TEISINGUMO TEISMO (didžioji kolegija) SPRENDIMAS

2011 m. gruodžio 21 d.*

Byloje C-28/09

dėl 2009 m. sausio 21 d. pagal EB 226 straipsnį pareikšto ieškinio dėl įsipareigojimų neįvykdymo

Europos Bendrijų Komisija, atstovaujama P. Oliver, A. Alcover San Pedro ir B. Schima, nurodžiusi adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

ieškovė,

palaikoma:

Italijos Respublikos, iš pradžių atstovaujamos I. Bruni, vėliau – G. Palmieri, padedamų *avvocato dello Stato* G. De Bellis, nurodžiusios adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

* Proceso kalba: vokiečių.

Nyderlandų Karalystės, atstovaujamos C. Wissels, Y. de Vries ir M. Noort,

įstojusių į bylą šalių,

prieš

Austrijos Respubliką, atstovaujamą E. Riedl, G. Eberhard ir C. Ranacher, padedamų L. Schmutzhard ir J. Thudium,

atsakovę,

TEISINGUMO TEISMAS (didžioji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas V. Skouris, kolegijų pirmininkai A. Tizzano, J. N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J. Malenovský, U. Lõhmus ir A. Prechal, teisėjai A. Rosas (pranešėjas), E. Levits, A. Ó Caoimh ir L. Bay Larsen,

generalinė advokatė V. Trstenjak,
posėdžio sekretorius B. Fülöp, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2010 m. spalio 19 d. posėdžiui,

susipažinęs su 2010 m. gruodžio 16 d. posėdyje pateikta generalinės advokatės išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Savo ieškiniu Europos Bendrijų Komisija prašo Teisingumo Teismo pripažinti, kad, uždraudusi sunkesniems nei 7,5 t sunkvežimiams, vežantiems tam tikrus krovinius, važiuoti autostrados A 12 atkarpa Ino slėnyje (Austrija), Austrijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal EB 28 ir 29 straipsnius.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

2 Sąjungos teisės aktai, susiję su aplinkos oro kokybės apsauga, yra visų pirma 1996 m. rugsėjo 27 d. Tarybos direktyva 96/62/EB dėl aplinkos oro kokybės vertinimo ir valdymo (OL L 296, p. 55; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 3 t., p. 95) ir 1999 m. balandžio 22 d. Tarybos direktyva 1999/30/EB dėl sieros dioksido, azoto dioksido, azoto oksidų, kietųjų dalelių ir švino ribinių verčių aplinkos ore (OL L 163, p. 41; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 4 t., p. 164), iš dalies pakeista 2001 m. spalio 17 d. Komisijos sprendimu 2001/744/EB (OL L 278, p. 35; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 6 t., p. 274, toliau – Direktyva 1999/30). Šiomis dviem direktyvomis, remiantis jų konstatuojamosiomis dalimis, siekiama apsaugoti aplinką ir žmonių sveikatą.

3 Šios direktyvos nuo 2010 m. birželio 11 d. buvo panaikintos 2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje (OL L L152, p. 1), nepakeičiant valstybių narių įsipareigojimų, susijusių su tų direktyvų įgyvendinimo arba taikymo terminais. Tačiau, atsižvelgiant į faktinių aplinkybių datas, minėtos direktyvos išlieka taikytinos nagrinėjamam ginčui.

4 Remiantis Direktyvos 96/62 1 straipsniu, pagrindinis šios direktyvos tikslas – apibrėžti pagrindinius bendrosios strategijos principus, siekiant:

— apibrėžti ir nustatyti aplinkos oro kokybės Bendrijoje tikslus, kad būtų išvengta žalingo poveikio žmogaus sveikatai ir visai aplinkai, jam būtų užkirstas kelias arba kad jis būtų sumažintas,

— vertinti aplinkos oro kokybę valstybėse narėse remiantis bendrais metodais ir kriterijais,

— gauti pakankamai informacijos apie aplinkos oro kokybę ir užtikrinti, kad visuomenė turės galimybę su ja susipažinti, įskaitant ir informaciją apie pavojaus slenksčius, bei

— palaikyti aplinkos oro kokybę ten, kur ji gera, o kitur ją gerinti.

5 Direktyvos 96/62 4 straipsnyje numatyta, kad Europos Sąjungos Taryba Komisijos pasiūlymu nustato šios direktyvos I priede išvardytų teršalų ribines vertes. Šiame priede, pavadintame „Oro teršalų, į kuriuos reikia atsižvelgti vertinant ir valdant aplinkos oro kokybę, sąrašas“, nurodytas, be kita ko, azoto dioksidas (NO_2).

6 Direktyvos 96/62 7 straipsnyje nustatyta:

„1. Valstybės narės imasi reikiamų priemonių, kad užtikrintų atitiktį ribinėms vertėms.

<...>

3. Valstybės narės sudaro veiksmų planą ir nurodo priemones, kurių siekiant sumažinti pavojų ir apriboti trukmę bus imamasi ten, kur iškyla pavojus viršyti ribines vertes ir (arba) pavojaus slenksčius. Priklausomai nuo konkretaus atvejo, tokiame plane gali būti numatytos priemones veiklai, kuri prisideda prie ribinių verčių viršijimo, kontroliuoti ir prireikus ją nutraukti, įskaitant automobilių eismą.“

7 Be to, Direktyvos 96/62 8 straipsnio 3 dalyje numatyta:

„Valstybės narės 1 dalyje išvardytose zonose ir aglomeracijose [kuriose vieno arba kelių teršalų lygis yra aukštesnis už ribinę vertę kartu su leistinu nukrypimo dydžiu] imasi priemonių užtikrinti, kad planas ar programa ribinei vertei per konkretų nustatytą laiką pasiekti būtų parengtas ir įgyvendintas.

Į šį planą ar programą, su kuriais susipažinti visuomenė privalo turėti galimybę, įtraukiama bent jau IV priede išvardyta informacija."

8 Minėtame IV priede išvardytoje informacijoje, be kita ko, nurodoma informacija, susijusi su per didelio užteršimo vieta, pagrindiniais išmetamų teršalų šaltiniais, teršiančiais aplinką, ir su esančiomis bei numatomomis priemonėmis.

9 Azoto dioksido ribinės vertės nustatytos Direktyva 1999/30. Remiantis šios direktyvos 4 konstatuojamąja dalimi, šios vertės yra būtiniausi reikalavimai ir, vadovaudamosi EB sutarties 130t straipsniu (po pakeitimo – EB 176 straipsnis), valstybės narės gali palikti dabartines arba nustatyti griežtesnes apsaugos priemones.

10 Remiantis Direktyvos 1999/30 4 straipsniu „Azoto dioksidas ir azoto oksidai":

„1. Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad azoto dioksido ir, jei taikytina, azoto oksidų koncentracijos aplinkos ore, vertinamos remiantis 7 straipsniu, neviršytų II priedo I skirsnyje nurodytų ribinių verčių nuo ten pat nurodytų datų.

II priedo I skirsnyje nurodytos leistinos nukrypimo ribos taikomos vadovaujantis Direktyvos 96/62/EB 8 straipsnio nuostatomis.

2. Azoto dioksido koncentracijų aplinkos ore pavojaus slenkstis nurodomas II priedo II skirsnyje."

11 Iš Direktyvos 1999/30 II priedo I skirsnio matyti, kad azoto dioksido:

— valandos ribinė vertė žmonių sveikatai apsaugoti yra 200 μg/m^3, „per kalendorinius metus neviršytina daugiau kaip 18 kartų", pridedant iki 2010 m. sausio 1 d. mažinamą leistiną nuokrypio ribą,

— metinė ribinė vertė žmonių sveikatai apsaugoti yra 40 μg/m^3, taip pat pridedant iki 2010 m. sausio 1 d. mažinamą leistiną nuokrypio ribą, t. y. 48 μg/m^3 2006 m., 46 μg/m^3 2007 m., 44 μg/m^3 2008 m. ir 42 μg/m^3 2009 m.

12 Sąjungos teisės aktais nustatomos naujų valstybėse narėse parduodamų variklinių transporto priemonių maksimalios teršalų išmetimo ribos, visų pirma kiek tai susiję su kietosiomis dalelėmis ir azoto oksidais (NOx). Transporto priemonėse naudojamų uždegimo suspaudžiant variklių išmetamųjų dujinių bei kietųjų dalelių teršalų ir transporto priemonėse naudojamų priverstinio uždegimo variklių, kaip degalus naudojančių gamtines dujas ir suskystintas naftos dujas, išmetamųjų dujinių teršalų normos yra perkeltos į EURO I, II ir paskesnius standartus, o lengvosioms keleivinėms ir komercinėms transporto priemonėms naudojama EURO 0, 1, 2 ir kt. forma.

Nacionalinė teisė

13 Direktyvos 96/62 ir 1999/30 buvo perkeltos į Austrijos teisę, pakeitus Įstatymą dėl apsaugos nuo oro taršos (*Immissionsschutzgesetz-Luft*, *BGBl.* I, 115/1997, toliau – IG-L).

