DOMSTOLENS DOM (stora avdelningen)

den 21 december 2011 *

I mål C-28/09,

angående en talan om fördragsbrott enligt artikel 226 EG, som väckts den 21 januari 2009,

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av P. Oliver, A. Alcover San Pedro och B. Schima, samtliga i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

sökande,

med stöd av

Republiken Italien, inledningsvis företrädd av I. Bruni, därefter av G. Palmieri, båda i egenskap av ombud, biträdda av G. De Bellis, avvocato dello Stato, med delgivningsadress i Luxemburg,

* Rättegångsspråk: tyska.

Konungariket Nederländerna, företrätt av C. Wissels, Y. de Vries och M. Noort, samtliga i egenskap av ombud,

intervenienter,

mot

Republiken Österrike, företrädd av E. Riedl, G. Eberhard och C. Ranacher, samtliga i egenskap av ombud, biträdda av L. Schmutzhard och J. Thudium,

svarande,

meddelar

DOMSTOLEN (stora avdelningen)

sammansatt av ordföranden V. Skouris, avdelningsordförandena A. Tizzano, J.N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J. Malenovský, U. Lõhmus och A. Prechal samt domarna A. Rosas (referent), E. Levits, A. Ó Caoimh och L. Bay Larsen,

generaladvokat: V. Trstenjak,
justitiesekreterare: handläggaren B. Fülöp,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 19 oktober 2010,

och efter att den 16 december 2010 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Europeiska gemenskapernas kommission har yrkat att domstolen ska fastställa att Republiken Österrike har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 28 EG och 29 EG genom att på en sträckning av motorvägen A12 i Inndalen (Österrike) införa ett körförbud för fordon med en totalvikt på över 7,5 ton som transporterar vissa varor.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätten

2 Unionsbestämmelser om skydd för luftkvaliteten finns bland annat i rådets direktiv 96/62/EG av den 27 september 1996 om utvärdering och säkerställande av luftkvaliteten (EGT L 296, s. 55) och i rådets direktiv 1999/30/EG av den 22 april 1999 om gränsvärden för svaveldioxid, kvävedioxid och kväveoxider, partiklar och bly i luften (EGT L 163, s. 41), i dess lydelse enligt kommissionens beslut 2001/744/EG av den 17 oktober 2001 (EGT L 278, s. 35) (nedan kallat direktiv 1999/30). Syftet med dessa båda direktiv är, enligt skälen däri, att skydda miljön och människors hälsa.

3 Ovannämnda två direktiv upphörde att gälla den 11 juni 2010, och ersattes av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (EUT L 152, s. 1). Detta påverkar dock inte medlemsstaternas skyldigheter i fråga om tidsfristerna för genomförande eller tillämpning av dessa direktiv. Med beaktande av tidpunkten för de faktiska omständigheterna är de två förstnämnda direktiven fortfarande tillämpliga i förevarande mål.

4 Enligt artikel 1 i direktiv 96/62 är det allmänna målet med detta direktiv att definiera de grundläggande principerna för en gemensam strategi som syftar till:

— att definiera och uppställa mål för luftkvaliteten inom gemenskapen, så att skadliga effekter för människors hälsa och för miljön i allmänhet kan undvikas, förebyggas och minskas,

— att utvärdera luftkvaliteten i medlemsstaterna med gemensamma metoder och kriterier som grund,

— att relevant information om luftkvaliteten ska finnas tillgänglig i tillräcklig omfattning och att allmänheten ska informeras om den, bland annat genom tröskelvärden, och

— att luftkvaliteten ska bibehållas när den är god och att den i övriga fall ska förbättras.

5 Enligt artikel 4 i direktiv 96/62 ska Europeiska unionens råd, på förslag av kommissionen, fastställa gränsvärden för de föroreningar som räknas upp i bilaga I till direktivet. I denna bilaga, som har rubriken ”Förteckning över luftföroreningar som skall beaktas vid utvärderingen och säkerställandet av luftkvaliteten”, anges bland annat kvävedioxid (NO2).

6 I artikel 7 i direktiv 96/62 föreskrivs följande:

”1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att gränsvärdena respekteras.

…

3. Medlemsstaterna skall upprätta handlingsplaner i vilka anges de åtgärder som skall vidtas på kort sikt, om det är risk för att fastställda gränsvärden och/eller tröskelvärden överskrids, så att risken för ett överskridande minskas och varaktigheten för detta begränsas. Dessa planer kan, beroende på det enskilda fallet, innehålla föreskrifter om kontrollåtgärder och, om så är nödvändigt, ett tillfälligt avbrytande av de verksamheter som bidrar till att gränsvärdena överskrids, däri inbegripet biltrafiken.”

7 I artikel 8.3 i direktiv 96/62 föreskrivs för övrigt följande:

”I zoner och tätbebyggelse [där nivåerna för en eller flera föroreningar överskrider gränsvärdet plus toleransmarginalen] skall medlemsstaterna se till att en plan eller ett program utarbetas eller genomförs som gör det möjligt att nå gränsvärdet inom den tidsfrist som fastställts.

Planen eller programmet, till vilken eller vilket allmänheten skall ha tillgång, skall innehålla åtminstone de uppgifter som räknas upp i bilaga IV.”

8 Bland de uppgifter som räknas upp i bilaga IV anges bland annat platsen där ett överskridande inträffat, de viktigaste utsläppskällorna för föroreningen samt åtgärder som har antagits och åtgärder som planeras.

9 Gränsvärden för kvävedioxid fastställs i direktiv 1999/30. I skäl 4 i detta direktiv anges att dessa gränsvärden är minimigränsvärden och att medlemsstater i enlighet med artikel 130 T i EG-fördraget (nu artikel 176 EG) får behålla eller införa strängare gränsvärden.

10 Artikel 4 i direktiv 1999/30, med rubriken ”Kvävedioxid och kväveoxider”, har följande lydelse:

”1. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att koncentrationerna i luften av kvävedioxid, och där det är tillämpligt, av kväveoxider, vid utvärdering enligt artikel 7 inte överskrider de gränsvärden som anges i avsnitt I i bilaga II från och med de datum som fastställs i bilagan.

De toleransmarginaler som anges i avsnitt I i bilaga II skall tillämpas enligt artikel 8 i direktiv 96/62/EG.

2. Tröskelvärdena för koncentrationer av kvävedioxid i luften finns angivna i avdelning II i bilaga II."

11 Med avseende på kvävedioxid framgår följande av avsnitt I i bilaga II till direktiv 1999/30:

— Timgränsvärdet fastställs till 200 µg/ m3, "vilket inte får överskridas mer än 18 gånger per kalenderår", ökat med ett avtagande procentuellt toleranstal fram till den 1 januari 2010.

— Årsgränsvärdet fastställs till 40 µg/m3, ökat med samma avtagande procentuella toleranstal fram till den 1 januari 2010, det vill säga 48 µg/ m3 för år 2006, 46 µg/ m3 för år 2007, 44 µg/m3 för år 2008 och 42 µg/m3 för år 2009.

12 I unionslagstiftningen anges högsta tillåtna gränser för utsläpp av föroreningar, bland annat för partiklar och kvävedioxid (NO) för fordon med nya motorer som säljs i medlemsstaterna. För utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt för utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnisttändning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon, anges dessa normer med beteckningarna Euro I, II, et cetera, och för utsläpp från lätta specialfordon och nyttofordon används beteckningarna Euro 0, 1, 2, et cetera.

Nationell rätt

13 Direktiven 96/62 och 1999/30 införlivades med österrikisk rätt genom ändringar i den österrikiska lagen om skydd för luftföroreningar (Immissionsschutzgesetz-Luft, BGBl. I, 115/1997) (nedan kallad IG-L).

14 Enligt 3.1 § IG-L gäller till skydd för människors hälsa inom hela Republiken Österrike de gränsvärden för luftföroreningar som fastställs i bilagorna 1 och 2 i lagen. Som gränsvärde för luftföroreningar för kvävedioxid fastställs i bilaga 1 ett årsgränsvärde på 30 µg/ m3. I bilaga 1 föreskrivs dessutom en toleransmarginal på 30 µg/m 3 som reduceras gradvis. Gränsvärdena för luftföroreningar för kvävedioxid uppgår under åren 2006–2009 i enlighet därmed till 40 µg/ m3 och år 2010 till 35 µg/ m3.

15 Enligt 10 § IG-L ska senast 24 månader efter utgången av det år under vilket en överskridelse av gränsvärdena fastställts åtgärder föreskrivas genom förordning. De möjliga åtgärder som kan föreskrivas omfattar enligt 16.1 § punkt 4 IG-L körförbud för fordon.

16 Landeshauptmann von Tirol (premiärministern i Tyrolen) antog den 17 december 2007, på grundval av bestämmelserna i IG-L, en förordning genom vilken infördes ett förbud att transportera vissa varor på motorvägen Inntal A12 (sektoriellt körförbud) (Verordnung des Landeshauptmannes vom 17. Dezember 2007, mit der auf der A12 Inntalautobahn der Transport bestimmter Güter verboten wird (Sektorales Fahrverbot-Verordnung) Landesgesetzblatt für Tirol, nr 92/2007) (nedan kallad den omtvistade förordningen). Enligt denna förordning är det förbjudet för fordon vars vikt överstiger 7,5 ton och som transporterar vissa varor att köra på en sträckning av denna motorväg (nedan kallad det sektoriella körförbudet). Förordningen trädde i kraft den 1 januari 2008.

