittamisen.

19 Asetuksen N:o 3298/94 1 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetään seuraavaa:

"Raskaan tavarankuljetusajoneuvon kuljettajalla on oltava Itävallan alueella mukanaan valvovien viranomaisten vaatimuksesta esitettäväksi — — :

— —

b) moottoriajoneuvoon asennettu elektroninen laite, joka mahdollistaa automaattisen ekopisteiden veloittamisen, jäljempänä 'ekopisteitä rekisteröivä elektroninen tunniste'."

20 Asetuksen N:o 3298/94 1 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään seuraavaa:

"Ekopisteitä rekisteröiviä elektronisia tunnisteita valmistetaan, ohjelmoidaan ja asennetaan liitteessä F määrättyjen yleisten teknisten määräysten mukaisesti. Jokaisen jäsenvaltion toimivaltaisilla viranomaisilla on lupa hyväksyä, ohjelmoida ja asentaa tunnisteita."

21 Asetuksen N:o 3298/94 liitteessä F säädetään muun muassa seuraavaa:

"Kauttakulkuilmoitus

Ekopisteitä rekisteröivällä elektronisella tunnisteella on voitava tarvittaessa myös ilmaista, että on kyse ekopisteistä vapautetusta kuljetuksesta.

Kuljetuksen laatua koskeva muoto on oltava selvästi näkyvissä ekopisteitä rekisteröivässä elektronisessa tunnisteessa tarkastuksia varten, tai on voitava asettaa tunniste ennalta määriteltyyn alkuasentoon. Joka tapauksessa on varmistettava, että järjestelmässä otetaan arviointia varten huomioon ainoastaan sen kuljetuksen laatua koskeva ilmoitus, joka tunnisteessa oli maahan tultaessa."

22 Asetuksen N:o 3298/94 2 artiklan 2 kohdassa ja 5 kohdan toisessa alakohdassa säädetään seuraavaa:

"2. Jos ajoneuvoon on asennettu ekopisteitä rekisteröivä elektroninen tunniste, vähennetään toteutuneen ekopisteitä vaativan kauttakulkumatkan jälkeen ajoneuvossa olevaan tunnisteeseen tallentuneiden NO_x-päästöjen tietoja vastaava ekopisteiden määrä sille jäsenvaltiolle myönnettyjen ekopisteiden kokonaismäärästä, jossa ajoneuvo on rekisteröity. Tämä tapahtuu käyttämällä Itävallan viranomaisten järjestämää ja hoitamaa järjestelmää.

Kahdenvälistä kuljetusta suorittavassa ajoneuvossa, jossa on ekopisteitä rekisteröivä elektroninen tunniste, on tunniste kytkettävä ennen Itävallan alueelle saapumista asentoon, josta käy ilmi, että kyseessä ei ole kauttakulkumatka.

— —

5. — —

Vaihtoehtoisesti, jos ajoneuvoon on asennettu tunniste, Itävallan viranomaisten on toimitettava tarvittavat tiedot kauttakulkumatkan suorittamisesta ajoneuvon rekisteröintimaan nimetyille viranomaisille 48 tunnissa. Kyseisten tietojen on myös oltava komission käytettävissä."

23 Asetuksen N:o 3298/94 3 artiklan 2 ja 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

"2. Jatkuvia kuljetuksia, jotka edellyttävät Itävallan rajan ylittämistä junalla, joko perinteisellä rautatiekuljetuksella tai yhdistetyllä kuljetuksella ja rajan ylittämistä maanteitse ennen rautatiekuljetusta tai sen jälkeen, ei pidetä kauttakulkuliikenteenä pöytäkirjassa N:o 9 olevan 1 artiklan e alakohdan mukaisesti vaan kahdenvälisinä kuljetuksina edellä mainitun pöytäkirjan 1 artiklan g alakohdan mukaisesti.

3. Rajoittamatta 2 kohdan säännösten soveltamista Itävallan kautta suoritettavia jatkuvia kuljetuksia, joissa käytetään seuraavia rautateiden pääteasemia, pidetään kahdenvälisinä kuljetuksina:

Fürnitz/Villach Süd, Sillian, Innsbruck/Hall, Brennersee, Graz."