14 Pagal IG-L 3 straipsnio 1 dalį, siekiant užtikrinti žmonių sveikatos apsaugą, visoje federacijos teritorijoje galioja šio įstatymo 1 ir 2 prieduose nustatytos teršalų ribinės vertės. 1 priede nustatyta, kad azoto dioksido metinė ribinė vertė yra 30 μg/m^3. Šiame priede taip pat numatyta, kad leistina nuokrypio riba yra 30 μg/m^3 ir ji nuosekliai mažinama. Atitinkamai azoto dioksido ribinė vertė 2006–2009 m. buvo 40 μg/m^3, o 2010 m. – 35 μg/m^3.

15 Pagal IG-L 10 straipsnį praėjus daugiausia 24 mėnesiams nuo tų metų, kuriais buvo konstatuotas ribinių verčių viršijimas, pabaigos nutarimu turi būti nustatytos priemonės. Pagal to paties įstatymo 16 straipsnio 1 dalies 4 punktą viena iš galimų priemonių, kurių gali būti nurodyta imtis, yra variklinių transporto priemonių eismo draudimas.

16 Remdamasis IG-L nuostatomis, *Landeshauptmann von Tirol* (Tirolio žemės ministras pirmininkas) priėmė 2007 m. gruodžio 17 d. nutarimą, kuriuo buvo uždraustas tam tikrų krovinių vežimas Ino slėnio autostrada A 12 (sektorinis eismo draudimas) [*Verordnung des Landeshauptmannes vom 17. Dezember 2007, mit der auf der A 12 Inntalautobahn der Transport bestimmter Güter verboten wird* (*Sektorales Fahrverbot-Verordnung*) *Landesgesetzblatt für Tirol* Nr. 92/2007, toliau – ginčijamas nutarimas]. Šis nutarimas, kuriuo sunkesnėms nei 7,5 t sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, vežančioms tam tikrus krovinius, draudžiama važiuoti šios autostrados atkarpa (toliau – sektorinis eismo draudimas), įsigaliojo 2008 m. sausio 1 d.

17 Šiuo nutarimu, remiantis jo 1 straipsniu, siekiama mažinti su žmonių veikla susijusią taršą ir taip gerinti oro kokybę, kad būtų užtikrinta ilgalaikė žmonių sveikatos ir faunos bei floros apsauga.

18 Ginčijamo nutarimo 2 straipsnyje nustatoma sanitarinė zona (vokiečių k. „Sanierungsgebiet“). Ji apima autostrados A 12 90 km atkarpą tarp Zirl savivaldybės (apie 12 kilometrų į vakarus nuo Insbruko) ir Austrijos ir Vokietijos sienos (apie 78 kilometrai į rytus nuo Insbruko), taip pat 100 metrų juostą iš abiejų šio kelio pusių.

19 Remiantis šio nutarimo 3 straipsniu:

„Abiem kryptimis Ino slėnio autostrados A 12 atkarpa nuo 6,350 km Langkampfen savivaldybės teritorijoje iki 90,00 km Zirl savivaldybės teritorijoje draudžiamas šių transporto priemonių eismas:

sunkiasvorių krovininių transporto priemonių ar balninių vilkikų, kurių maksimali leidžiama bendroji masė yra didesnė nei 7,5 t, ir sunkiasvorių krovininių transporto priemonių su priekabomis, kurių maksimali leidžiama bendroji masė yra daugiau nei 7,5 t, vežant šiuos krovinius:

a) nuo 2008 m. gegužės 2 d. (pirmasis etapas):

1) visas atliekas, esančias Europos atliekų sąraše (pagal [2000 m. gegužės 3 d.] Komisijos sprendimą 2000/532/EB [keičiantį Sprendimą 94/3/EB, nustatantį atliekų sąrašą pagal Tarybos direktyvos 75/442/EEB dėl atliekų 1 straipsnio

a dalį, ir Tarybos sprendimą 94/904/EB, nustatantį pavojingų atliekų sąrašą pagal Tarybos direktyvos 91/689/EEB dėl pavojingų medžiagų 1 straipsnio 4 dalį (OL L 226, p. 3; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 5 t., p. 151)], iš dalies pakeistą [2001 m. liepos 23 d.] Tarybos sprendimu 2001/573/EB [(OL L 203, p. 18; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 6 t., p. 165)]),

2) žvirgždą, žemes, iškastą žemę;

b) nuo 2009 m. sausio 1 d. (antrasis etapas):

1) rąstus ir žieves,

2) geležinguosius ar negeležinguosius mineralus,

3) variklines transporto priemones ir priekabas,

4) plieną, išskyrus gelžbetonį ir konstrukcijų plieną, naudojamą statybose,

5) marmurą ir travertiną,

6) plyteles (keramines).“

20 Pagal ginčijamo nutarimo 4 straipsnį sektorinis eismo draudimas netaikomas tam tikroms variklinėms transporto priemonėms, visų pirma toms, kurios pakraunamos arba iškraunamos „pagrindinėje zonoje“, ir toms, kurios pakraunamos ir iškraunamos „išplėstinėje zonoje“, taip pat variklinėms transporto priemonėms, kuriomis rytų kryptimi gabenamos prekės perduoti vežti geležinkeliais į Halio traukinių terminalą, o vakarų kryptimi – į Verglio traukinių terminalą, ir variklinėms transporto priemonėms, kuriomis vakarų kryptimi gabenamos geležinkeliais atvežtos ir iš Halio traukinių terminalo atsiimtos prekės, o rytų kryptimi – geležinkeliais atvežtos ir iš Verglio traukinių terminalo atsiimtos prekės.

21 „Pagrindinei zonai“ priklauso Insbruko žemė, Insbruko miestas, Imsto, Kufšteino ir Švaco administraciniai rajonai. „Išplėstinei zonai“ priklauso Kicbiūhelio, Landeko, Lienco, Roitės ir Celio prie Zė administraciniai rajonai Austrijoje, Bad Telco, Garmišo Partenkircheno, Mysbacho, Rozenheimo (įskaitant miestą) ir Traunšteino rajonai Vokietijoje bei galiausiai Eisacktal, Pustertal ir Wipptal rajonai Italijoje.

22 Šiame straipsnyje taip pat daromos nuorodos į IG-L numatytas leidžiančias nukrypti nuostatas. Taigi sektorinis eismo draudimas netaikomas tam tikroms transporto priemonių rūšims, pavyzdžiui, kelių priežiūros, šiukšlių surinkimo, taip pat žemės bei miškų ūkyje naudojamoms transporto priemonėms. Be to, konkrečiu atveju kitų rūšių automobiliams gali būti prašoma leidimo, siekiant tenkinti viešąjį arba svarbų privatų interesą.

23 Pasibaigus pagrįstoje nuomonėje nustatytam terminui, būtent 2008 m. birželio 8 d., buvo atlikti keli ginčijamo nutarimo pakeitimai.

24 Sektorinio eismo draudimo įgyvendinimas iš dalies buvo nukeltas. Kiek tai susiję su į rytus nuo Insbruko esančiu sektoriumi, buvo numatyta, kad nuo 2009 m. sausio 1 d. ši priemonė, be krovinių, kurių atžvilgiu ji jau taikoma, būtent žvirgždo, žemių, iškastos žemės vežimo, taikoma tik rąstų ir žievių bei variklinių transporto priemonių ir priekabų vežimui. Sektorinis eismo draudimas keraminių plytelių ir plieno vežimo atžvilgiu įsigaliojo tik 2009 m. liepos 1 d. (trečiasis etapas), o geležingųjų ir negeležingųjų mineralų bei marmuro ir travertino vežimo atžvilgiu – 2010 m. liepos 1 d. (ketvirtasis etapas).

25 Kiek tai susiję su sektoriumi, esančiu į vakarus nuo Insbruko (Insbrukas–Zirl), sektorinio eismo draudimo įgyvendinimas visų ginčijamame nutarime nurodytų krovinių atžvilgiu buvo nukeltas į 2011 m. sausio 1 d.

26 Galiausiai įsakyme buvo numatytos įvairios išimtys. Jos buvo skirtos visų pirma pripažintų organizacijų pagalbos vilkstinėms ir kariniam transportui.