17 Syftet med denna förordning är enligt 1 § däri att minska utsläppen av föroreningar som förorsakas av människor och att säkerställa ett varaktigt skydd för människors hälsa samt för flora och fauna.

18 I 2 § i den omtvistade förordningen avgränsas en ”skyddszon” (Sanierungsgebiet). Skyddszonen omfattar en sträcka på 90 kilometer av A12 mellan kommunen Zirl (cirka 12 kilometer väster om staden Innsbruck) och gränsen mellan Tyskland och Österrike (cirka 78 kilometer öster om staden Innsbruck) samt en zon på 100 meter på båda sidor om denna motorväg.

19 I 3 § i samma förordning föreskrivs följande:

”Körförbud på motorvägen Inntal A12 i båda körriktningarna från 6,350 km i kommunen Langkampfen till 90 km i kommunen Zirl gäller för följande fordon:

Lastbil eller påhängsvagn, med en högsta tillåten totalvikt på över 7,5 ton, och lastbil med släp, för vilka den sammanlagda högsta tillåtna totalvikten uppgår till mer än 7,5 ton, när det rör sig om transporter av följande varor:

a) Från den 2 maj 2008 (första fasen):

1. Allt avfall som räknas upp i europeiska avfallsförteckningen i kommissionens beslut 2000/532/EG [av den 3 maj 2000 om ersättning av beslut 94/3/EG om en förteckning över avfall i enlighet med artikel 1 a i rådets direktiv 75/442/

EEG om avfall, och rådets beslut 94/904/EG om upprättande av en förteckning över farligt avfall i enlighet med artikel 1.4 i rådets direktiv 91/689/EEG om farligt avfall (EGT L 226, s. 3)], i dess lydelse enligt rådets beslut 2001/573 EG [av den 23 juli 2001 (EGT L 203, s. 18)].

2. Sten, jord och grus.

b) Från den 1 januari 2009 (andra fasen):

1. Rundvirke och kork.

2. Järnmalm och annan malm.

3. Motorfordon och släpvagnar.

4. Stål, med undantag för stål för slakarmering och byggstål för leverans till byggplatser.

5. Marmor och travertin.

6. Keramisk kakel.”

20 I 4 § i den omtvistade förordningen undantas vissa motorfordon från det sektoriella körförbudet, bland annat sådana som lastas eller lossas i kärnzonen, trafik med motorfordon som lastas eller lossas i den utvidgade zonen, trafik med motorfordon till järnvägsterminalen Hall i östlig färdriktning och till järnvägsterminalen Wörgl i västlig färdriktning för omlastning för järnvägstransport och trafik med motorfordon från järnvägsterminalen Hall i västlig färdriktning och från järnvägsterminalen Wörgl i östlig färdriktning för omlastning från järnvägstransport.

21 De politiska enheterna Imst, Innsbruck-Land, Innsbruck-Stadt, Kufstein och Schwaz ingår i kärnzonen. Den utvidgade zonen omfattar i Österrike de politiska enheterna Kitzbühel, Landeck, Linz, Reutte och Zell am See, i Tyskland Bad Tölz, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim (inklusive staden) och Traunstein och, slutligen, i Italien förvaltningsområdet Eisacktal, Pustertal och Wipptal.

22 I 4 § hänvisas även till de undantag som föreskrivs i IG-L. Vissa motorfordon omfattas inte av det sektoriella körförbudet. Bland dessa ingår vägunderhållsfordon, fordon för avfallstransporter samt jordbruks- och skogsbruksfordon. I lagen föreskrivs att ett särskilt undantag bland annat kan beviljas för andra fordon om det föreligger ett viktigt allmänt eller privat intresse.

23 Efter det att den tidsfrist som angavs i det motiverade yttrandet löpte ut den 8 juni 2008, har flera ändringar gjorts i den omtvistade förordningen.

24 Ikraftträdandet av det sektoriella körförbudet har i vissa delar försenats. Med avseende på området öster om staden Innsbruck ska körförbudet endast tillämpas, utöver de varor som redan tidigare omfattades av förordningen, nämligen avfall, sten, jord och grus, på rundvirke och kork, motorfordon och släpvagnar. Vad beträffar keramisk kakel och stål träder det sektoriella körförbudet i kraft först den 1 juli 2009 (tredje fasen) och vad beträffar järnmalm och annan malm samt marmor och travertin träder förbudet i kraft den 1 juli 2010 (fjärde fasen).

25 Vad beträffar området väster om staden Innsbruck (Innsbruck-Zirl) har ikraftträdandet av det sektoriella körförbudet skjutits fram till den 1 januari 2011 med avseende på samtliga varor som anges i den omtvistade förordningen.

26 Slutligen har vissa undantag angetts i ett dekret. Dessa undantag avser bland annat konvojer för hjälpändamål som transporteras av erkända organisationer, samt militärtransporter.

Bakgrund till talan

27 Motorvägen A12, som är cirka 145 kilometer lång, förbinder kommunen Kufstein, belägen öster om staden Innsbruck och kommunen Landeck, väster om Innsbruck. Det har fastställts att årsgränsvärdet för kvävedioxid, såsom detta anges i avsnitt I i bilaga II till direktiv 1999/30 har överskridits varje år sedan år 2002. De högsta koncentrationerna av kvävedioxid har uppmätts på mätstationen Vomp/Raststätte. År 2002 uppgick årsgenomsnittskoncentrationen av kvävedioxid till 61 µg/m3, trots att årsgränsvärdet, ökat med toleransmarginalen, i avsnitt I, har fastställts till 56 µg/m3.

För åren 2003–2008 konstaterades överskridanden som var ännu större. Exempelvis uppgick den fastställda koncentrationen av kvävedioxid på den berörda mätstationen år 2008 till 66 µg/m3, vilket utgör ett 50–procentigt överskridande av gränsvärdet för detta år, ökat med toleransmarginalen, det vill säga 44 µg/m3. Överskridandena var ännu större med beaktande av de gränsvärden som föreskrivs för kvävedioxid i IG-L, inklusive de toleransmarginaler för överskridanden som föreskrivs i denna lag.

28 För att säkerställa att gränsvärdena för kvävedioxid iakttogs vidtog österrikiska myndigheter flera åtgärder för att minska utsläppen från motorfordon och för att minska trafiktätheten.

29 Den 1 oktober 2002 införde myndigheterna ett tillfälligt körförbud nattetid för lastbilar på en sträckning av motorvägen Inntal A12. Det tillfälliga körförbudet nattetid förlängdes för att därefter, från och med den 1 juni 2003, ersättas med ett permanent körförbud nattetid för varutransporter med lastbilar som väger mer än 7,5 ton. Körförbudet gällde hela året.

30 Landeshauptmann i Tyrolen antog den 27 maj 2003 en förordning genom vilken transport av en rad varor med tunga transportfordon med en totalvikt som överskrider 7,5 ton på en sträcka på motorvägen A12 mellan kommunerna Kundl och Ampass förbjöds på obestämd tid, från den 1 augusti 2003. Detta sektoriella körförbud gällde framför allt för transport av avfall, spannmål, timmer och kork, järnmineraler och andra mineraler, sten, jord, grus, motorfordon, släpvagnar samt byggstål. Från förbudet undantogs emellertid transport av varor som antingen härrörde från eller var på väg till staden Innsbruck, distrikten Kufstein, Schwaz eller Innsbruck-Land. Även vissa typer av kategorier av fordon, såsom till exempel fordon som används för vägunderhåll och avfallsinsamling samt jord- och skogsbruksfordon undantogs från

förbudet. Slutligen kunde även enskilda undantag begäras för andra fordon i allmänhetens intresse eller av viktiga privata skäl. Förordningen skulle tillämpas direkt från den 1 augusti 2003.

31 Eftersom kommissionen ansåg att det förbud som föreskrevs i förordningen begränsade den fria rörligheten för varor i den mening som avses i artiklarna 28 EG och 29 EG väckte kommissionen den 24 juli en fördragsbrottstalan med stöd av artikel 226 EG mot Republiken Österrike.

32 Efter att ha förordnat om uppskov med verkställigheten av förbudet till dess att domstolen har avgjort målet i sak, fann domstolen i dom av den 15 november 2005 i mål C-320/03, kommissionen mot Österrike (REG 2005, s. I-9871), att Republiken Österrike hade underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 28 EG och 29 EG, eftersom den berörda förordningen skulle anses som en åtgärd med motsvarande verkan som kvantitativa restriktioner, vilken, på grund av dess oproportionerliga karaktär, inte kan motiveras med hänsyn till skyddet för luftkvaliteten.

33 Österrikiska myndigheter vidtog efter denna dom nya åtgärder för att förbättra luftkvaliteten på motorväg A12. Från år 2006 har en hel uppsättning åtgärder, inbegripet det sektoriella körförbud som utgör föremålet för talan i detta mål, successivt genomförts.

34 Under perioden 1 november 2006–30 april 2007 gällde en hastighetsbegränsning på 100 km/t på motorväg A12 mellan den tysk-österrikiska gränsen och kommunen Zirl. I november år 2007 ersattes denna tillfälliga åtgärd med en variabel hastighetsbegränsning, där hastigheten varierar på grund av de allmänna utsläpp som verkligen har uppmätts och meteorologiska faktorer (nedan kallad variabel hastighetsbegränsning).