24 Lopuksi asetuksen N:o 3298/94 14 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Jos ajoneuvo joko vie Itävaltaan täyden kuorman tai hakee sieltä täyden kuorman ja ajoneuvossa on asianmukaiset asiakirjat tämän osoittamiseksi, matkasta ei tarvitse suorittaa ekopistemaksuja riippumatta siitä, mitä reittiä ajoneuvo on tullut Itävaltaan ja poistunut Itävallasta."

Oikeudenkäynnin perustana olevat tosiseikat

25 Itävallan tasavalta ilmoitti 21.1.2003 päivätyllä kirjeellään komissiolle, että tuolloin käytettävissä olleiden tilastotietojen mukaan, jotka koskivat ekopistejärjestelmään vuonna 2002 kuuluneiden kauttakulkumatkojen kokonaismäärää, vuoden 1991 vertailuarvo ylitettäisiin yli kahdeksalla prosentilla.

26 Itävallan tasavalta toimitti 4.4.2003 päivätyllä kirjeellään komissiolle vuoden 2002 ekopisteitä koskevat lopulliset tilastot, joissa vahvistettiin mainittu ylitys. Niistä nimittäin ilmeni kyseisen vuoden osalta 1 718 622 "ilmoitettua kauttakulkumatkaa", eli vuoden 1991 vertailuarvo ylitettiin 15,27 prosentilla.

27 Vastauksenaan komission 6.3.2003 päivättyyn kirjeeseen Itävallan tasavalta toimitti 7.4.2003 päivätyllä kirjeellään komissiolle täydentävät tiedot ja arviot.

28 Ekopistekomitea tarkasteli 7.5. ja 10.6.2003 pidetyissä 29. ja 30. kokouksissaan vuotta 2002 koskevia Itävallan tilastoja ja keskusteli siitä, olisiko jotkin matkat poistettava tilastoista 108:aa prosenttia koskevan lausekkeen mahdolliseksi soveltamiseksi. Näiden keskustelujen päätteeksi komissio teki päätöksen, jonka mukaan niiden matkojen lukumääräksi, jotka otetaan huomioon kyseisen lau-

sekkeen mahdolliseksi soveltamiseksi, katsotaan vuoden 2002 osalta 1 588 735 matkaa ja jonka mukaan kyseinen lukumäärä on siis alhaisempi kuin pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa vahvistettu kynnysluku eli 1 610 172 matkaa.

29 Komissio katsoi erityisesti, että näytön puuttuessa siitä, että kauttakulku on todellisuudessa tapahtunut, kolmea eri matkatyyppiä ei lasketa kauttakulkumatkoiksi ja että näihin matkatyyppeihin kuuluvat matkat on siis vähennettävä Itävallan tasavallan ilmoittamasta matkojen kokonaismäärästä: 56 242 matkaa, joissa maahantulo ja maasta poistuminen ovat tapahtuneet saman raja-aseman kautta, 69 433 matkaa, joiden osalta ei ole tietoja maasta poistumisesta ja 7 812 matkaa, joilla oli aloitettu yhdistetty kuljetus (Rollende Landstrasse).

30 EY 232 artiklan toisen kohdan nojalla Itävallan tasavalta pyysi 27.6.2003 päivätyllä kirjeellään komissiota tekemään ratkaisun ja esittämään ekopistekomitealle ehdotuksen asetukseksi vuoden 2003 ekopisteiden lukumäärän vähentämisestä.

31 Komissio päätti 1.7.2003, että se ei sovella 108:aa prosenttia koskevaa lauseketta vuoden 2003 osalta ja että se jakaa jäljelle jääneet ekopisteet kokonaisuudessaan kyseiselle vuodelle.

32 Kyseisen päätöksen perusteella komissio jakoi jäljelle jääneet elektroniset ekopisteet 1.7.2003 vuodelle 2003.

Välitoimihakemus

Asianosaisten lausumat

33 Kantaja vetoaa siihen, että tehdessään päätöksensä 1.7.2003 komissio jätti täyttämättä pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdan ja 16 artiklan sekä pöytäkirjan liitteessä 5 olevan 3 kohdan mukaiset velvoitteensa.

34 Kantaja katsoo nimittäin, että kauttakulkumatkojen lukumäärä on ylittänyt pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa määrätyn 108 prosentin kynnysluvun.