Faktinės bylos aplinkybės

27 Apie 145 km ilgio autostrada A 12 jungia į rytus nuo Insbruko esančią Kufšteino savivaldybę ir Landeko savivaldybę, kuri yra į rytus nuo Insbruko. Šioje autostradoje Direktyvos 1999/30 II priedo I skirsnyje nustatyta metinė azoto dioksido ribinė vertė buvo viršijama nuo 2002 m. Didžiausia šio atmosferos teršalo koncentracija buvo užfiksuota Fompo poilsio aikštelės kontrolės punkte. Tais pačiais metais užregistruota vidutinė metinė šio teršalo koncentracija buvo 61 $\mu g/m^3$, nors pagal minėtą I skirsnį

metinė ribinė vertė, pridėjus leistiną nuokrypio ribą, buvo 56 μg/m^3. 2003–2008 m. buvo nustatytas dar didesnis viršijimas. Pavyzdžiui, 2008 m. minėtame kontrolės punkte užfiksuota 66 μg/m^3 azoto dioksido koncentracija, o tai reiškia, kad nustatyta tų metų ribinė vertė, pridėjus leistiną nuokrypio ribą, t. y. 44 μg/m^3, viršyta 50 %. IG-L nustatytos ribinės vertės azoto dioksido atžvilgiu, įskaitant leistinas nuokrypio ribas, buvo viršytos dar daugiau.

28 Siekdamos užtikrinti azoto dioksido ribinių verčių laikymąsi, Austrijos institucijos priėmė kelias priemones, skirtas variklinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekiui ir kelių eismo intensyvumui sumažinti.

29 2002 m. spalio 1 d. šios institucijos laikinai uždraudė naktinį sunkiasvorių krovininių transporto priemonių eismą viena autostrados A 12 atkarpa. Vėliau šis draudimas buvo pratęstas, o nuo 2003 m. birželio 1 d. nustatytas nuolatinis naktinio eismo draudimas, kuris vežant krovinius sunkesnėmis nei 7,5 t sunkiasvorėmis krovininėmis transporto priemonėmis taikomas visus metus.

30 2003 m. gegužės 27 d. Tirolio žemės ministras pirmininkas priėmė nutarimą, kuriuo nuo 2003 m. rugpjūčio 1 d. neribotam laikui uždraustas sunkesnių nei 7,5 t sunkiasvorių krovininių transporto priemonių, vežančių tame nutarime nurodytus krovinius, eismas tos pačios autostrados atkarpa tarp Kundl ir Ampass savivaldybių. Šis draudimas buvo taikomas visų pirma atliekų, grūdų, rąstų ir žievių, geležingųjų ir negeležingųjų mineralų, žvirgždo, žemių, iškastų žemių, variklinių transporto priemonių ir priekabų bei plieno vežimui. Tačiau šis draudimas nebuvo taikomas krovinių iš Insbruko miesto, Kufšteino ir Švaco rajonų arba Insbruko žemės ir į šias vietoves vežimui. Tačiau draudimas netaikytas prekių, kurios arba paimamos iš Insbruko miesto teritorijos, Kufšteino, Švaco rajonų arba Insbruko žemės, arba skirtos ten gabenti, vežimui. Sektorinis eismo draudimas taip pat netaikytas tam tikroms transporto priemonių rūšims, pavyzdžiui, kelių priežiūros, šiukšlių surinkimo, taip pat žemės bei miškų ūkyje naudojamoms transporto priemonėms. Galiausiai, esant viešajam ar

svarbiam privačiam interesui, konkrečiu atveju buvo galima prašyti leidimo ir kitoms transporto priemonėms. Ši priemonė turėjo būti taikoma iškart nuo 2003 m. rugpjūčio 1 d.

31 Manydama, kad tuo nutarimu nustatytas draudimas yra laisvo prekių judėjimo apribojimas, kaip tai suprantama pagal EB 28 ir 29 straipsnius, 2003 m. liepos 24 d. Komisija pagal EB 226 straipsnį Austrijos Respublikai pareiškė ieškinį dėl įsipareigojimų neįvykdymo.

32 Teisingumo Teismas, nutartimi dėl laikinųjų apsaugos priemonių taikymo šiai valstybei narei nurodęs sustabdyti minėto draudimo taikymą, 2005 m. lapkričio 15 d. Sprendime *Komisija prieš Austriją* (C-320/03, Rink. p. I-9871) pripažino, kad ši valstybė neįvykdė įsipareigojimų pagal EB 28 ir 29 straipsnius, nes nagrinėjamas nutarimas turi būti laikomas kiekybiniams apribojimams lygiaverte poveikio priemone, kuri dėl savo neproporcingumo negali būti tinkamai pateisinta oro kokybės apsauga.

33 Po to sprendimo Austrijos institucijos parengė naujų priemonių, skirtų oro kokybei autostradoje A 12 gerinti. Nuo 2006 m. visos priemonės, tarp kurių yra ir nagrinėjamo ieškinio dalykas, t. y. sektorinis eismo draudimas, buvo laipsniškai įgyvendintos.

34 Taip laikotarpiu nuo 2006 m. lapkričio 1 d. iki 2007 m. balandžio 30 d. autostradoje A 12 tarp Austrijos ir Vokietijos sienos ir Zirl savivaldybės buvo įvestas greičio ribojimas iki 100 km/h. 2007 m. lapkričio mėn. ši laikina priemonė buvo pakeista greičio ribojimu, kuris buvo keičiamas atsižvelgiant į faktiškai išmatuotą bendrą taršos lygį ir meteorologinius veiksnius (toliau – kintamas greičio ribojimas).

35 Be to, nuo 2007 m. sausio 1 d. tarp Zirl ir Kufšteino savivaldybių įsigaliojo sunkesnių nei 7,5 t balninių vilkikų ir sunkiasvorių krovininių transporto priemonių su priekabomis, neatitinkančių EURO II standarto reikalavimų, eismo draudimas. Nuo 2008 m. lapkričio 1 d. ši priemonė taip pat taikoma šios rūšies transporto priemonėms, kurios neatitinka EURO III standarto. Nuo 2009 m. lapkričio 1 d. bendras eismo draudimas taikomas visoms sunkesnėms nei 7,5 t sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, kurių išmetamų teršalų kiekis neatitinka EURO II standarto.

36 Galiausiai nuo 2007 m. sausio 1 d. buvo išplėsta sunkiasvorių krovininių transporto priemonių naktinio eismo autostrados A 12 atkarpa draudimo taikymo teritorija. Išimtis laikinai buvo numatyta EURO IV ir EURO V standartus atitinkančioms sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, tačiau ji buvo panaikinta 2009 m. spalio 31 d.

37 Sektorinis eismo draudimas ir kitos šio sprendimo 34–36 punktuose nurodytos priemonės yra dalis plano, kurį Austrijos institucijos pagal Direktyvos 96/62 8 straipsnio 3 dalį parengė siekdamos užtikrinti, kad Tirolio žemėje būtų laikomasi Direktyvos 1999/30 II priedo I skirsnyje nustatytos azoto dioksido ribinės vertės.

Ikiteisminė procedūra

38 2007 m. sausio 11 d. Austrijos Respublika pranešė Komisijai apie planuojamą sektorinį eismo draudimą pagal išankstinių konsultacijų procedūrą, numatytą 1962 m. kovo 21 d. Tarybos sprendime, nustatančiame išankstinio nagrinėjimo ir konsultacijų dėl valstybių narių pasiūlytų tam tikrų transporto įstatymų ir kitų teisės aktų tvarką (OL 23, 1962, p. 720; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 3), iš dalies

pakeistame 1973 m. lapkričio 22 d. Tarybos sprendimu 73/402/EEB (OL L 347, p. 48; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 1 sk., 1 t., p. 68).

39 2007 m. liepos 20 d. Komisija išreiškė nuomonę, kurioje padarė išvadą, kad sektorinis eismo draudimas, jeigu bus nustatytas, reikš laisvo prekių judėjimo apribojimą, neatitinkantį iš EB 28 ir 29 straipsnių kylančių įsipareigojimų.

40 Kadangi ginčijamas nutarimas 2007 m. gruodžio 17 d. vis dėlto buvo priimtas ir įsigaliojo 2008 m. sausio 1 d., 2008 m. sausio 31 d. Komisija išsiuntė Austrijos Respublikai oficialų pranešimą, kuriame patvirtino savo ankstesnę poziciją ir pasiūlė šiai valstybei narei pateikti pastabas per penkiolika dienų nuo jo gavimo.

41 Savo 2008 m. vasario 15 d. atsakyme Austrijos Respublika nesutiko su Komisijos pateiktu kaltinimu. Jos teigimu, sektorinio eismo draudimo, kuriuo siekiama gerinti oro kokybę autostradoje A 12, tikslas – nukreipti krovinius, kurie „gali būti gabenami geležinkeliais“, vežti šios rūšies transportu. Todėl šis draudimas nėra laisvo prekių judėjimo apribojimas ir bet kuriuo atveju yra pateisinamas sveikatos ir aplinkos apsaugos tikslais. Be to, reikia atsižvelgti į Austrijos geografinę padėtį. Dėl spartaus kelių transporto augimo Sąjungoje išaugo grėsmė aplinkai Alpių koridoriuose ir su jais besiribojančiose teritorijose.

42 Kadangi šis atsakymas Komisijos neįtikino, ji 2008 m. gegužės 8 d. išsiuntė minėtai valstybei narei pagrįstą nuomonę, ragindama per vieną mėnesį nuo jos gavimo imtis būtinų priemonių, kad į ją būtų tinkamai atsižvelgta.