35 Dessutom utfärdades, med verkan från den 1 januari 2007, ett körförbud för ledade fordon och lastbilar med släpvagn på mer än 7,5 ton mellan kommunerna Zirl och Kufstein som inte motsvarade Euro II-normen. Sedan den 1 november 2008 gäller körförbudet även lastbilar som inte uppfyller Euro III-normen. Från den 1 november 2009 gäller ett generellt körförbud för lastbilar på mer än 7,5 ton, vars totala utsläpp inte är förenliga med Euro II-normen.

36 Med verkan från den 1 januari 2007 utvidgades slutligen det territoriella tillämpningsområdet för körförbudet för lastbilar nattetid på en sträckning av motorväg A12. Ett undantag föreskrevs tillfälligt för lastbilar i Euro IV- och Euro V-klasserna, men detta upphörde att gälla den 31 oktober 2009.l.

37 Det sektoriella körförbudet samt de andra åtgärder som angetts i punkterna 34–36 i denna dom var en del av en plan, som österrikiska myndigheter hade utarbetat enligt artikel 8.3 i direktiv 96/62, för att säkerställa att delstaten Tyrolen uppfyllde de gränsvärden för kvävedioxid som anges i avsnitt I i bilaga II till direktiv 1999/30.

Det administrativa förfarandet

38 Det planerade sektoriella körförbudet meddelades kommissionen, av Republiken Österrike, den 11 januari 2007, inom ramen för det förfarande för samråd som föreskrivs i rådets beslut av den 21 mars 1962 om införande av ett förfarande för förhandsgranskning och samråd beträffande vissa lagar och andra författningar som medlemsstaterna planerar att utfärda inom transportområdet (EGT 1962, L 23, s. 720), i dess

lydelse enligt rådets beslut 73/402/EEG av den 22 november 1973 (EGT L 347, s. 48; svensk specialutgåva, område 7, volym 1, s. 153).

39 Kommissionen svarade i skrivelse av den 20 juli 2007, i vilken kommissionen uttalade att det sektoriella körförbudet, om det antogs, skulle utgöra ett hinder för den fria rörligheten för varor som inte var förenligt med skyldigheterna i artiklarna 28 EG och 29 EG.

40 Eftersom det omtvistade beslutet ändå antogs den 17 december 2007 och trädde i kraft den 1 januari 2008, skickade kommissionen den 31 januari 2008 en formell underrättelse till Republiken Österrike, i vilken den vidhöll sin tidigare ståndpunkt och uppmanade denna medlemsstat att inkomma med yttranden inom en tidsfrist på femton dagar från mottagandet av skrivelsen.

41 Republiken Österrike bestred i sitt svar av den 15 februari 2008 kommissionens invändning. Syftet med det sektoriella körförbudet var att förbättra luftkvaliteten på motorväg A12 genom att varor som var lämpade för järnvägstransport skulle transporteras på järnväg. Förbudet utgjorde således inte ett hinder för den fria rörligheten för varor och var i vilket fall som helst motiverat av målsättningarna att skydda hälsa och miljö. Dessutom bör Österrikes geografiska läge beaktas. Den snabba ökningen i antalet vägtransporter i unionen har inneburit en ökande belastning på miljön i trafikkorridorerna i Alperna och i deras omedelbara närhet.

42 Eftersom kommissionen inte fann svaret övertygande riktade kommissionen den 8 maj 2008 ett motiverat yttrande till Republiken Österrike och uppmanade medlemsstaten att vidta nödvändiga åtgärder för att följa yttrandet inom en månad från mottagandet av yttrandet.

43 Republiken Österrike besvarade det motiverade yttrandet genom skrivelse av den 9 juni 2008 i vilken den vidhöll sin tidigare ståndpunkt. I en kompletterande skrivelse av den 2 december 2008 påpekade Republiken Österrike för kommissionen att körförbudet inte skulle träda i kraft förrän den 1 januari 2011 i området väster om staden Innsbruck.

44 Enligt kommissionen var dessa förklaringar inte tillfredsställande och den beslutade därför att väcka förevarande talan.

Förfarandet vid domstolen

45 Republiken Italien och Konungariket Nederländerna har genom beslut, den 19 juni 2009, av domstolens ordförande tillåtits intervenera till stöd för kommissionens yrkanden.

46 Konungariket Danmark har genom beslut, den 19 augusti 2009 av domstolens ordförande tillåtits intervenera till stöd för Republiken Österrikes yrkanden. Konungariket Danmark meddelade emellertid domstolen, i skrivelse av den 2 mars 2010, att Danmark avstod från sin rätt att intervenera, varför domstolens ordförande, genom beslut av den 7 maj 2010, förordnade att medlemsstaten skulle avregistreras som intervenient i målet.

Upptagande till sakprövning

Parternas argument

47 Republiken Österrike har anfört en invändning om rättegångshinder mot Konungariket Nederländernas interventionsansökan. Invändningen avser att Konungariket Nederländerna har försökt att utvidga föremålet för talan genom att hävda att det sektoriella körförbudet i praktiken utgör en indirekt diskriminering som inte påverkar all lastbilstrafik utan bara lastbilar som väger mer än 7,5 ton.

48 Republiken Österrike har även anfört en invändning om rättegångshinder mot Republiken Italiens interventionsansökan. Invändningen avser att Republiken Italien har åberopat en ny grund, en alternativ åtgärd till det sektoriella körförbudet, vilken inte kommissionen har beaktat, nämligen möjligheten att införa ett körförbud för privat- och nyttotrafik med fordon som väger mindre än 7,5 ton med ledning av den Euroklass som fordonen tillhör.

49 Sistnämnda invändning om rättegångshinder har bestritts av den italienska regeringen under förhandlingen.

Domstolens bedömning

50 För att avgöra huruvida invändningarna om rättegångshinder som framförts mot interventionsansökningarna är välgrundade, erinrar domstolen om att enligt artikel 40 fjärde stycket i stadgan för Europeiska unionens domstol får, genom yrkanden i interventionsansökan, endast en av parternas yrkanden biträdas. Denna bestämmelse utgör emellertid inte något hinder för att en intervenient anför nya eller andra argument än den part till vars fördel han har intervenerat, förutsatt att syftet är att stödja denna parts yrkanden (se, bland annat, dom av den 23 februari 1961, i mål 30/59, De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg mot Höga myndigheten, REG 1961, s. 1, av den 19 november 1998 i mål C-150/94, Förenade kungariket mot rådet, REG 1998, s. I-7235, punkt 36, och av den 8 juli 2010 i mål C-334/08, kommissionen mot Italien, REU 2010, s. I-6869, punkterna 53–55).

51 Konungariket Nederländerna stödjer kommissionens påstående att det sektoriella körförbudet är diskriminerande. Republiken Italien stödjer påståendet att förbudet är oproportionerligt och i synnerhet påståendet att Republiken Österrike inte med tillräcklig noggrannhet har undersökt om det kunde vidtas åtgärder som var mindre restriktiva för den fria rörligheten för varor.

52 Även om det är korrekt att dessa påståenden bygger på andra argument än de som kommissionen har anfört, avser de icke desto mindre samma invändningar som kommissionen har anfört och de syftar till att underbygga kommissionens yrkanden. Påståendena ska bidra till att talan om fördragsbrott kan bifallas genom att de ger en kompletterande belysning av tvisten (se, för ett liknande resonemang, dom av den 27 november 2003 i mål C-185/00, kommissionen mot Finland, REG 2003, s. I-14189, punkt 92).

53 Härav följer att invändningarna om rättegångshinder inte kan bifallas.

Prövning i sak

Parternas argument

54 Kommissionen har redan från första början påpekat att den inte på något sätt underskattar problemen med avseende på trafiken över Alperna. Kommissionen har även medgett att det gränsvärde som anges i avsnitt I i bilaga II till direktiv 1999/30 sedan år 2002 har överskridits på motorvägen A12 och att det föreskrevs i direktiv 96/62 att Republiken Österrike var skyldig att vidta åtgärder i sådana fall. Även om flertalet av de föreslagna åtgärderna för att förbättra luftkvaliteten i den berörda zonen skulle kunna godtas kvarstår dock den omständigheten att den omtvistade förordningen är oförenlig med unionsrätten.

55 Enligt kommissionen utgör det sektoriella körförbudet en åtgärd med motsvarande verkan som kvantitativa restriktioner i den mening som avses i artiklarna 28 EG och 29 EG, eftersom det hindrar den fria rörligheten för varor och, i synnerhet, den fria transiteringen av varorna.

56 Den omständigheten att den ifrågasatta förordningen ingår i ett åtgärdspaket som har antagits av de österrikiska myndigheterna saknar betydelse för huruvida förordningen hindrat utövandet av nämnda frihet, eftersom alla nationella åtgärder måste bedömas var för sig för att avgöra huruvida de står i överensstämmelse med nämnda artiklar.