35 Tämän väitteen tueksi kantaja esittää pääasiassa, että matka on luokiteltava kauttakulkumatkaksi, jos matkan on ilmoitettu olevan sellainen Itävallan alueelle tultaessa, ja että komission oli siis perustettava ratkaisunsa ainoastaan kauttakuluksi ilmoitettujen matkojen määrään, sellaisena kuin se ilmeni Itävallan viranomaisten toimittamista tilastoista.

36 Kantajan mukaan pöytäkirjan 1 artiklan c alakohdassa olevan ilmaisun "kauttakulkuliikenne Itävallan läpi" määritelmästä ei ilmene, että sen määrittämiseksi, onko pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa määrätty kynnysluku ylitetty, voitaisiin ottaa huomioon ainoastaan tosiasiassa kauttakulkuna tehdyt matkat, jotka on siten kussakin tapauksessa tarkistettu.

37 Primaarioikeudessa ei kantajan mukaan säädetä mitään pöytäkirjassa olevan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetun "kauttakulkumatkojen määrän" laskemistavasta.

38 Johdetun oikeuden osalta on eroteltava toisistaan paperilomakejärjestelmään (ekokortteihin) liittyvät säännökset ja toisaalta säännökset, joilla on perustettu elektroninen järjestelmä (ekopisteitä rekisteröivät elektroniset tunnisteet). Pelkkiin ekokortteihin perustuvassa järjestelmässä tilastot ja näin ollen myös mekanismi, jolla pyritään tarkistamaan, onko pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa vahvistettu kynnysluku ylitetty, perustuvat matkoihin, jotka kuljettaja on rajan ylittäessään ilmoittanut kauttakulkumatkoiksi "liimaamalla ekopisteet". Ilmoitusperiaate on siis ominainen jo tälle järjestelmälle.

39 Elektronisen järjestelmän osalta asetuksen N:o 3298/94 2 artiklan 2 kohdan toinen alakohta puolestaan selvästikin perustuu ilmoitusperiaatteeseen. Kyseisen säännöksen mukaan "kahdenvälistä kuljetusta suorittavassa ajoneuvossa, jossa on ekopisteitä rekisteröivä elektroninen tunniste, on tunniste kytkettävä ennen Itävallan alueelle saapumista asentoon, josta käy ilmi, että kyseessä ei ole kauttakulkumatka".

40 Tämä sanamuoto tarkoittaa sitä, että raskaan tavarankuljetusajoneuvon kuljettajan on ennen Itävallan alueelle tuloa ilmoitettava ekopisteitä rekisteröivää elektronista tunnistetta näpäyttämällä, onko kyseessä ekopisteistä vapautettu matka vai kauttakulkumatka, johon sovelletaan ekopistejärjestelmää.

41 Siltä osin, kuin kyse on kuljettajan tekemän ilmoituksen rekisteröinnistä, asetuksen N:o 3298/94 liitteessä F määrätään, että "on varmistettava, että järjestelmässä otetaan arviointia varten huomioon ainoastaan sen kuljetuksen laatua koskeva ilmoitus, joka tunnisteessa oli maahan tultaessa".

42 Kantaja lisää, että ekopisteitä rekisteröivän elektronisen tunnisteen lukemiseen tarvittava järjestelmä, jonka asentamisesta sen on huolehdittava asetuksen N:o 3298/94 1 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan mukaisesti, on sellainen, että sen avulla ekopisteet voidaan vähentää sen jälkeen, kun kuljettaja on tehnyt ilmoituksen Itävallan alueelle tullessaan, joten kantajaa ei voida vaatia huolehtimaan maasta poistumiseen liittyvien tietojen rekisteröinnistä.

43 Kantajan mukaan on sitä paitsi välttämätöntä ottaa huomioon ainoastaan kuljettajien ilmoitukset. Pöytäkirjan 1 artiklan c alakohdassa annettua määritelmää "kauttakulkuliikenne Itävallan läpi" täydennetään johdetussa oikeudessa poikkeuksilla ja täsmennyksillä (Euroopan liikenneministerikonferenssin (CEMT) CEMT-luvilla tehtyjen matkojen poissulkeminen, osittaisten kuormien Itävaltaan viemisen mukaan lukeminen, täyden kuorman viemisen Itävaltaan tai sieltä hakemisen poissulkeminen asetuksen N:o 3298/94 14 artiklan nojalla), joista seuraa, että elektronisessa valvontajärjestelmässä olevilla tiedoilla ei voida määrittää, onko kyse mainitun määritelmän mukaisista kauttakulkumatkoista. Kuljettajien ilmoitukset ovat näin ollen ainoa luotettava tiedonlähde.