43 Austrijos Respublika į šią pagrįstą nuomonę atsakė 2008 m. birželio 9 d. laišku, kuriame laikėsi ankstesnės pozicijos. 2008 m. gruodžio 2 d. papildomu laišku ji pranešė Komisijai, kad sektoriuje, esančiame į vakarus nuo Insbruko, sektorinis eismo draudimas įsigalios tik nuo 2011 m. sausio 1 d.

44 Kadangi šie paaiškinimai Komisijos netenkino, ji nusprendė pareikšti šį ieškinį.

Procesas Teisingumo Teisme

45 2009 m. birželio 19 d. Teisingumo Teismo pirmininko nutartimi Italijos Respublikai ir Nyderlandų Karalystei leista įstoti į bylą palaikyti Komisijos reikalavimų.

46 2009 m. rugpjūčio 19 d. Teisingumo Teismo pirmininko nutartimi Danijos Karalystei leista įstoti į bylą palaikyti Komisijos reikalavimų. Kadangi Danijos Karalystė 2010 m. kovo 2 d. laišku Teisingumo Teismui pranešė, kad atsisako įstoti į šią bylą, Teisingumo Teismo pirmininkas 2010 m. gegužės 7 d. nutartimi nurodė šią valstybę narę išbraukti iš įstojusių į bylą šalių sąrašo.

Dėl priimtinumo

Šalių argumentai

47 Austrijos Respublika reiškia prieštaravimą dėl Nyderlandų Karalystės prašymo įstoti į bylą priimtinumo. Jos teigimu, Nyderlandų Karalystė siekia išplėsti ieškinio dalyką teigdama, kad sektorinis eismo draudimas yra netiesioginė diskriminacija, nes juo daromas poveikis ne visų sunkiasvorių krovininių transporto priemonių, o tik sunkesnių nei 7,5 t sunkiasvorių krovininių transporto priemonių eismui.

48 Austrijos Respublika taip pat pateikia prieštaravimą dėl Italijos Respublikos prašymo įstoti į bylą priimtinumo. Jos teigimu, kaip alternatyvią sektoriniam eismo draudimui priemonę minėdama priemonę, kurios Komisija nebuvo nurodžiusi, būtent galimybę nustatyti privačių ir lengvesnių nei 7,5 t komercinių transporto priemonių eismo draudimą, atsižvelgiant į tai, kokiai EURO klasei jie priklauso, Italijos Respublika pateikia naują teisinį pagrindą.

49 Per posėdį Italijos vyriausybė nesutiko su šiuo prieštaravimu dėl priimtinumo.

Teisingumo Teismo vertinimas

50 Siekiant įvertinti dėl prašymų įstoti į bylą pateiktų prieštaravimų dėl priimtinumo pagrįstumą, reikia priminti, kad pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 40 straipsnio ketvirtą pastraipą prašyme įstoti į bylą nurodomi paaiškinimai gali būti pateikiami tik vienos iš šalių reikalavimams palaikyti. Tačiau šia nuostata nedraudžiama, kad įstojantis į bylą asmuo pateiktų naujų arba kitokių argumentų, nei pateikė jo palaikoma šalis, jei šiais argumentais siekiama palaikyti šios šalies reikalavimus (visų pirma žr. 1961 m. vasario 23 d. Sprendimą *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg prieš Vyriausiąją valdybą*, 30/59, Rink. p. 1; 1998 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Jungtinė Karalystė prieš Tarybą*, C-150/94, Rink. p. I-7235, 36 punktą ir 2010 m. liepos 8 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-334/08, Rink. p. I-6869, 53–55 punktus).

51 Konstatuotina, kad Nyderlandų Karalystės svarstymai susiję su Komisijos kaltinimu, pagrįstu diskriminaciniu sektorinio eismo draudimo pobūdžiu. Italijos Respublikos svarstymai susiję su tariamai neproporcingu šio draudimo pobūdžiu ir konkrečiai su kaltinimu, kad Austrijos Respublika atidžiai neišnagrinėjo galimybės pasirinkti laisvą prekių judėjimą mažiau ribojančias priemones.

52 Nors šiuose svarstymuose yra teiginių, kurie skiriasi nuo tų, kuriuos pateikė Komisija, tačiau jie susiję su Komisijos nurodytais kaltinimais ir jais siekiama paremti jos reikalavimus. Jais siekiama prisidėti prie to, kad ieškinys dėl panaikinimo būtų patenkintas, ir byloje pateikiama papildomų paaiškinimų (šiuo klausimu žr. 2003 m. lapkričio 27 d. Sprendimo *Komisija prieš Suomiją*, C-185/00, Rink. p. I-14189, 92 punktą).

53 Todėl prieštaravimus dėl priimtinumo reikia atmesti.

Dėl esmės

Šalių argumentai

54 Komisija pirmiausia pažymi, kad jokiu būdu nėra taip, jog ji neįvertina su eismu per Alpes susijusių problemų. Ji taip pat pripažįsta, kad autostradoje A 12 nuo 2002 m. viršijama Direktyvos 1999/30 II priedo I skirsnyje nustatyta metinė azoto dioksido ribinė vertė ir kad tokiomis aplinkybėmis Austrijos Respublikai Direktyvoje 96/62 numatoma pareiga imtis veiksmų. Nors daugumai pasiūlytų priemonių, skirtų oro kokybei nagrinėjamoje zonoje gerinti, gali būti pritarta, ginčijamas nutarimas neatitinka Sąjungos teisės.

55 Komisijos teigimu, sektorinis eismo draudimas yra kiekybiniams apribojimams lygiaverčio poveikio priemonė, kaip tai suprantama pagal EB 28 ir 29 straipsnius, nes jis sudaro kliūčių laisvam prekių judėjimui ir visų pirma laisvam jų tranzitui.

56 Šiuo atžvilgiu tai, kad ginčijamas nutarimas yra visų Austrijos institucijų priimtų priemonių sudedamoji dalis, neturi įtakos naudojimosi šia laisve apribojimo buvimui ar nebuvimui, nes bet kuri nacionalinė priemonė, siekiant išsiaiškinti, ar ji atitinka minėtus straipsnius, turi būti išnagrinėta individualiai.

57 Šiuo atveju kalbama apie radikalesnę priemonę nei ta, dėl kurios buvo priimtas minėtas Sprendimas *Komisija prieš Austriją*. Iš tiesų įgyvendinus šį draudimą būtų paveiktas eismas ne tik „šiaurės–pietų ašimi“ (jungtis Italija–Breneris– Insbrukas–Langkampfen–Vokietija) ir „šiaurės–vakarų ašimi“ (jungtis Forarlbergas–Rytų Europa),

bet ir eismas „pietų–vakarų ašimi“ (jungtis Italija– Insbrukas–Forarlbergas ir Bodeno ežero regionas). Remiantis vertinimais, įgyvendinus pirmąjį sektorinio eismo draudimo etapą, t. y. nuo 2008 m. gegužės 2 d., draudimas turėjo turėti įtakos 35 000 sunkiasvorių krovininių transporto priemonių reisų per metus. Įgyvendinus antrąjį etapą, t. y. nuo 2009 m. sausio 1 d., aptariama priemonė turėjo paveikti 200 000 reisų per metus, o tai sudaro 7,3 % visų sunkiasvorių krovininių transporto priemonių reisų autostrada A 12. Ši priemonė turi poveikį apie 300 km Austrijos greitkelių tinklo.

58 Komisija tvirtina, jog tam, kad būtų užtikrintas ginčijamame nutarime numatytų krovinių vežimas, reikia arba naudotis geležinkeliais, arba važiuoti ilgesniais kelių maršrutais, o tai reiškia papildomas sąnaudas atitinkamiems ūkio subjektams. Taigi sektorinis eismo draudimas turi svarbių ekonominių pasekmių ne tik transporto verslui, bet ir tame nutarime nurodytų prekių gamintojams, kurie priversti daugiau mokėti už vežimą, o tai neigiamai veikia jų konkurencingumą.

59 Komisijos teigimu, ginčijamas nutarimas yra diskriminacinis. Kadangi vietinis ir regioninis eismas nepatenka į sektorinio eismo draudimo taikymo sritį, šis draudimas faktiškai daugiausia įtakos daro tarptautiniam prekių tranzitui. Be to, gali atsitikti taip, kad transporto įmonės, kurioms gali būti taikoma minėta išimtinė tvarka, pasinaudos išimtis numatančiomis nuostatomis, kad pasiūlytų vežti keliais tolimaisiais reisais, nes ne šiame regione įsteigtos įmonės tokio vežimo nebegalės pasiūlyti.