57 I förevarande fall rör det sig om en mer långtgående åtgärd än den som var i fråga i domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Österrike. Det är nämligen inte bara trafiken längs ”den nord-sydliga axeln” (förbindelsen Italien – Brenner – Innsbruck – Langkampfen – Tyskland) och längs den ”nord-västliga axeln” (förbindelsen Vorarlberg – Österuropa) som skulle beröras utan även trafiken längs den ”syd-västliga

axeln” (förbindelsen Italien – Innsbruck – Voralberg/Bodensjöregionen). Enligt prognoserna skulle vid genomförandet av den första fasen av det sektoriella körförbudet, det vill säga från och med den 2 maj 2008, 35 000 transporter utförda med lastbilar komma att beröras per år. Från och med genomförandet av den andra fasen, det vill säga från och med den 1 januari 2009, skulle den aktuella åtgärden beröra 200 000 transporter per år. Detta motsvarar 7,3 procent av samtliga transporter utförda med lastbilar på motorvägen A12. Åtgärden får verkan på 300 kilometer av det österrikiska vägnätets genomfartsleder.

58 För att säkerställa transporterna av de varor som avses i den ifrågasatta förordningen krävs det enligt kommissionen antingen att järnvägstrafik används eller att en längre färdväg väljs, vilket skulle medföra högre kostnader för de berörda näringsidkarna. Det sektoriella körförbudet får således betydande ekonomiska konsekvenser, inte bara för transportindustrin, utan även för tillverkarna av de varor som berörs av förordningen eftersom dessa tillverkare drabbas av ökade transportkostnader, vilket försämrar deras konkurrenskraft.

59 Enligt kommissionen är förordningen diskriminerande. Eftersom lokal och regional trafik är undantagna från tillämpningsområdet för det sektoriella körförbudet, drabbar detta i praktiken främst den internationella transittrafiken med varor. Det kan vidare befaras att transportföretag som kan komma i åtnjutande av nämnda undantag kan dra nytta av desamma genom att erbjuda vägtransporter över långa distanser, då sådana transporter inte längre kan erbjudas av företag som har sitt säte utanför denna region.

60 Eftersom det sektoriella körförbudet inte direkt är kopplat till de utsläpp som skapas av transportfordonen utan till de varor som transporteras av dessa, kan det ha en diskriminerande effekt på handeln mellan medlemsstaterna. Kommissionen har bland

annat påpekat att handeln med timmer och trävaror, liksom handeln med marmor och travertin, kan påverkas.

61 Vad gäller huruvida det sektoriella körförbudet eventuellt är motiverat har kommissionen medgett att detta förbud kan bidra till att uppnå målet att skydda miljön. Kommissionen har emellertid ifrågasatt huruvida nämnda åtgärd står i överensstämmelse med proportionalitetsprincipen.

62 Det sektoriella körförbudet är behäftat med inre motsägelser, vilket innebär att det inte är visat att det kan medföra att det avsedda syftet uppnås.

63 Enligt kommissionen är den ifrågasatta förordningens huvudsyfte inte en minskning av avgaserna från motorfordon, utan en minskning av vägtrafiken. En sådan minskning har dock bara en indirekt påverkan på luftkvaliteten.

64 Till följd av att det sektoriella körförbudet inte är direkt kopplat till de utsläpp som skapas av transportfordonen, utan till de varor som transporteras, är trafik med mer förorenande lastbilar tillåten så länge som dessa transporterar varor som inte omfattas av tillämpningsområdet för förordningen, samtidigt som trafiken med mindre förorenande lastbilar är förbjuden när de till exempel transporterar kakelplattor.

65 Genom valet att styra om ”varor som är lämpade för järnvägstransport” till sistnämnda transportsätt beaktas vidare inte att möjligheten att använda järnvägstransporter ofta beror på transportuppdragets olika logistiska aspekter, såsom den varumängd

som ska transporteras. Vidare är detta kriterium för vagt och det kan inte uteslutas att de varor som ska omfattas av ett sådant förbud väljs ut på ett helt godtyckligt eller diskriminerande sätt och att detta urval senare utvidgas till att omfatta andra varukategorier.

66 Enligt kommissionen har inte alla tänkbara alternativ till det sektoriella körförbudet beaktats, och i förekommande fall antagits, av de österrikiska myndigheterna. En av de olika åtgärder vilka kommissionen har hävdat skulle innebära ett mindre hinder för den fria rörligheten för varor vore att ersätta den variabla hastighetsbegränsningen med en permanent hastighetsbegränsning på 100 km/t.

67 Den undersökning som gjorts av Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (nedan kallad IFEU-undersökningen) visar att en permanent hastighetsbegränsning på 100 km/t skulle kunna medföra en minskning av kvävedioxidutsläppen med cirka 7,5 procent fram till och med år 2010. Vad särskilt gäller effekterna av en sådan begränsning jämfört med den variabla hastighetsbegränsningen visar de beräkningar som de österrikiska myndigheterna presenterat att den senare åtgärden medför en minskning på 3,6–3,8 procent av kvävedioxidutsläppen i den aktuella zonen. Republiken Österrike medgav i sitt svar på det motiverade yttrandet att effekterna av den variabla hastighetsbegränsningen motsvarar 67 procent av effekterna av en permanent hastighetsbegränsning på 100 km/t. Om den variabla hastighetsbegränsningen ersattes med en sådan begränsning skulle detta således medföra en ytterligare sänkning av nämnda utsläpp med 1,8 procent, vilket är mer än effekterna av det sektoriella körförbudet, som innebär en årlig minskning på 1,5 procent av nämnda luftföroreningar.

68 Republiken Österrike har åberopat Ökosciences analys av vilka effekter på luftkvalitén användningen av den variabla hastighetsbegränsningen under perioden november 2007–oktober 2008 fått (nedan kallad ”Ökoscience-undersökningen”) för att visa att ett sådant byte endast skulle medföra en ytterligare årlig minskning på 1,1 procent

av kvävedioxidutsläppen. Denna undersökning publicerades dock i mars 2009 och innehöll uppgifter som inte kunnat erhållas före utgången av den tidsfrist som fastställdes i det motiverade yttrandet, vilket datum var den 8 juni 2008.

69 Det hade vidare varit tänkbart att utvidga förbudets tillämpningsområde från att gälla lastbilar i vissa Euroklasser till att omfatta andra mer avancerade klasser. Republiken Österrike har motsatt sig detta förslag i sitt svar på det motiverade yttrandet, där den har angett att lastbilar som motsvarar normen Euro IV ofta släpper ut mer kvävedioxid än de som motsvarar normen Euro III. Även om detta påstående skulle visa sig vara sant är det icke desto mindre så att ett körförbud som omfattar lastbilar i klassen Euro III skulle sporra många företag att byta till klassen Euro V tidigare.

70 Kommissionen har även nämnt möjligheten att införa kontroller av trafiken, såsom ett doseringssystem, införande av ett avgiftssystem som är baserat på den mängd föroreningar som släpps ut, och en anpassning av skatten på mineraloljor och skatten baserad på förbrukning, och detta i syfte att främja köp av motorfordon med bensinmotor.

71 Kommissionen har anfört att de österrikiska myndigheterna innan de beslutade att införa det sektoriella körförbudet inte i förväg hade försäkrat sig om att järnvägen hade tillräcklig kapacitet och var lämpad för en övergång från vägtransport till järnvägstransport för de berörda varorna. Det har inte visats att en sådan kapacitet finns vare sig för området väster om Innsbruck eller för det område som ligger öster om denna stad, vad gäller genomförandet av förbudets andra fas.

72 Vad gäller möjligheten att använda kombinerad transport järnväg/väg (Rollende Landstrasse), det vill säga en typ av transport där lastbilarna fraktas med tåg under endast en del av resan, finns detta alternativ endast för området öster om staden Innsbruck. Såsom det först var tänkt hade det i detta område endast varit möjligt att genomföra en del av de berörda varutransporterna genom genomförandet den 1 januari 2009 av den andra fasen i det sektoriella körförbudet. Att kapaciteten för kombinerad transport järnväg/väg var tillräcklig den 1 januari 2009 berodde endast på de förändringar som Republiken Österrike genomfört efter utgången av den frist som fastställdes i det motiverade yttrandet.

73 Vad gäller alternativet icke beledsagad transport är detta ur ekonomisk och logistisk synpunkt endast intressant vad gäller långa avstånd.

74 Vad gäller möjligheten att använda alternativa vägar, förefaller det som om de alternativa vägarna i området antingen är förbjudna för transittrafik eller inte är anpassade för lastbilar. Således måste transittrafiken med utländska lastbilar dirigeras om via Schweiz, eller Tauernvägen i Österrike, vilket skulle innebära en avsevärd förlängning av resvägen. Även de ytterligare kostnader som orsakas av de schweiziska tullförfarandena bör beaktas.

75 Eftersom det saknas realistiska ersättningslösningar som kan göra det möjligt att säkerställa transporterna av de varor som avses i den ifrågasatta förordningen är de frister som föreskrivs för genomförandet av det sektoriella körförbudet otillräckliga för att tillåta de berörda näringsidkarna att anpassa sig efter de nya förhållandena.

76 Vad gäller området väster om staden Innsbruck (Zirl-Innsbruck) har det inte styrkts att det sektoriella körförbudet är nödvändigt eftersom det inte finns tillräckliga mätningar som visar i vilken omfattning området är utsatt. Det har inte heller gjorts någon konkret konsekvensbedömning som visar huruvida en sådan åtgärd är lämplig och nödvändig.