44 Kantaja väittää, että ekopistekomiteassa asetuksen N:o 1524/96 esitöistä käytyjen keskustelujen aikana komissio ja jäsenvaltiot olivat lopulta sopineet ottavansa käyttöön matkan luokituksen ratkaisevaksi perusteeksi ilmoituksen, jonka kuljettaja tekee ekopisteitä rekisteröivän elektronisen tunnisteen avulla Itävaltaan tultaessa.

45 Komission vastakkainen väite merkitsisi sitä, että kuljetusasiakirjoja olisi valvottava manuaalisesti kunkin matkan osalta, minkä vuoksi elektronisen valvontajärjestelmän ylläpidolle ei olisi enää mitään perustetta.

46 Kantaja vetoaa lopulta siihen, että se on aikaisemmin aina laatinut ja toimittanut komissiolle ekopisteitä koskevat tilastot ilmoitusperiaatteeseen perustuen.

47 Kantaja tekee sen päätelmän, että kaikki kauttakulkumatkoiksi ilmoitetut matkat on otettava huomioon 108:aa prosenttia koskevan lausekkeen soveltamiseksi. Kantajan tehtäviin ei oikeudellisesti tai tosiasiallisesti kuulu näytön esittäminen siitä, että matka on tosiasiallisesti tehty, jos kauttakulkumatka on ilmoitettu yksiselitteisellä tavalla. Ainoastaan ne matkat, jotka on ilmoitettu kauttakulkumatkoiksi mutta joiden osalta on varmaa, että yksiselitteisestä ilmoituksesta huolimatta ne eivät ole voineet olla tällaisia matkoja, voidaan mahdollisesti vähentää.

48 Ympäristöön ja terveyteen liittyvät haitat, jotka olisivat välitön seuraus 108:aa prosenttia koskevan lausekkeen soveltamatta jättämisestä, saisivat aikaan vakavaa ja korjaamatonta vahinkoa, kuten vahvistetaan asiassa C-445/00 R, Itävalta vastaan neuvosto, 23.2.2001 annetussa määräyksessä (Kok. 2001, s. I-1461, 103—106 kohta). Tämä vahinko olisi intressivertailussa merkittävämpi kuin vaadittujen välitoimien vähäiset kielteiset vaikutukset sisämarkkinoihin.

49 Kantaja toteaa, että vaikka pöytäkirjassa perustetun ekopistejärjestelmän voimassaolo päättyy vuoden 2003 lopussa, jonkinlainen ekopistejärjestelmä tulee kaiken todennäköisyyden mukaan olemaan voimassa myös vuonna 2004. Porrastamalla ekopisteiden vähentäminen vuoden 2004 loppuun saakka ja suorittamalla vielä vuonna 2003 ainoastaan suhteellinen vähennys (ks. em. asia Itävalta v. neuvosto, tuomion 75 ja 76 kohta) voitaisiin näin ollen järkevällä tavalla lieventää vaikutusta kyseessä olevilla markkinoilla toimivien yritysten toimintaan sekä yleisemmin sisämarkkinoiden moitteettomaan toimintaan. Tämän vuoksi kantaja pyytää välitoimena sitä, että käyttämättömät ekopisteet jäädytetään loppuvuotta 2003 vastaavassa suhteessa.

50 Komissio korostaa, että erityisesti jos ei otetaan huomioon käyttämättömien ekopisteiden suhteellista jäädyttämistä koskevia vaatimuksia, käsiteltävänä oleva välitoimihakemus on myös perusteluidensa osalta samansisältöinen kuin kantajan vuonna 2002 tekemä välitoimihakemus, joka hylättiin asiassa C-296/02 R, Itävalta vastaan komissio, 23.10.2002 annetulla määräyksellä (Kok. 2002, s. I-9159). Komissio nojautuu tähän määräykseen ja ilmoittaa rajoittavansa huomautustensa esittämisen kohtiin, jotka käsiteltävänä olevassa asiassa poikkeavat näkemyksistä, jotka kantaja on jo esittänyt hakemuksessaan edellä mainitussa asiassa.