60 Be to, kadangi sektoriniu eismo draudimu tiesiogiai reglamentuojama ne transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis, o transporto priemonėmis vežami kroviniai, jis gali daryti diskriminacinį poveikį prekybai tarp valstybių narių. Komisija, be kita ko,

pažymi, kad dėl to gali būti daromas poveikis prekybai mediena ir medienos produktais, taip pat prekybai marmuru ir travertinu.

61 Dėl sektorinio eismo draudimo galimo pateisinimo buvimo Komisija pripažįsta, kad šis draudimas gali prisidėti siekiant aplinkos apsaugos tikslo. Tačiau jai kelia abejonių šios priemonės suderinamumas su proporcingumo principu.

62 Esama vidinių sektorinio eismo draudimo prieštaravimų, todėl jo tinkamumas siekiamo tikslo atžvilgiu neįrodytas.

63 Komisijos teigimu, pagrindinis ginčijamo nutarimo tikslas yra ne variklinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio, o kelių eismo srautų mažinimas. Todėl toks mažinimas daro tik netiesioginį poveikį oro kokybei.

64 Kaip teigia Komisija, kadangi sektoriniu eismo draudimu reglamentuojami vežami kroviniai, o ne tiesiogiai transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis, juo leidžiama važiuoti daugiau teršiančioms sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, vežančioms krovinius, kuriems šis draudimas netaikomas, tačiau draudžiamas mažiau teršiančių sunkiasvorių krovininių transporto priemonių eismas, kai jos veža, pavyzdžiui, keramines plyteles.

65 Be to, sprendime nukreipti krovinius, kurie „gali būti gabenami geležinkeliais“, vežti šios rūšies transportu neatsižvelgiama į tai, kad galimybė naudotis geležinkelio transportu dažnai priklauso nuo įvairių transporto operacijos logistinių parametrų, kaip

antai vežimo apimčių. Šis kriterijus yra per abstraktus ir negali būti atmesta galimybė, kad kroviniai, kuriems taikomas toks draudimas, atrenkami savavališkai arba diskriminuojant ir šis pasirinkimas vėliau bus išplėstas įtraukiant kitų kategorijų produktus.

66 Komisijos teigimu, Austrijos institucijos nenagrinėjo visų galimų sektorinio eismo draudimo alternatyvų ir prireikus jų nepatvirtino. Jos manymu, tarp įvairių priemonių, galinčių mažiau riboti laisvą prekių judėjimą, yra kintamo greičio ribojimo pakeitimas nuolatiniu greičio ribojimu iki 100 km/h.

67 Iš 2007 m. lapkričio 30 d. *Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg* tyrimo (toliau – IFEU tyrimas) matyti, kad nuolatiniu greičio ribojimu iki 100 km/h išmetamo azoto dioksido kiekis iki 2010 m. galėtų būti sumažintas maždaug 7,5 %. Tokio apribojimo poveikio palyginimas su kintamo greičio ribojimu visų pirma parodo, kad, remiantis Austrijos institucijų pateiktais skaičiavimais, pastarosios priemonės taikymas leistų aptariamoje zonoje kasmet sumažinti išmetamo azoto dioksido kiekį maždaug 3,6 %–3,8 %. Komisijos teigimu, Austrijos Respublika atsakyme į pagrįstą nuomonę pripažino, kad kintamo greičio ribojimo poveikis atitinka 67 % nuolatinio greičio ribojimo iki 100 km/h poveikio. Tai reiškia, kad kintamo greičio ribojimo pakeitimas tokia priemone leistų pasiekti papildomą minėto išmetamų teršalų kiekio sumažėjimą 1,8 %, o tai būtų daugiau nei sektorinio eismo draudimo poveikis, t. y. metinis šių atmosferos teršalų sumažėjimas 1,5 %.

68 Dėl *Ökoscience* analizės dėl kintamo greičio ribojimo taikymo poveikio oro kokybei pasekmių laikotarpiu nuo 2007 m. lapkričio mėn. iki 2008 m. spalio mėn. (toliau – *Ökoscience* tyrimas), kurią Austrijos Respublika nurodo tam, kad parodytų, jog toks

pakeitimas leistų pasiekti papildomą metinį išmetamo azoto dioksido kiekio sumažėjimą tik 1,1 %, pažymėtina, kad šis tyrimas buvo paskelbtas 2009 m. kovo mėn. ir jame pateikiama informacija, gauta jau po to, kai pasibaigė pagrįstoje nuomonėje nustatytas terminas, t. y. 2008 m. birželio 8 d.

69 Be to, galėjo būti planuojama išplėsti tam tikrų EURO klasių sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms taikomą eismo draudimą įtraukiant pažangesnių klasių sunkiasvores krovinines transporto priemones. Austrijos Respublika savo atsakyme į pagrįstą nuomonę nesutiko su tokiu pasiūlymu ir tvirtino, kad EURO IV standartą atitinkančios sunkiasvorės krovininės transporto priemonės dažnai išmeta daugiau azoto dioksido nei EURO III standartą atitinkančios sunkiasvorės krovininės transporto priemonės. Net jei šis teiginys pasitvirtintų, tai dar nereiškia, kad EURO III standartą atitinkantiems sunkvežimiams taikomas eismo draudimas paskatins daugelį įmonių iš anksto pereiti prie EURO V standartą atitinkančių sunkiasvorių krovininių transporto priemonių.

70 Komisija taip pat užsimena apie galimybę įvesti eismo kontrolės priemones, pavyzdžiui, „lašų skaičiavimo“ sistemą, įvesti kelių mokesčio atsižvelgiant į transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį sistemas ir pakoreguoti mineralinių alyvų arba vartojimo mokestį, – visa tai tam, kad būtų skatinama įsigyti benzinu varomas transporto priemones.

71 Komisija tvirtina, kad prieš nuspręsdamos įgyvendinti sektorinį eismo draudimą Austrijos institucijos neįsitikino pakankamų ir tinkamų geležinkelio pajėgumų, leidžiančių atitinkamus krovinius nukreipti nuo vežimo keliais į vežimą geležinkeliais, buvimu. Kiek tai susiję su antruoju šio draudimo įgyvendinimo etapu, tokių pajėgumų egzistavimas visiškai neįrodytas nei sektoriaus, esančio į vakarus nuo Insbruko, nei sektoriaus, esančio į rytus nuo Insbruko, atžvilgiu.

72 Dėl galimybės naudotis riedančiaisiais keliais (vok. k. „Rollende Landstraße“), t. y. vežimo būdu, kai sunkiasvorės krovininės transporto priemonės dalį maršruto vežamos geležinkeliu, pažymėtina, kad ši alternatyva egzistuoja tik sektoriuje, esančiame į rytus nuo Insbruko. Šiame sektoriuje buvo galima užtikrinti tik dalies krovinių, susijusių su sektorinio eismo draudimo antrojo etapo, kaip numatytasis iš pradžių, įgyvendinimu 2009 m. sausio 1 d., vežimą. Iš tiesų, jeigu riedančiųjų kelių pajėgumas 2009 m. sausio 1 d. buvo pakankamas, tai buvo paprasčiausiai dėl pakeitimų, kuriuos Austrijos Respublika atliko po to, kai pasibaigė pagrįstoje nuomonėje nustatytas terminas.

73 Alternatyva – kombinuotasis vežimas nelydint – ekonominiu ir logistiniu požiūriais domina tik vežant dideliais atstumais.

74 Dėl galimybės naudotis alternatyviais keliais pažymėtina, kad, pasirodo, tranzitinis eismas vietiniais alternatyviais keliais arba uždraustas, arba jie yra nepritaikyti sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms. Taigi tranzitu vykstančių atitinkamų užsienio sunkiasvorių krovininių transporto priemonių eismas turėtų būti nukreiptas arba į Šveicariją, arba į Tauerno kelią Austrijoje, o tai reikštų, kad maršrutas bus gerokai ilgesnis. Be to, taip pat reikia atsižvelgti į papildomas sąnaudas, susijusias su Šveicarijos muitinės formalumais.

75 Galiausiai nesant realių alternatyvių sprendimų, leidžiančių užtikrinti ginčijamame nutarime numatytų krovinių vežimą, sektoriniam eismo draudimui įgyvendinti numatyti terminai yra nepakankami, kad atitinkami subjektai, kuriems taikoma ši priemonė, galėtų tinkamai prisitaikyti prie naujų sąlygų.

76 Dėl sektoriaus į vakarus nuo Insbruko (Zirl–Insbrukas) pažymėtina, kad sektorinio eismo draudimo būtinumas neįrodytas, nes nėra pakankamai matavimo duomenų, rodančių, kiek šis sektorius yra paveiktas. Be to, nėra konkretaus pasekmių vertinimo, kuris įrodytų tokios priemonės tinkamumą ir būtinumą.

77 Bet kuriuo atveju tai, kad ginčijamas nutarimas buvo kelis kartus pakeistas po to, kai pasibaigė pagrįstoje nuomonėje nustatytas terminas, rodo, jog Austrijos Respublika teisingai neišnagrinėjo sektorinio eismo draudimo proporcingumo.