77 Den omständigheten att den ifrågasatta förordningen har ändrats i flera omgångar efter utgången av den tidsfrist som föreskrevs i det motiverade yttrandet visar under alla förhållanden att Republiken Österrike inte gjort en korrekt bedömning av det sektoriella körförbudets proportionalitet.

78 Konungariket Nederländerna har i sin interventionsinlaga anfört att den ifrågasatta förordningen utgör en indirekt diskriminering. Denna berör i högre grad transittrafiken som utförs av utländska företag än den som utförs av österrikiska företag. Skälet till detta är dels att den inte omfattar all lastbilstrafik utan endast trafik med lastbilar på mer än 7,5 ton – vilket är den typ av lastbilar som transittrafiken oftast utförs med, dels att den berör en motorväg som är av avgörande betydelse för denna sorts trafik.

79 Republiken Italien har å sin sida anfört att en alternativ åtgärd till det sektoriella körförbudet skulle vara ett körförbud för privat- och nyttotrafik med fordon som väger mindre än 7,5 ton med ledning av den Euroklass som fordonen tillhör. Vad gäller det alternativ som kommissionen har föreslagit, att utvidga de körförbud som gäller äldre lastbilar till dem som ingår i mer avancerade Euroklasser, och särskilt till dem som ingår i klassen Euro III, skulle detta kunna få betydande ekonomiska följder för nämnda medlemsstats ekonomi på grund av sammansättningen av lastbilsparken.

80 De intervenerande medlemsstaterna har vidare åberopat att det finns problem med genomförandet av ett sektoriellt körförbud. De alternativ som järnvägstransport och alternativa färdvägar erbjuder räcker inte för att tillgodose de berörda näringsidkarnas behov. Republiken Italien har särskilt hänvisat till den ytterligare administrativa och ekonomiska börda en varutransport via Schweiz leder till.

81 Republiken Österrike har bestritt att den fria rörligheten för varor hindras på det sätt som avses i artiklarna 28 EG och 29 EG.

82 Vad gäller de faktiska omständigheterna har Republiken Österrike gjort gällande att, trots de nya åtgärder som vidtagits för att förbättra luftkvaliteten i delstaten Tyrolen, koncentrationen av kvävedioxid på motorväg A12 kraftigt överstiger de årsgränsvärden, plus toleransmarginalen, som fastställs i avsnitt I i bilaga II till direktiv 1999/30. Situationen förvärras av att denna marginal ständigt minskas. Cirka 60 procent av utsläppen av kvävedioxid på denna motorväg härrör från lastbilar. Således utgör vägtransport av varor den huvudsakliga källan till utsläpp av detta förorenande ämne i den berörda zonen.

83 Republiken Österrike har understrukit att enligt direktiv 96/62 jämfört med direktiv 1999/30 är den berörda medlemsstaten skyldig att agera om årsgränsen för kvävedioxid överskrids. De österrikiska myndigheterna är dessutom skyldiga att säkerställa medborgarnas privatliv och familjeliv, som ska skyddas enligt artikel 7 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna (nedan kallad stadgan) och artikel 8 i Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna, som undertecknades i Rom den 4 november 1950, inbegripet rätten att skyddas mot angrepp på hälsan och livskvalitén. I förevarande fall har en rimlig avvägning mellan de aktuella intressena gjorts i enlighet med den rättspraxis som inleddes med domstolens dom av den 12 juni 2003 i mål C-112/00, Schmidberger (REG 2003, s. I-5659).

84 Republiken Österrike har anfört att frågan huruvida den ifrågasatta förordningen är förenlig med unionsrätten inte ska bedömas för sig, utan måste bedömas tillsammans med det åtgärdspaket i vilket den ingår. För att åstadkomma en så stor och verkningsfull minskning som möjligt av de föroreningar som orsakas av vägtrafiken var det nödvändigt med en helhetsplan som kombinerade olika åtgärder. Dessa åtgärder gällde inte endast att minska utsläppen från motorfordon utan även att minska trafiktätheten. Genomförandet av denna plan gjorde det möjligt att kraftigt minska kvävedioxidföreningarna i den berörda zonen och att under år 2010 uppnå ett årsmedelvärde på cirka 55 µg/ m3 av föroreningarna i denna zon. Trots antagandet av en sådan plan översteg koncentrationen i luften av denna förorening kraftigt det gränsvärde på 40 µg/ m3 som fastställts för året i fråga i avsnitt I i bilaga II till direktiv 1999/30.

85 Det sektoriella körförbudet berör i sin slutliga version, det vill säga efter beslutet att inte inkludera transport av spannmål i dess tillämpningsområde, cirka 194 000 lastbilstransporter per år, vilket motsvarar 6,6 procent av samtliga lastbilstransporter på motorvägen A12. Förbudet är inte sådant att det hindrar handeln med varor mellan medlemsstaterna utan utgör endast ett hinder för användandet av ett visst transportsätt i en transalpin transitkorridor. De aktuella transporterna kan genomföras delvis genom att byta ut vägtransporterna av de varor som berörs av den ifrågasatta förordningen mot järnvägstransporter, delvis genom att använda alternativa vägsträckor.

86 Enligt Republiken Österrike får förbudet inte några betydande ekonomiska konsekvenser. Effekterna av förbudet är alltför osäkra och alltför indirekta för att de ska kunna anses hindra handeln mellan medlemsstaterna. I praktiken har det inte kunnat visas att något hinder för handeln med varor uppstått sedan genomförandet av den sista fasen i nämnda förbud den 2 maj 2008.

87 Avseende den ifrågasatta förordningens påstått diskriminerande karaktär valdes de berörda varorna ut efter objektiva och icke-diskriminerande kriterier.

88 Förklaringen till undantaget för lokal och regional trafik är att om denna typ av trafik ersattes av järnvägstrafik, teoretiskt sett inom samma zon, skulle detta innebära att ytterligare resor till järnvägsterminalerna skulle behöva vidtas. Detta skulle motverka syftet med den ifrågasatta förordningen Dessutom omfattar ”den utvidgade zonen” som definieras i förordningen även förvaltningsdistrikt som ligger utanför Österrike vilket i än högre grad visar att den aktuella förordningen inte är diskriminerande till sin natur.

89 Vad gäller farhågorna att transportföretag som omfattas av undantagsbestämmelserna skulle kunna dra nytta av dessa för att erbjuda vägtransporter över långa distanser, har de österrikiska myndigheterna vidtagit åtgärder för att bekämpa eventuella kringgående eller missbruk.

90 Republiken Österrike har vidare angett att för vissa transporter kan, efter begäran, undantag från det sektoriella körförbudet beviljas från fall till fall. Dessa undantagsbestämmelser gör det möjligt att organisera vägtransporter av varor beträffande vilka det har fastställts att de inte kan överföras till järnväg, på grund av särskilda omständigheter. De behöriga myndigheterna kommer att tillämpa de aktuella bestämmelserna på ett flexibelt sätt.

91 I andra hand har Republiken Österrike anfört att det sektoriella körförbudet är motiverat av skäl hänförliga till hälsoskydd och miljöskydd, och är proportionellt i förhållande till de eftersträvade målen.

92 Kommissionen har fel när den kritiserar Republiken Österrike för att enbart ha riktat in sig på vägtransporter av varor. En sådan åtgärd står i överensstämmelse med de mål som erkänns inom ramen för den gemensamma transportpolitiken, bland annat i meddelandet från kommissionen till rådet och Europaparlamentet, ”Hållbara transporter för ett rörligt Europa – Halvtidsöversyn av EU-kommissionens Vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken” (KOM(2006) 314 slutlig av den 22 juni 2006).

93 Dessutom visar vetenskapliga undersökningar tydligt att det tillvägagångssätt som nämnda medlemsstat valt är välgrundat. Kommissionen har utgått från undersökningar vilka använder felaktiga hypoteser, vilket leder till att kommissionen överskattat effekten av åtgärder avseende personbilar.

94 Vad gäller de österrikiska myndigheternas beslut att utvidga tillämpningsområdet för det sektoriella körförbudet till att även omfatta området väster om staden Innsbruck, är denna åtgärd nödvändig på grund av omfattningen av luftföroreningarna i den berörda zonen. Eftersom detta område dessutom endast motsvarar en mindre del av långtradartrafiken i Brennerkorridoren, närmare bestämt cirka 1,8 procent, är effekten på den gränsöverskridande trafiken med sådana fordon blygsam.

95 Innan det sektoriella körförbudet infördes undersökte de österrikiska myndigheterna noga möjligheten att anta alternativa åtgärder, vilka i mindre utsträckning skulle begränsa handeln med varor. De studerade åtgärderna vidtogs i den mån de var lämpliga och ändamålsenliga. Således valde nämnda myndigheter att genomföra en variabel hastighetsbegränsning som varierar beroende på utsläppen, samt ett körförbud för vissa lastbilar som inte uppfyller normerna Euro II eller Euro III. Vidare utsträcktes det geografiska tillämpningsområdet för körförbudet nattetid, och undantagen för lastbilar i klasserna Euro IV och Euro V avskaffades.

96 Vad gäller möjligheten att genomföra en permanent hastighetsbegränsning på 100 km/t har kommissionen fel när den hävdade att en sådan åtgärd skulle medföra en sänkning på cirka 7,5 procent av kvävedioxidutsläppen i den berörda zonen och att åtgärden skulle sänka årshalten av denna förorening i nämnda zon mer än det sektoriella körförbudet. IFEU-undersökningen – som åberopats av kommissionen för att styrka dessa påståenden – bygger enligt Republiken Österrike på okontrollerbara uppgifter och teorier.