51 Komissio korostaa erityisesti kantajan uusien vaatimusten osalta, eli niiden vaatimusten, jotka on esitetty toissijaisesti ja joilla pyritään siihen, että ekopisteiden käyttö jäädytetään loppuvuotta 2003 vastaavassa suhteessa siinä tapauksessa, että ekopisteitä vähennetään ylimääräisesti vuonna 2003 porrastamalla tämä vähennys vuoden 2004 loppuun saakka, että pöytäkirjassa käyttöön otetun

ekopistejärjestelmän voimassaolo tulee päättymään 31.12.2003 ja että näin ollen ei ole mahdollista siirtää vuodelle 2004 osaa nykyisen järjestelmän ekopisteistä.

52 Edellä mainitussa asiassa Itävalta vastaan komissio annetussa määräyksessä tehty johtopäätös säilyy siis muuttumattomana.

53 Komissio toteaa lisäksi, että jäsenvaltiot päättivät 18.9.2003 pidetyssä ekopistekomitean 31. kokouksessa yksimielisesti poistaa pyytämänsä ekopisteet yhteisön ekopistevarastosta ja jakaa ne. Tämän päätöksen johdosta hyvin moni näistä valtioista ilmoitti komissiolle kiireellisestä ja välittömästä ekopistetarpeesta.

54 Italian tasavalta arvostelee kantajan tukemaa ilmoitusperiaatetta. Edellä mainitun 108:aa prosenttia koskevan lausekkeen soveltamiseksi olisi otettava huomioon ainoastaan "todelliset" kauttakulkumatkat eli todellisuudessa suoritetut matkat, eikä niitä matkoja, jotka kuljettajan ilmoituksen perusteella ainoastaan oletetaan kauttakulkumatkoiksi.

55 Italian tasavalta nimittäin katsoo, että jotta matka voitaisiin pöytäkirjan 1 artiklan c kohdan kannalta katsoa kauttakulkumatkaksi, kaikki elektronisen järjestelmän rekisteröimät tiedot olisi tutkittava, ennen kaikkea raja-asema, jonka kautta ajoneuvo on tullut Itävallan alueelle, sekä raja-asema, jonka kautta ajoneuvo on poistunut kyseiseltä alueelta. "Ilmoitus" on siis vain yksi arviointiperusteista sen määrittämiseksi, minkätyyppinen matka on suoritettu. Sitä paitsi kantaja myönsi, että 108:aa prosenttia koskevan lausekkeen soveltamiseksi on sallittua vähentää kauttakulkumatkoiksi ilmoitettujen matkojen kokonaismäärästä ne matkat, joiden osalta on varmaa, ne eivät ole tällaisia matkoja yksiselitteisestä "ilmoituksesta" huolimatta.

56 Mitä sitten tulee Itävallan tasavallan esittämiin vaatimuksiin, mukaan lukien vaatimus, joka koskee mahdollisuutta porrastaa osa vuoden 2003 ekopisteiden vähentämisestä vuodelle 2004, Italian tasavalta korostaa, että pöytäkirjassa perustetun ekopistejärjestelmän voimassaolo päättyy 31.12.2003. Tämän järjestelmän vaikutuksia, erityisesti sanktioita, ei näin ollen voida lykätä kyseisen päivämäärän jälkeiseen aikaan, ja tämä pätee myös silloin, jos vuotta 2004 varten perustetaan uusi järjestelmä, joka korvaa voimassa olevan järjestelmän. Yhteisössä toimiville liikenteenharjoittajille aiheutuisi näin ollen korjaamatonta vahinkoa, jos kantajan esittämät vaatimukset hyväksyttäisiin.

Asian arviointi

57 Koska asianosaisten kirjalliset vaatimukset sisältävät kaikki tarpeelliset tiedot asian ratkaisemiseksi, ei ole tarpeen kuulla asianosaisten suullisia lausuntoja.