78 Nyderlandų Karalystė savo prašyme įstoti į bylą nurodo, kad ginčijamame nutarime įtvirtinama netiesioginė diskriminacija. Jos teigimu, šis nutarimas labiau paliečia užsienio įmonių vykdomą tranzitą nei Austrijos įmonių vykdomą tranzitą dėl to, kad, pirma, jis taikomas ne visų sunkiasvorių krovininių transporto priemonių, o tik sunkesnių nei 7,5 t sunkiasvorių krovininių transporto priemonių eismui, nes pastarosios yra būtent tos, kuriomis paprastai vykdomas tranzitas, ir, antra, šis nutarimas susijęs su šiai eismo rūšiai itin svarbia transporto ašimi.

79 Italijos Respublika kaip sektoriniam eismo draudimui alternatyvią priemonę siūlo nustatyti eismo draudimą, taikomą privačioms ir lengvesnėms nei 7,5 t komercinėms transporto priemonėms, atsižvelgiant į tai, kokiai EURO klasei jie priklauso. Dėl Komisijos pasiūlytos alternatyvos išplėsti senesnėms sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms taikomą eismo draudimą įtraukiant sunkiasvores krovinines transporto priemones, priklausančias pažangesnėms EURO klasėms, visų pirma EURO III klasei, pažymėtina, kad dėl sunkvežimių parko sudėties tai galėtų turėti didelių ekonominių pasekmių šios valstybės ekonomikai.

80 Be to, į bylą įstojusios valstybės nurodo problemas, kylančias dėl sektorinio eismo draudimo įgyvendinimo. Jos teigia, kad geležinkelių transporto ir alternatyvių maršrutų siūlomos alternatyvos neleistų patenkinti atitinkamų ūkio subjektų poreikių. Italijos Respublika atkreipia dėmesį visų pirma į papildomas administracines ir finansines sąnaudas, kurių atsirastų dėl prekių vežimo per Šveicariją.

81 Austrijos Respublika nesutinka, kad yra laisvo prekių judėjimo apribojimas, kaip tai suprantama pagal EB 28 ir 29 straipsnius.

82 Dėl faktinių aplinkybių ši valstybė narė tvirtina, kad, nepaisant priemonių, skirtų aplinkos oro kokybei Tirolio žemėje gerinti, azoto dioksido koncentracija autostradoje A 12 gerokai viršija Direktyvos 1999/30 II priedo I skirsnyje nurodytas metines ribines vertes kartu su leistina nuokrypio riba. Padėtis tampa sudėtingesnė dėl to, kad nuokrypio riba mažinama. Apie 60 % azoto dioksido šioje autostradoje išmeta sunkiasvorės krovininės transporto priemonės. Taigi krovininis kelių transportas yra pagrindinis šių atmosferos teršalų šaltinis nagrinėjamoje zonoje.

83 Austrijos Respublika pažymi, kad, viršijus metinę azoto dioksido ribinę vertę, Direktyva 96/62, siejama su Direktyva 1999/30, atitinkama valstybė narė įpareigojama imtis veiksmų. Be to, Austrijos institucijos privalo užtikrinti, kad būtų gerbiamas piliečių privatus ir šeimos gyvenimas, kaip nustatyta Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos (toliau – chartija) 7 straipsnyje ir 1950 m. lapkričio 4 d. Romoje pasirašytos Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos 8 straipsnyje, įskaitant teisę į apsaugą nuo sveikatos ir gyvenimo kokybės pabloginimo. Nagrinėjamu atveju pagal teismų praktiką, suformuotą 2003 m. birželio 12 d. Teisingumo Teismo sprendimu *Schmidberger* (C-112/00, Rink. p. I-5659), buvo rasta teisinga esamų interesų pusiausvyra.

84 Ši valstybė narė teigia, kad ginčijamo nutarimo atitiktis Sąjungos teisei turi būti vertinama ne atskirai, o atsižvelgiant į priemonių, kurių sudedamoji dalis jis yra, visumą. Iš tiesų tam, kad būtų pasiektas kuo didesnis ir veiksmingesnis kelių eismo išmetamų teršalų kiekio sumažinimas, buvo reikalingas bendras planas, kuriame derinamos įvairios priemonės. Šios priemonės susijusios ne tik su konkrečiu variklinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekiu, bet ir su kelių eismo intensyvumu. Šio plano įgyvendinimas leidžia gerokai sumažinti azoto dioksido lemiamą taršą aptariamoje zonoje ir tikėtis, kad vidutinė metinė šio atmosferos teršalo koncentracija šioje zonoje per 2010 m. bus apie 55 μg/m^3. Tačiau, nepaisant to, kad toks planas priimtas, šio atmosferos teršalo koncentracija ore smarkiai viršija Direktyvos 1999/30 II priedo I skirsnyje nustatytą tų metų ribinę vertę – 40 μg/m^3.

85 Toks sektorinis eismo draudimas, kaip reglamentuotasis galiausiai, t. y. nusprendus į jo taikymo sritį neįtraukti grūdų vežimo, taikomas apie 194 000 sunkiasvorių krovininių transporto priemonių reisų per metus, o tai sudaro 6,6 % visų sunkiasvorių krovininių transporto priemonių reisų autostradoje A 12. Jis negali apsunkinti prekybos tarp valstybių narių, o tik sudaro kliūčių viename tranzito per Alpes koridoriuje naudoti tam tikrą vežimo būdą. Aptariami reisai gali būti atliekami iš dalies nukreipiant ginčijamame nutarime nurodytų prekių vežimą geležinkeliais ir iš dalies pasirenkant alternatyvius maršrutus.

86 Austrijos Respublikos teigimu, šis draudimas neturėjo svarbių ekonominių pasekmių. Jo pasekmės yra pernelyg neaiškios ir pernelyg netiesioginės, kad galėtų būti laikomos galinčiomis apsunkinti prekybą tarp valstybių narių. Nuo minėto draudimo pirmojo etapo įgyvendinimo, t. y. 2008 m. gegužės 2 d., nebuvo nustatyta praktiškai jokių prekybos apsunkinimų.

87 Dėl tariamo diskriminacinio ginčijamo nutarimo pobūdžio pažymėtina, kad šiame nutarime nurodyti kroviniai buvo pasirinkti atsižvelgiant į objektyvius ir nediskriminacinius kriterijus.

88 Regioniniam ir vietiniam kelių eismui taikoma išimtis paaiškinama tuo, kad šios rūšies eismo pakeitimas geležinkelių transportu, net zonos viduje, reikštų papildomą kelią iki geležinkelių terminalų, o tai prieštarautų ginčijamu nutarimu siekiamam tikslui. Be to, šiame nutarime apibrėžta „išplėstinė zona“ apima už Austrijos teritorijos ribų esančius administracinius rajonus, o tai sustiprina nediskriminacinį nagrinėjamos tvarkos pobūdį.

89 Dėl nuogąstavimų, kad transporto įmonės, kurioms taikoma draudimo išimtis, galėtų pasiūlyti vežimo keliais tolimaisiais reisais paslaugas, pažymėtina, kad Austrijos institucijos ėmėsi priemonių, leidžiančių kovoti su galimais taisyklių apėjimais ir piktnaudžiavimais.

90 Be to, Austrijos Respublika paaiškina, kad, pateikus atitinkamą prašymą, tam tikriems vežimams konkrečiu atveju gali būti taikoma sektorinio eismo draudimo išimtis. Šiomis išimtis numatančiomis nuostatomis leidžiama organizuoti prekių vežimą keliais, kai nustatoma, kad jos dėl konkrečių aplinkybių negali būti nukreiptos geležinkeliais. Kompetentingos institucijos šias nuostatas taiko lanksčiai.

91 Jeigu būtų nepritarta pirma pateiktiems argumentams, ši valstybė narė teigia, kad sektorinis eismo draudimas pateisinamas sveikatos ir aplinkos apsaugos pagrindais ir proporcingas siekiamiems tikslams.

92 Austrijos Respublikos teigimu, Komisija ją nepagrįstai kaltina tuo, kad ji ėmėsi priemonių prieš krovininį kelių transportą. Jos manymu, tokia priemonė atitinka bendrojoje transporto politikoje, visų pirma [2006 m. birželio 22 d.] Komisijos komunikate Tarybai ir Europos Parlamentui „Europos Komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga“ [COM(2006) 314 galutinis], pripažintus tikslus.

93 Be to, moksliniai tyrimai aiškiai parodo, kad Austrijos Respublikos pasirinktas veikimo būdas yra pagrįstas. Komisija remiasi tyrimais, kuriuose daromos netinkamos prielaidos, dėl to Komisija pervertina su lengvaisiais automobiliais susijusių priemonių poveikį.