97 För att utvärdera effekten av att ersätta den variabla hastighetsbegränsningen med en permanent hastighetsbegränsning på 100 km/t bör utgångspunkten vara Ökoscience-undersökningen, som innehåller uppgifter angående tillämpningen av den variabla hastighetsbegränsningen under perioden november 2007–oktober 2008. Enligt denna undersökning skulle ett sådant byte i bästa fall kunna medföra en ytterligare årlig minskning på 1,1 procent av kvävedioxidutsläppen. Detta är en minskning som är betydligt mindre än den minskning som det sektoriella körförbudet skulle medföra, vilken anges vara 1,5 procent för nämnda utsläpp.

98 Republiken Österrike har understrukit att storleken på utsläppsminskningen som följer av en permanent hastighetsbegränsning på 100 km/t i huvudsak beror på vilken effekt denna åtgärd får på den faktiska hastighet som trafikanterna kör i. Detta beror i sin tur på i vilken grad dessa trafikanter accepterar åtgärden. Trafikens medelhastighet är inte samma sak som högsta tillåtna hastighet. På den tid då en hastighetsbegränsning på 130 km/t tillämpades i Vomp var personbilarnas medelhastighet cirka 116 km/t. När en hastighetsbegränsning på 100 km/t infördes på prov gick medelhastigheten endast ned till 103 km/t. Den faktiska sänkningen av medelhastigheten var således inte 30 km/t utan endast 13 km/t.

99 Vad gäller möjligheten att utvidga körförbudet som gäller äldre lastbilar till dem som ingår i andra Euroklasser skulle en sådan utvidgning leda till motstridiga resultat. Kvävedioxidutsläppen är högre för lastbilar som hör till klassen Euro IV än för motorfordon som hör till klassen Euro III. Vidare bör beaktas såväl det datum från och med vilket de fordon i Euroklasser som omfattas av körförbudet inte längre motsvarar denna norm som huruvida det går att införa en skyldighet att ersätta dessa fordon med nya fordon. Vid den tidpunkt då åtgärdspaketet för att förbättra luftkvaliteten i delstaten Tyrolen lades fram utgjordes tre fjärdedelar av lastbilsparken fortfarande av fordon som motsvarade normen Euro III.

100 De österrikiska myndigheterna har studerat vilka effekter på luftföroreningarna som trafikövervakningsåtgärder, åtgärder avseende vägavgifter, och andra styrmedel skulle ha. Vissa av dessa åtgärder har förkastats på grund av sina nackdelar medan andra åtgärder har genomförts.

101 Vidare har kommissionen angett en del alternativ till det sektoriella körförbudet som endast ger effekt på lång sikt, såsom ekonomiska åtgärder som syftar till att minska andelen personbilar som har dieselmotor. Under alla omständigheter har sådana åtgärder redan vidtagits.

102 Vad gäller möjligheten att säkerställa transporterna av de varor som avses i den ifrågasatta förordningen, gör Republiken Österrike en åtskillnad mellan varutransporter för vilka en transport över motorvägen A12 utgör den kortaste vägen (så kallad bästavägentransit), de varutransporter som åtminstone har en likvärdig alternativ väg (så kallad flervägstransit) och varutransporter som har en bättre alternativ väg (så kallad omvägstransit). Av de transporter som berörs av det sektoriella körförbudet utgör 45 procent bästavägentransit, 25 procent flervägstransit och 30 procent omvägstransit.

103 När varutransporterna utförs som del av transittrafik ska dessa enligt Republiken Österrike genomföras med hjälp av järnväg om de utgör bästavägentransit eller flervägstransit. I detta sammanhang ska beaktas den sammanlagda kapaciteten som följer av samtliga tillgängliga former av järnvägstransport.

104 Den tillgängliga kapaciteten vad gäller kombinerad transport järnväg/väg, konventionell transport med separata vagnar och icke beledsagad transport är mer än tillräcklig för att ta hand om samtliga varor som anges i den omtvistade förordningen. Vad närmare gäller användningen av kombinerad transport järnväg/väg kräver denna inte någon logistisk omstrukturering.

105 Trots att det finns tillräcklig och lämplig järnvägskapacitet tillgänglig har de österrikiska myndigheterna senarelagt ikraftträdandet av det sektoriella körförbudets andra fas genom att introducera en tredje fas, från och med den 1 juli 2009, och sedan en fjärde fas från och med den 1 juli 2010. Dessa ytterligare tidsfrister har gjort det möjligt för en större del av de företag som berörs av detta förbud att genomföra de berörda transporterna med hjälp av kombinerad transport järnväg/väg, vilket inneburit att de sluppit göra logistiska anpassningar.

106 Tvärtemot vad kommissionen har anfört är de alternativa färdvägarna via Reschenpass inte förbehållna regionala och lokala transporter. Transittrafiken med utländska lastbilar för vilka denna resväg utgör ”bästavägentransit” kan använda dessa färdvägar. För att ändra färdvägarna för transporter som utgör ”flervägstransit” eller ”omvägstransit” finns många alternativa färdvägar tillgängliga. Vad gäller färdvägar som går via Schweiz säkerställer det avtal mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om gods- och persontransporter på väg och järnväg som slöts den

21 juni 1999 (EGT L 114, 2002, s. 91) att transporter från en medlemsstat till en annan medlemsstat kan gå via detta land utan kvotering.

107 Slutligen har de föreskrivna tidsfristerna för genomförandet av det sektoriella körförbudet inneburit att de berörda näringsidkarna har kunnat anpassa sig efter de nya förhållandena. Uppdelningen av de olika åtgärderna förstärker helhetsplanens proportionalitet. Kommissionen har inte kunnat visa att det föreligger några problem som beror på det påstått alltför snabba genomförandet av nämnda förbud.

Domstolens bedömning

— Huruvida den fria rörligheten för varor har begränsats

108 Inledningsvis ska det undersökas om Republiken Österrike har fog för sitt påstående att den ifrågasatta förordningen inte kan utgöra ett åsidosättande av artikel 28 EG och följande artiklar med beaktande av den skyldighet att agera som framgår av artikel 8.3 i direktiv 96/62 jämförd med direktiv 1999/30.

109 I förevarande fall är denna medlemsstat och kommissionen eniga om att de årsgränsvärden för koncentrationerna i luften av kvävedioxid, som fastställs i avsnitt I i bilaga II till direktiv 1999/30, har överskridits under perioden 2002–2009 vid mätstationen Vomp/Raststätte. Således skulle Republiken Österrike, med hänsyn till ordalydelsen

i artikel 8.3, se till att en plan eller ett program utarbetades eller genomfördes som gör det möjligt att nå gränsvärdet. Det har emellertid inte bestritts att den ifrågasatta förordningen formellt sett utgör en del av en sådan plan.

110 Enligt samma bestämmelse ska en sådan plan innehålla de uppgifter som räknas upp i bilaga IV till direktiv 96/62, såsom platsen där ett överskridande inträffat, de viktigaste utsläppskällorna för föroreningen samt åtgärder som har antagits och åtgärder som planeras. I nämnda direktiv anges dock inte närmare vilken omfattning och vilket innehåll de åtgärder som medlemsstaterna ska vidta ska ha.

111 Under sådana omständigheter ankommer det på nämnda medlemsstater att vidta lämpliga och följdriktiga åtgärder för att iaktta gränsvärdena, med hänsyn tagen till samtliga omständigheter och samtliga relevanta intressen (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Österrike, punkt 81, och dom av den 25 juli 2008 i mål C-237/07, Janecek, REG 2008, s. I-6221, punkterna 45 och 46). Trots att medlemsstaterna har ett utrymme för skönsmässig bedömning i detta hänseende kvarstår dock att de måste göra denna bedömning under iakttagande av bestämmelserna i EG-fördraget, inbegripet den grundläggande principen om fri rörlighet för varor.

112 Följaktligen ska den ifrågasatta förordningen bedömas mot bakgrund av artiklarna 28 EG–30 EG.

113 Domstolen erinrar om att fri rörlighet för varor är en av EG-fördragets grundläggande principer. Till följd av denna fria rörlighet ska fri transitering av varor inom Europeiska unionen anses utgöra en allmän princip (se, bland annat, dom av den 16 mars 1983 i mål 266/81, SIOT, REG 1983, s. 731, punkt 16; svensk specialutgåva, volym 7, s. 65, av den 4 oktober 1991 i mål C-367/89, Richardt och ”Les Accessoires Scientifiques”, REG 1991, s. I-4621, punkt 14, svensk specialutgåva, volym 11, s. I-415, och domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Österrike, punkterna 63 och 65).

114 I förevarande fall är det enligt den ifrågasatta förordningen förbjudet för lastbilar vars vikt överstiger 7,5 ton, och som transporterar vissa varor som enligt de österrikiska myndigheterna ”är lämpade för järnvägstransport”, att köra på en sträckning av motorvägen A12. Förordningen innebär således ett hinder för användningen av ett visst transportsätt för dessa varor i denna transalpina transitkorridor.

115 Republiken Österrike har anfört att det finns alternativa transportvägar och transportmedel för att frakta de aktuella varorna.