58 Ensiksi on todettava, että EY 242 ja EY 243 artiklan mukaan välitoimista määräävä tuomari voi arvioidessaan olosuhteiden sitä vaativan määrätä valituksenalaisen päätöksen täytäntöönpanon lykkäämisestä tai muista tarpeellisista välitoimista. Tätä varten on otettava huomioon yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 83 artiklan 2 kohdassa määrätyt edellytykset sellaisina, kuin ne on oikeuskäytännössä täsmennetty (em. asia Itävalta v. komissio, määräyksen 70 kohta).

59 Seuraavaksi on todettava, että lukuun ottamatta vaatimuksia, joilla pyritään käyttämättömien ekopisteiden suhteelliseen jäädyttämiseen, käsiteltävänä olevan välitoimihakemuksen sisältö on pääasiassa samanlainen kuin sen välitoimihakemuksen sisältö, jonka kantaja teki vuonna 2002 ja jonka johdosta annettiin määräys edellä mainitussa asiassa Itävalta vastaan komissio.

60 Kyseisessä määräyksessä välitoimista määräävä tuomari katsoi seuraavaa:

"80 Kantajan esittämä ilmoitusperiaate herättää — — tiettyjä kysymyksiä.

81 Kantaja myöntää ensinnäkin, että tiettyjen kauttakulkumatkoiksi ilmoitettujen matkojen, jotka siis sisältyvät tilastoihin, ei olisi pitänyt sisältyä niihin.

82 Se kumoamaton olettama, jonka kantaja haluaa liittää kuljettajan ilmoituksiin, voisi siten lisätä keinotekoisesti niiden matkojen määrää, jotka otetaan huomioon 108:aa prosenttia koskevan lausekkeen soveltamiseksi; tämä voidaan hyväksyä ainoastaan, jos oikeussäännöksissä on sitä tukevia selviä mainintoja.

83 Kuitenkaan mikään tekstiin perustuva väite ei ensi arviolta vaikuta osoittavan selvästi sitä, että kaikki ilmoitukset olisi laskettava kauttakulkumatkoiksi.

84 Sitä paitsi on todettava, että kantaja ei erotellessaan eri ryhmiin ne matkat, jotka komissio on vähentänyt rekisteröityjen matkojen kokonaisluvusta, ole esittänyt syitä siihen, minkä vuoksi se katsoo, että kyse on joka kerta todellakin kauttakulkumatkoista.

85 Se on ainoastaan esittänyt periaatteellisen väitteen, jonka mukaan ainoastaan ilmoituksella on merkitystä riippumatta siitä, mikä on tosiasiassa tehdyn matkan todellinen luonne.

86 Näin ollen välitoimihakemuksen asteella oltaessa ei voida varauksetta yhtyä kantajan lähestymistapaan, jonka mukaan olemassa olevan elektronisen valvontajärjestelmän puutteista aiheutuvien epävarmuuksien vuoksi on oletettava, että jokainen ilmoitus on 108:aa prosenttia koskevaa lauseketta sovellettaessa kauttakulkumatka.

87 Lisäksi [komission] — — päinvastaiset väitteet vaikuttavat varteenotettavilta, erityisesti koska ne perustuvat itse pöytäkirjan tekstiin, ja ne vaikuttavat ensi arviolta olevan enemmän ekojärjestelmän tavoitteiden mukaisia.

— —

89 Vaikka kantajan väitteet eivät vaikutakaan täysin perusteettomilta, ne eivät ole edellä esitetyn perusteella ensi arviolta vakuuttavampia kuin ne perustelut ja selitykset, joihin komissio — — vetoa[a].

90 Siten on vertailtava mukana olevia intressejä, jolloin ensimmäinen vertailukohta tässä yhteydessä on vakava ja korjaamaton vahinko, joka on esitetty väitetyn kiireellisyyden perusteeksi.

91 Tältä osin kantajan korostama kiireellisyys liittyy näkökohtiin, jotka koskevat ympäristön suojelua erityisesti liikenteen vilkkaudesta johtuvilta haitoilta.

92 Tällainen vahinko, jos se on aiheutunut, on todellakin korjaamaton, koska tällaisia haittoja ei voida niiden luonteen vuoksi poistaa jälkikäteen.

93 Kuitenkin käsiteltävänä olevassa asiassa sekä vahingon todellisuus että vakavuus liittyvät suoraan hakemuksen fumus boni jurisin arviointiin.