94 Dėl Austrijos institucijų sprendimo išplėsti sektorinio eismo draudimo taikymo sritį įtraukiant į vakarus nuo Insbruko esantį sektorių pažymėtina, kad ši priemonė reikalinga dėl aplinkos oro užterštumo lygio nagrinėjamoje zonoje. Be to, kadangi šiuo sektoriumi važiuoja tik maža dalis, būtent apie 1,8 %, Brenerio koridoriumi važiuojančių sunkiasvorių krovininių transporto priemonių, minėto išplėtimo poveikis tarpvalstybiniam tokių transporto priemonių eismui būtų menkas.

95 Austrijos Respublikos teigimu, prieš nustatydamos sektorinį eismo draudimą Austrijos institucijos kruopščiai išstudijavo galimybę priimti alternatyvias, laisvą prekių judėjimą mažiau ribojančias priemones. Išnagrinėtos priemonės buvo priimtos ir taikomos, jeigu jos buvo tinkamos ir veiksmingos. Taigi šios institucijos pasirinko įgyvendinti atsižvelgiant į taršą keičiamą greičio ribojimą ir tam tikrų EURO II arba EURO III standarto neatitinkančių sunkiasvorių krovininių transporto priemonių eismo draudimą. Be to, buvo išplėsta naktinio eismo draudimo geografinio taikymo sritis ir panaikinta EURO IV bei EURO V klasių sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms numatyta išimtis.

96 Austrijos Respublikos manymu, kiek tai susiję su galimybe įgyvendinti priemonę, pagal kurią būtų nustatytas nuolatinis greičio ribojimas iki 100 km/h, Komisija nepagrįstai teigia, kad tokia priemonė aptariamoje zonoje galėtų padėti sumažinti išmetamą azoto dioksido kiekį maždaug 7,5 % ir kad toks apribojimas šio atmosferos teršalo metinę koncentraciją toje zonoje sumažintų labiau nei sektorinis eismo draudimas. Austrijos Respublikos teigimu, IFEU tyrimas, kuriuo Komisija remiasi siekdama įrodyti savo teiginių pagrįstumą, paremtas duomenimis ir prielaidomis, kurių negalima patikrinti.

97 Siekiant įvertinti kintamo greičio ribojimo pakeitimo nuolatiniu greičio ribojimu iki 100 km/h poveikį, reikia remtis *Ökoscience* tyrimu, kuriame pateikti duomenys, susiję su kintamo greičio ribojimo taikymu nuo 2007 m. lapkričio mėn. iki 2008 m. spalio mėn. Remiantis šiais duomenimis, esant optimalioms sąlygoms, toks pakeitimas leistų pasiekti papildomą metinį išmetamo azoto dioksido kiekio sumažėjimą 1,1 %, o tai yra kur kas menkesnis rezultatas nei sektorinio eismo draudimo, kurio atveju pasiekiamas šio išmetamo kiekio sumažėjimas 1,5 %.

98 Tokiomis aplinkybėmis Austrijos Respublika pažymi, kad išmetamų teršalų kiekio sumažėjimo dėl nuolatinio greičio ribojimo iki 100 km/h lygis iš esmės priklauso nuo šios priemonės poveikio greičiui, kuriuo faktiškai važiuoja kelių naudotojai ir kuris savo ruožtu priklauso nuo to, ar šie naudotojai laikysis šios priemonės. Vidutinis eismo greitis nelygus maksimaliam leistinam greičiui. Tuo metu, kai Fompe buvo taikomas greičio ribojimas iki 130 km/h, vidutinis lengvųjų automobilių greitis buvo apie 116 km/h, o laikotarpiu, kai buvo vykdomas tyrimas ir nustatytas nuolatinis greičio ribojimas iki 100 km/h, šis greitis sumažėjo tik iki 103 km/h. Taigi faktinis vidutinio greičio sumažėjimas buvo ne 30 km/h, o tik 13 km/h.

99 Kalbant apie galimybę išplėsti senesnėms sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms taikomą eismo draudimą įtraukiant kitoms EURO klasėms priklausančias sunkiasvores krovinines transporto priemones, pažymėtina, kad toks išplėtimas lemtų prieštaringus rezultatus. EURO IV klasei priklausančių sunkiasvorių krovininių transporto priemonių išmetamas azoto dioksido kiekis yra didesnis nei EURO III klasei priklausančių transporto priemonių. Be to, reikia atsižvelgti į datą, nuo kurios atitinkamai EURO klasei, kuriai taikomas eismo draudimas, priklausančios transporto priemonės nebeatitinka standarto, ir į tai, ar gali būti nustatyta pareiga aptariamas transporto priemones pakeisti naujomis. Tuo metu, kai buvo pasiūlytos visos priemonės aplinkos oro kokybei Tirolio žemėje gerinti, tris ketvirtadalius sunkvežimių parko vis dar sudarė EURO III standartą atitinkančios transporto priemonės.

100 Austrijos institucijos išstudijavo eismo nukreipimo priemonių, su kelių mokesčiu susijusių priemonių ir kitų valdymo priemonių poveikį oro užterštumui. Dalis jų buvo atmestos dėl jų nepatogumo, o dalis įgyvendinama.

101 Austrijos Respublika teigia, kad, be to, Komisija kaip sektoriniam eismo draudimui alternatyvias priemones nurodo priemones, kurios daro poveikį tik per ilgą laiką, kaip antai ekonomines priemones, skirtas lengvųjų automobilių su dyzeliniais varikliais daliai sumažinti. Bet kuriuo atveju tokios priemonės jau buvo priimtos.

102 Kiek tai susiję su galimybe užtikrinti ginčijamame nutarime numatytų krovinių vežimą, Austrijos Respublika išskiria krovinių vežimą, kurio atveju maršrutas autostrada A 12 yra trumpiausias kelias (vadinamasis „geriausio kelio tranzitas“), vežimą, kai yra mažiausiai vienas lygiavertis alternatyvus maršrutas (vadinamasis „keleto kelių tranzitas“), ir vežimą, kurio atveju yra geresnė kelio alternatyva (vadinamasis „tranzitas aplinkkeliais“). 45 % atvejų vežimas, kurio atžvilgiu nustatytas eismo draudimas, priskirtinas prie geriausio kelio tranzito, 25 % atvejų – prie keleto kelių tranzito ir 30 % atvejų – prie tranzito aplinkkeliais.

103 Kai prekės vežamos tranzitu, Austrijos Respublikos teigimu, tai turėtų būti atliekama geležinkelio transportu, jeigu toks vežimas yra „geriausio kelio tranzitas“ arba „keleto kelių tranzitas“. Tokiomis aplinkybėmis reikia atsižvelgti į visų esamų geležinkelio transporto formų visą pajėgumą.

104 Austrijos Respublikos teigimu, kad būtų perimtos visos ginčijamame nutarime nurodytos prekės, esamų riedančiųjų kelių, tradicinio vežimo atskiruose vagonuose ir kombinuotojo vežimo nelydint pajėgumų yra daugiau nei pakankamai. Kiek tai susiję konkrečiai su riedančiųjų kelių naudojimu, logistinis restruktūrizavimas jam nereikalingas.

105 Nepaisant to, kad egzistuoja ir gali būti naudojami pakankami ir tinkami geležinkelio pajėgumai, Austrijos institucijos nukėlė sektorinio eismo draudimo antrojo etapo įsigaliojimą ir nustatė trečiąjį etapą nuo 2009 m. liepos 1 d., vėliau – ketvirtąjį etapą nuo 2010 m. liepos 1 d. Šie papildomi terminai padėjo didžiajai daliai įmonių, kurioms taikomas šis draudimas, atlikti atitinkamą vežimą riedančiaisiais keliais, dėl to joms nereikėjo atlikti logistinių pakeitimų.

106 Pasak Austrijos Respublikos, priešingai, nei teigia Komisija, alternatyvūs maršrutai per Rezijos perėją skirti ne tik regioniniam ir vietiniam transportui. Tranzitu važiuojančios sunkiasvorės krovininės transporto priemonės, kurioms šis maršrutas yra „geriausio kelio tranzitas“, gali juo naudotis. Yra nemažai alternatyvių kelių, kuriais gali būti nukreiptas krovininis transportas, priskirtinas prie „keleto kelių tranzito“ ir „tranzito aplinkkeliais“ kategorijų. Dėl per Šveicariją einančių kelių maršrutų pažymėtina, kad 1999 m. birželio 21 d. sudarytu Susitarimu tarp Europos bendrijos

ir Šveicarijos Konfederacijos dėl krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliu ir keliais (OL L 114, 2002, p. 91) užtikrinama, kad vežimas tranzitu per šią valstybę iš vienos valstybės narės į kitą valstybę narę gali vykti be kvotų.

107 Galiausiai, Austrijos Respublikos teigimu, sektoriniam eismo draudimui įgyvendinti numatyti terminai leido atitinkamiems subjektams prisitaikyti prie naujų sąlygų. Įvairių priemonių grupavimas sustiprina bendro plano proporcingumą. Komisija negalėjo įrodyti, kad yra problemų dėl tariamai per greito minėto draudimo įgyvendinimo.