116 Den omständigheten att det finns sådana alternativa lösningar innebär emellertid inte att det inte föreligger ett hinder för den fria rörligheten för varor (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Österrike, punkt 67). Denna sträcka av motorvägen A12 utgör en av de viktigaste huvudlederna för landtransporter mellan södra Tyskland och norra Italien. Genom att tvinga de berörda företagen att hitta lönsamma transportalternativ för de varor som berörs av den ifrågasatta förordningen, kan det sektoriella körförbudet kraftigt begränsa transiteringen av varor mellan norra Europa och norra Italien (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Österrike, punkterna 66 och 68).

117 Under dessa omständigheter måste det sektoriella körförbudet anses vara en åtgärd med motsvarande verkan som kvantitativa restriktioner som i princip är oförenlig med de skyldigheter som följer enligt artiklarna 28 EG och 29 EG, om denna åtgärd inte kan anses vara motiverad.

— Huruvida restriktionen är motiverad

118 Republiken Österrike har anfört att det sektoriella körförbudet är motiverat av skäl hänförliga till hälsoskydd och miljöskydd samt av nödvändigheten att säkerställa rätten till respekt för privatlivet och familjelivet, som ska skyddas enligt artikel 7 i stadgan och artikel 8.2 i Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna.

119 Nationella åtgärder som kan hindra handeln inom gemenskapen kan enligt fast rättspraxis motiveras med ett av de skäl av allmänintresse som anges i artikel 30 EG, såsom skyddet för människors liv och hälsa, eller med tvingande miljöskyddskrav, förutsatt att åtgärderna står i proportion till det avsedda ändamålet (se, bland annat, dom av den 20 februari 1979 i mål 120/78, Rewe-Zentral, även kallat ”Cassis de Dijon”, REG 1979, s. 649, svensk specialutgåva, volym 4, s. 377, av den 20 september 1988 i mål 302/86, kommissionen mot Danmark, REG 1988, s. 4607, punkt 9, svensk specialutgåva, volym 9, s. 579, av den 5 februari 2004 i mål C-270/02, kommissionen mot Italien, REG 2004, s. I-1559, punkt 21, av den 14 december 2004 i mål C-463/01, kommissionen mot Tyskland, REG 2004, s. I-11705, punkt 75, och domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Österrike, punkt 70).

120 Domstolen påminner om att hälsoskydd och miljöskydd tillhör unionens grundläggande mål. I artikel 2 EG föreskrivs i detta hänseende att gemenskapen har till uppgift att främja en ”hög nivå i fråga om miljöskydd och förbättring av miljöns kvalitet”, och i artikel 3.1 p EG föreskrivs att gemenskapens verksamhet ska innefatta bidrag till att uppnå ”en hög hälsoskyddsnivå” (se, för ett liknande resonemang, dom av den 7 februari 1985 i mål 240/83, ADBHU, REG 1985, s. 531, punkt 13, av den 19 maj 1992 i mål C-195/90, kommissionen mot Tyskland, REG 1992, s. I-3141, punkt 29, svensk specialutgåva, volym 12, s. I-73, och av den 22 december 2008 i mål C-487/06 P, British Aggregates mot kommissionen, REG 2008, s. I-10515, punkt 91).

121 Enligt ordalydelsen i artiklarna 6 EG och 152.1 EG ska vidare miljöskydds- och hälsoskyddskraven integreras i utformningen och genomförandet av gemenskapens politik och verksamhet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 23 oktober 2007 i mål C-440/05, kommissionen mot rådet, REG 2007, s. I-9097, punkt 60). Att detta mål är av tvärgående och grundläggande karaktär bekräftas dessutom av artiklarna 37 och 35 i stadgan.

122 Vad gäller förhållandet mellan syftena att skydda miljön och att skydda hälsan framgår det av artikel 174.1 EG att skyddet av människors hälsa hör till målen för gemenskapens miljöpolitik (se, bland annat, dom av den 8 juli 2010 i mål C-343/09, Afton Chemical, REU 2010, s. I-7027, punkt 32, och av den 22 december 2010 i mål C-77/09, Gowan Comércio Internacional e Servicos, REU 2010, s. I-13533, punkt 71). Dessa mål är nära förbundna med varandra, bland annat vad gäller bekämpningen av luftföroreningar i syfte att begränsa hälsoriskerna som kan vara förenade med en försämring av miljön. Målet att skydda hälsan ingår således i princip redan i målet att skydda miljön (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 december 2008 i mål C-524/07, kommissionen mot Österrike, punkt 56).

123 Under dessa omständigheter saknas anledning att pröva Republiken Österrikes argument angående hälsoskyddet separat från dem som gäller miljöskyddet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 december 2008 i det ovannämnda målet kommissionen mot Österrike, punkt 56).

124 I förevarande fall har ett sektoriellt körförbud antagits i syfte att säkerställa luftkvaliteten i den berörda zonen i enlighet med de skyldigheter som följer av artikel 8.3 i direktiv 96/62 jämförd med direktiv 1999/30.

125 Nationella åtgärder som kan hindra handeln inom gemenskapen kan enligt fast rättspraxis motiveras med tvingande miljöskyddskrav förutsatt att åtgärderna är ägnade att säkerställa att detta mål uppnås och inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det avsedda ändamålet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 14 juli 1998 i mål C-389/96, Aher-Waggon, REG 1998, s. I-4473, punkterna 19 och 20, domen av den 14 december 2004 i det ovannämnda målet kommissionen mot Tyskland, punkt 75, och dom av den 11 december 2008 i det ovannämnda målet kommissionen mot Österrike, punkt 57).

126 En inskränkande åtgärd kan dock endast anses vara ägnad att säkerställa förverkligandet av det eftersträvade målet om den verkligen på ett konsekvent och systematiskt sätt motsvarar strävan att uppnå detta mål (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 mars 2009 i mål C 169/07, Hartlauer, REG 2009, s. I-1721, punkt 55, av den 19 maj 2009 i de förenade målen C-171/07 och C-172/07, Apothekerkammer des Saarlandes m.fl., REG 2009, s. I-4171, punkt 42, och dom av den 16 december 2010 i mål C-137/09, Josemans, REU 2010, s. I-13019, punkt 70).

127 Vad gäller huruvida den ifrågasatta förordningen är lämplig anser kommissionen att de österrikiska myndigheternas val att anta en åtgärd avseende vägtransport av varor är olämpligt. Republiken Österrike avser inte att minska utsläppen från motorfordon utan att minska trafiktätheten. Kommissionen har även anfört att den ifrågasatta förordningen i realiteten inte på ett konsekvent och systematiskt sätt tillmötesgår viljan att uppnå det eftersträvade målet.

128 För att förbättra luftkvaliteten i den berörda zonen har de österrikiska myndigheterna vidtagit olika åtgärder som syftar till att minska utsläppen från motorfordon, närmare bestämt en hastighetsbegränsning på 100 km/t på en sträckning av motorvägen A12, vilken senare ersattes med en variabel hastighetsbegränsning, samt förbud under vissa förhållanden gällande samma motorväg, dels för trafik nattetid med lastbilar, dels för trafik med lastbilar i vissa Euroklasser. Då Republiken Österrike ansåg att dessa

åtgärder var otillräckliga beslutades även om en åtgärd som syftade till att minska det totala antalet lastbilstransporter, närmare bestämt det sektoriella körförbudet. Genom vidtagandet av dessa åtgärder borde årsgenomsnittskoncentrationen av kvävedioxid för år 2010 i den berörda zonen ha varit cirka 55 µg/ m3.

129 Det är utrett att genomförandet av åtgärder som syftar till att minska trafiken, såsom det sektoriella körförbudet, medför en sänkning av utsläppen av luftföroreningar och således bidrar till en förbättring av luftkvaliteten. Det är i förevarande fall ostridigt att den sistnämnda åtgärden möjliggjort en sänkning av de årliga utsläppen av dessa föroreningar i den berörda zonen på cirka 1,5 procent.

130 Domstolen erinrar om att nödvändigheten av att minska vägtransporterna av varor – i förekommande fall genom att dirigera om näringsidkarna till andra transportformer som är miljövänligare, såsom järnvägstransport – har erkänts inom ramen för den gemensamma transportpolitiken. Även rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, s. 38; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 148). I tredje skälet i detta direktiv anges att ”[d]e ökande problemen med vägnätets överbelastning, miljön och trafiksäkerheten gör det till ett allmänt intresse att fortsätta att utveckla de kombinerade transporterna som ett alternativ till vägtransporter”.

131 Vad gäller kriteriet ”lämpade för järnvägstransport” som de österrikiska myndigheterna använder för att ange vilka varor som ska omfattas av tillämpningsområdet för det sektoriella körförbudet, är det utrett att vissa varor är särskilt lämpade för järnvägstransport.

132 Kommissionen har påstått att det valda kriteriet kan befaras medföra att de varor som berörs av det sektoriella körförbudet väljs ut godtyckligt. Domstolen påpekar att kommissionen inte har utvecklat några argument till stöd för att detta var fallet såvitt gäller de varor som räknas upp i artikel 3 i den ifrågasatta förordningen. Eftersom domstolen i mål om fördragsbrott ska avgöra saken med beaktande endast av de faktiska omständigheterna i målet och inte får grunda sitt avgörande på antaganden, kan detta argument inte godtas (se, bland annat, dom av den 26 april 2005 i mål C-494/01, kommissionen mot Irland, REG 2005, s. I-3331, punkt 41, och av den 6 oktober 2009 i mål C-335/07, kommissionen mot Finland, REG 2009, s. I-9459, punkt 46).