94 Itävallan kautta kulkevan maantieliikenteen kielteiset seuraamukset aiheuttavat nimittäin ympäristölle mahdollisesti korjattavaa vahinkoa ainoastaan, jos osoitetaan, että nämä seuraamukset ylittävät sen tason, jonka oli katsottu olevan hyväksyttävä, kun pöytäkirja hyväksyttiin; näin ei vaikuta ilmeisesti olevan ensi arvion perusteella, kuten [tässä määräyksessä] esitetystä tarkastelusta ilmenee.

95 Tämän vuoksi käsiteltävänä oleva tilanne eroaa huomattavasti edellä mainitussa asiassa Itävalta vastaan neuvosto vallinneesta tilanteesta, jossa kiireellisyyden, johon kantaja voi vedota, huomioon ottaminen oli erityisen perusteltua sen vuoksi, että fumus boni juris oli erityisen varteenotettava (edellä mainitussa asiassa Itävalta v. neuvosto annettu määräys, 110 kohta).

96 Kun kyse on muista vertailussa huomioon otettavista intresseistä, vaikuttaa siltä, että ottaen huomioon [kuluvan vuoden] ekopisteiden käyttämistä koskevat ennusteet — — tässä vaiheessa tehty päätös jaettujen ekopisteiden määrän vähentämisestä vaikuttaisi suoraan ja tuntuvasti kyseisillä markkinoilla toimivien yritysten toimintaan ja yleisemmin sisämarkkinoiden moitteettomaan toimintaan.

97 Näin ollen ja ottaen huomioon ne lähes lopulliset vaikutukset, jotka määräys voi saada aikaan, intressivertailu tukee hakemuksen hylkäämistä."

61 Kantaja ei ole vedonnut ainoaankaan seikkaan, jonka avulla voitaisiin osoittaa, että arviota, joka on esitetty edellisessä kohdassa ja jota tehtäessä on otettu huomioon kantajan edellä mainitussa asiassa Itävalta vastaan komissio esittämät perusteet ja vaatimukset, pitäisi muuttaa niiden vastaavien perusteiden ja vaatimusten osalta, jotka kantaja on esittänyt tässä välitoimihakemuksessa.

62 Sama arvio soveltuu näin ollen myös viimeksi mainittuihin perusteisiin ja vaatimuksiin.

63 Kantajan niiden vaatimusten osalta, jotka koskevat käyttämättömien ekopisteiden suhteellista jäädyttämistä, on todettava, että ne perustuvat siihen mahdollisuuteen, että ekopisteiden mahdollinen vähentäminen vuonna 2003 voidaan porrastaa vuoden 2004 loppuun saakka. Tätä mahdollisuutta ei kuitenkaan voida vahvistaa, sillä pöytäkirjassa perustetun ekopistejärjestelmän voimassaolo päättyy 31.12.2003, eikä ole varmaa, voidaanko voimassa olevan järjestelmän ekopisteitä siirtää vuodelle 2004, jos kyseiselle vuodelle määrätään ekopistejärjestelmä.

64 Nämä seikat huomioon ottaen sellainen päätös, jolla välitoimena määrättäisiin jo jaettujen mutta käyttämättömien ekopisteiden käyttämisen jäädyttämisestä loppuvuotta 2003 vastaavassa suhteessa, saattaisi johtaa näiden ekopisteiden menettämiseen ja siis vaikuttaa lopullisesti kyseisillä markkinoilla toimivien yritysten toimintaan ja yleisemmin sisämarkkinoiden moitteettomaan toimintaan.

65 Tästä seuraa, että käyttämättömien ekopisteiden suhteellista jäädyttämistä koskevan kantajan intressin huomioon ottaminen ei voi muuttaa toteamusta, jonka mukaan intressivertailu tukee välitoimihakemuksen hylkäämistä.

66 Välitoimihakemus on edellä esitetyn perusteella hylättävä.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN PRESIDENTTI

on määrännyt seuraavaa:

1) **Välitoimihakemus hylätään.**

2) **Oikeudenkäyntikuluista päätetään myöhemmin.**

Annettiin Luxemburgissa 14 päivänä marraskuuta 2003.

R. Grass
kirjaaja

V. Skouris
presidentti