133 Vad gäller frågan huruvida den ifrågasatta förordningen på ett sammanhängande och systematiskt sätt tillmötesgår viljan att uppnå det eftersträvade målet, är det riktigt att förordningen får som konsekvens att trafik med mer förorenande lastbilar är tillåten så länge som dessa transporterar varor som inte omfattas av tillämpningsområdet för förordningen, samtidigt som trafiken med mindre förorenande lastbilar är förbjuden när de till exempel transporterar kakelplattor. Det kan dock inte anses inkonsekvent att en medlemsstat som har beslutat att i enlighet med ett erkänt mål inom ramen för den gemensamma transportpolitiken styra över varutransporter till järnväg vidtar en åtgärd som riktar in sig på varor som är lämpade för olika former av järnvägstransport.

134 Vad gäller att lokal och regional trafik är undantagna från tillämpningsområdet för det sektoriella körförbudet påpekar domstolen att ett av kännetecknen för nationella åtgärder som är utformade för att kanalisera transportströmmar eller påverka transportsätt är att de generellt sett innefattar undantag för transporter med destination eller ursprung i den berörda zonen. I likhet med vad Republiken Österrike har anfört förefaller det som om användningen av järnvägstransporter för denna typ av trafik kan medföra en förlängning av resorna eftersom resor till järnvägsterminalerna tillkommer, utöver den ursprungliga resvägen, vilket skulle ha motsatt effekt till det mål som eftersträvas med det sektoriella körförbudet. Det har vidare inte bestritts att järnvägstransporter endast är ett lönsamt alternativ till vägtransporter om resvägen har en viss längd.

135 I den mån undantaget omfattar lastbilar som lastas eller lossas i ”den utvidgade zonen” erinrar domstolen vidare om att denna zon även omfattar förvaltningsdistrikt som ligger utanför Österrike.

136 Det framgår dessutom av de handlingar som inkommit till domstolen att Republiken Österrike vidtagit åtgärder för att bekämpa eventuella kringgåenden eller missbruk vid tillämpningen av detta undantag.

137 Under dessa omständigheter kan undantaget för lokal och regional trafik från det sektoriella körförbudets tillämpningsområde inte medföra att den ifrågasatta förordningen inte ska anses vara konsekvent och systematisk.

138 Med hänsyn till dessa omständigheter konstaterar domstolen att det sektoriella körförbudet är ägnat att säkerställa förverkligandet av målet att skydda miljön.

139 Vad därefter gäller frågan huruvida hindret för den fria rörligheten för varor går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det avsedda ändamålet har kommissionen anfört följande. Sådana åtgärder som utvidgningen av körförbudet från att gälla lastbilar i vissa Euroklasser till att även gälla lastbilar i andra klasser, eller att ersätta den variabla hastighetsbegränsningen med en permanent hastighetsbegränsning på 100 km/t, hade, även om de kan påverka den fria rörligheten för varor, kunnat göra det möjligt att uppnå det eftersträvade målet på ett sätt som utgör mindre hinder för denna frihet.

140 Domstolen underströk, i punkt 87 i sin dom av den 15 november 2005 i det ovannämnda målet kommissionen mot Österrike, att de österrikiska myndigheterna, innan de antog en så långtgående bestämmelse som ett fullständigt körförbud på en del av en motorväg som utgör en viktig transportled mellan vissa medlemsstater, grundligt borde ha undersökt huruvida det var möjligt att anta bestämmelser med mindre

restriktiv inverkan på den fria rörligheten och endast borde ha avstått från att anta dessa om det visats att de var olämpliga med tanke på det mål som eftersträvades.

141 Vad för det första gäller lösningen bestående i att utvidga körförbudet från att gälla lastbilar i vissa Euroklasser till att även gälla lastbilar i andra klasser, erinrar domstolen om att gränsen för utsläpp av kväveoxider är fastställd till 5 g/kWh för lastbilar i klassen Euro III och att klassen Euro IV har inneburit en minskning till 3,5 g/kWh.

142 Republiken Österrike har emellertid hävdat att lastbilar som motsvarar normen Euro IV ofta släpper ut mer kvävedioxid än de som motsvarar normen Euro III. Av detta skäl anser Republiken Österrike att en mer ingående undersökning av miljöpåverkan av kvävedioxidutsläppen borde göras innan körförbudet för lastbilar utvidgas till klassen Euro III.

143 Eftersom de olika, på varandra följande, Euroklasserna obestridligen innebär en betydande minskning av kvävedioxidutsläppen har det inte visats att utvidgningen av körförbudet från att gälla lastbilar i vissa Euroklasser till att även gälla lastbilar i andra klasser inte skulle ha kunnat bidra till det eftersträvade målet på ett sätt som varit lika ändamålsenligt som genomförandet av det sektoriella körförbudet.

144 Vad för det andra gäller kommissionens förslag till lösning bestående i att ersätta den variabla hastighetsbegränsningen med en permanent hastighetsbegränsning på 100 km/t har Republiken Österrike, med hänvisning till uppgifter i Ökoscience-undersökningen, anfört att ett sådant byte endast skulle medföra en ytterligare årlig minskning på 1,1 procent av kvävedioxidutsläppen i den berörda zonen, samtidigt som det hävdas att det sektoriella körförbudet medför en minskning på 1,5 procent av nämnda utsläpp.

145 Uppgifterna i Ökoscience-undersökningen avser bland annat de faktiska hastigheter som vägtrafikanter hållit i denna zon under perioden november 2007–oktober 2008. En väsentlig del av dessa uppgifter avser situationen som rådde i Republiken Österrike vid utgången av den frist som har angetts i det motiverade yttrandet, det vill säga den 8 juni 2008. Dessa uppgifter kan beaktas för att avgöra huruvida förevarande talan ska bifallas.

146 Enligt denna undersökning var på den tid då en hastighetsbegränsning på 130 km/t tillämpades i Vomp personbilarnas medelhastighet cirka 116 km/t. När en hastighetsbegränsning på 100 km/t infördes på prov var dessa bilars medelhastighet 103 km/t. Införandet av den sistnämnda hastighetsbegränsningen medförde således endast en sänkning av medelhastigheten på 13 km/t jämfört med de perioder då hastighetsbegränsningen var 130 km/t.

147 Förvisso kan den effekt en hastighetsbegränsning har på den hastighet vägtrafikanterna faktiskt kör i bero på hur dessa trafikanter accepterar den. Icke desto mindre ankommer det på den berörda medlemsstaten att säkerställa iakttagandet av en sådan hastighetsgräns genom antagandet av olika tvångsåtgärder, i förekommande fall förenade med påföljder. Republiken Österrike kan således inte utgå från den medelhastighet som uppmätts i det berörda området, närmare bestämt 103 km/t, för att bedöma effekterna av genomförandet av den permanenta hastighetsbegränsningen på 100 km/t.

148 Det förefaller således som om en ersättning av den variabla hastighetsbegränsningen med en permanent hastighetsbegränsning på 100 km/t innebär en potential för minskning av kvävedioxidutsläppen som inte tillräckligt har beaktats av Republiken Österrike. Att det finns en sådan potential stöds dessutom av IFEU-undersökningen, såsom framgår av punkt 67 i denna dom.

149 Vidare har ersättandet av den variabla hastighetsbegränsningen med en permanent hastighetsbegränsning på 100 km/t en mindre begränsande inverkan på den fria rörligheten för varor än vad genomförandet av det sektoriella körförbudet har. Ett sådant byte är nämligen inte av sådan karaktär att det kan påverka trafiken med lastbilar, för vilka den högsta tillåtna hastigheten under alla omständigheter är begränsad.

150 Under dessa omständigheter kan det vad gäller de kriterier som angetts i punkt 140 i denna dom konstateras att det inte har visats att de två huvudsakliga alternativa åtgärderna som kommissionen har föreslagit såsom åtgärder som var mindre restriktiva för den fria rörligheten för varor är olämpliga. Förvarande talan ska således bifallas utan att det är nödvändigt att pröva de andra åtgärder som kommissionen har föreslagit.

151 Mot bakgrund av ovanstående överväganden finner domstolen att Republiken Österrike har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 28 EG och 29 EG genom att införa ett körförbud på en del av motorvägen A12 i Inndalen (Österrike) för lastbilar som väger mer än 7,5 ton och som används för transport av vissa varor.

Rättegångskostnader

152 Enligt artikel 69.2 i rättegångsreglerna ska tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Kommissionen har yrkat att Republiken Österrike ska förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom Republiken Österrike har tappat målet, ska kommissionens yrkande bifallas.

153 I enlighet med artikel 69.4 första stycket i rättegångsreglerna ska Republiken Italien och Konungariket Nederländerna, som intervenerat i förevarande mål, bära sina rättegångskostnader.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (stora avdelningen) följande:

1) Republiken Österrike har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 28 EG och 29 EG genom att införa ett körförbud på en del av motorvägen A12 i Inndalen (Österrike) för lastbilar som väger mer än 7,5 ton och som används för transport av vissa varor.

2) Republiken Österrike ska ersätta rättegångskostnaderna.

3) Republiken Italien och Konungariket Nederländerna ska bära sina rättegångskostnader.

Underskrifter