Teisingumo Teismo vertinimas

— Dėl laisvo prekių judėjimo apribojimo buvimo

108 Pirmiausia reikia išnagrinėti Austrijos Respublikos teiginio, kad, atsižvelgiant į iš Direktyvos 96/62 8 straipsnio 3 dalies, siejamos su Direktyva 1999/30, išplaukiančią pareigą imtis veiksmų, ginčijamu nutarimu negali būti pažeistas EB 28 ir paskesni straipsniai, pagrįstumą.

109 Nagrinėjamu atveju ši valstybė narė ir Komisija sutaria, kad 2002–2009 m. laikotarpiu Fompo poilsio aikštelės kontrolės punkte buvo viršyta Direktyvos 1999/30 II priedo I skirsnyje nustatyta azoto dioksido koncentracijos aplinkos ore metinė ribinė vertė. Taigi, atsižvelgiant į Direktyvos 96/62 8 straipsnio 3 dalį, Austrijos Respublika turėjo

užtikrinti, kad būtų parengtas arba įgyvendintas planas ar programa, leidžiantys laikytis ribinės vertės. Taigi neginčijama, kad ginčijamas nutarimas formaliai yra tokio plano dalis.

110 Remiantis ta pačia nuostata, tokiame plane turi būti Direktyvos 96/62 IV priede išvardyta informacija, kaip antai informacija, susijusi su per didelio užteršimo vieta, pagrindiniais išmetamų teršalų šaltiniais, teršiančiais aplinką, arba su esančiomis ir numatomomis priemonėmis. Tačiau minėtoje direktyvoje nėra aiškių nuorodų dėl priemonių, kurių turi imtis valstybės narės, apimties ir turinio.

111 Tokiomis aplinkybėms minėtos valstybės narės turi imtis tinkamų ir nuoseklių priemonių laikytis ribinės vertės, atsižvelgdamos į visas esamas aplinkybes bei interesus (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *Komisija prieš Austriją* 81 punktą ir 2008 m. liepos 25 d. Sprendimo *Janecek*, C-237/07, Rink. p. I-6221, 45 ir 46 punktus). Nors jos šiuo atžvilgiu ir turi diskreciją, tačiau ja privalo naudotis laikydamosi ES sutarties nuostatų, įskaitant pagrindinį laisvo prekių judėjimo principą.

112 Todėl ginčijamą nutarimą reikia vertinti atsižvelgiant į EB 28–30 straipsnius.

113 Šiuo požiūriu svarbu priminti, kad laisvas prekių judėjimas yra vienas iš pagrindinių Sutarties principų. Ši laisvė lemia bendrą laisvo krovinių tranzito Europos Sąjungoje principą (visų pirma žr. 1983 m. kovo 16 d. Sprendimo SIOT, 266/81, Rink. p. 731, 16 punktą; 1991 m. spalio 4 d. Sprendimo *Richardt ir „Les Accessoires Scientifiques“*, C-367/89, Rink. p. I-4621, 14 punktą ir minėto Sprendimo *Komisija prieš Austriją* 63 ir 65 punktus).

114 Nagrinėjamu atveju ginčijamu nutarimu sunkesnėms nei 7,5 t sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, vežančioms tam tikrus krovinius, kurie, anot Austrijos institucijų, „gali būti gabenami geležinkeliais“, draudžiama važiuoti autostrados A 12 atkarpa. Taip juo sudaroma kliūčių viename tranzito per Alpes koridoriuje naudoti tam tikrą šių krovinių vežimo būdą.

115 Austrijos Respublika teigia, kad yra alternatyvių maršrutų ar kitų vežimo būdų, kuriais galima pervežti aptariamus krovinius.

116 Tačiau tokių alternatyvių sprendimų buvimas negali paneigti galimybės, kad yra laisvo prekių judėjimo apribojimas (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *Komisija prieš Austriją* 67 punktą). Iš tiesų autostrados A 12 atkarpa yra viena iš pagrindinių antžeminių susisiekimo arterijų tarp Vokietijos pietinės ir Italijos šiaurinės dalių. Verčiant atitinkamas įmones ieškoti rentabilių alternatyvų ginčijamame nutarime numatytiems kroviniams vežti, dėl sektorinio eismo draudimo gali būti iš esmės daromas poveikis krovinių tranzitui tarp šiaurės Europos ir šiaurės Italijos (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *Komisija prieš Austriją* 66 ir 68 punktus).

117 Tokiomis sąlygomis sektorinis eismo draudimas laikytinas kiekybiniams apribojimams lygiaverčio poveikio priemone, iš principo nesuderinama su įsipareigojimais pagal EB 28 ir 29 straipsnius, jeigu ši priemonė negali būti pateisinta.

— Dėl apribojimo galimo pateisinimo

118 Austrijos Respublika teigia, kad sektorinis eismo draudimas yra pateisinamas sveikatos ir aplinkos apsaugos pagrindais bei būtinumu užtikrinti chartijos 7 straipsnyje ir Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos 8 straipsnio 2 dalyje įtvirtintą teisę į privataus ir šeimos gyvenimo gerbimą.

119 Pagal nusistovėjusią teismo praktiką nacionalinės priemonės, galinčios riboti Bendrijos vidaus prekybą, gali būti pateisinamos EB 30 straipsnyje nurodytomis bendrojo intereso priežastimis, kaip antai žmonių sveikatos ir gyvybės apsauga, arba imperatyviais, be kita ko, aplinkosaugos reikalavimais, jeigu nagrinėjamos priemonės yra proporcingos siekiamam tikslui (visų pirma žr. 1979 m. vasario 20 d. Sprendimą *Rewe-Zentral*, vadinamąjį *Cassis de Dijon*, 120/78, Rink. p. 649; 1988 m. rugsėjo 20 d. Sprendimo *Komisija prieš Daniją*, 302/86, Rink. p. 4607, 9 punktą; 2004 m. vasario 5 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-270/02, Rink. p. I-1559, 21 punktą; 2004 m. gruodžio 14 d. Sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-463/01, Rink. p. I-11705, 75 punktą ir minėto Sprendimo *Komisija prieš Austriją* 70 punktą).

120 Reikia priminti, kad sveikatos ir aplinkos apsauga yra vienas iš pagrindinių Sąjungos tikslų. Šiuo atžvilgiu EB 2 straipsnyje nurodyta, kad Bendrijos uždavinys yra, be kita ko, skatinti „aukšto lygio aplinkos apsaugą ir jos kokybės gerinimą“, o EB 3 straipsnio 1 dalies p punkte nustatyta, jog Bendrijos veikla prisidedama prie to, kad būtų pasiektas „aukštas sveikatos apsaugos lygis“ (šiuo klausimu žr. 1985 m. vasario 7 d. Sprendimo *ADBHU*, 240/83, Rink. p. 531, 13 punktą; 1992 m. gegužės 19 d. Sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-195/90, Rink. p. I-3141, 29 punktą ir 2008 m. gruodžio 2 d. Sprendimo *British Aggregates prieš Komisiją*, C-487/06 P, Rink. p. I-10515, 91 punktą).

121 Be to, remiantis EB 6 straipsniu ir EB 152 straipsnio 1 dalimi, nustatant ir įgyvendinant Bendrijos politikos ir veiklos kryptis turi būti atsižvelgiama į aplinkos ir visuomenės sveikatos apsaugos reikalavimus (šiuo klausimu žr. 2007 m. spalio 23 d. Sprendimo *Komisija prieš Tarybą*, C-440/05, Rink. p. I-9097, 60 punktą). Be to, horizontalus ir esminis šių tikslų pobūdis dar kartą patvirtinamas atitinkamai chartijos 37 ir 35 straipsniuose.

122 Dėl aplinkos apsaugos ir sveikatos apsaugos sąsajos iš EB 174 straipsnio 1 dalies matyti, kad žmonių sveikatos apsauga priskirtina prie Bendrijos politikos aplinkos srityje tikslų (visų pirma žr. 2010 m. liepos 8 d. Sprendimo *Afton Chemical*, C-343/09, Rink. p. I-7027, 32 punktą ir 2010 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Gowan Comércio Internacional e Serviços*, C-77/09, Rink. p. I-13533, 71 punktą). Šie tikslai yra glaudžiai tarpusavyje susiję ir visų pirma siejami su kova su oro tarša, kurios tikslas – apriboti su aplinkos blogėjimu susijusią grėsmę sveikatai. Taigi sveikatos apsaugos tikslą iš esmės jau apima aplinkos apsaugos tikslas (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 11 d. Sprendimo *Komisija prieš Austriją*, C-524/07, 56 punktą).

123 Tokiomis aplinkybėmis su sveikatos apsauga susijusių Austrijos Respublikos argumentų nereikia nagrinėti atskirai nuo su aplinkos apsauga susijusių argumentų (šiuo klausimu žr. minėto 2008 m. gruodžio 11 d. Sprendimo *Komisija prieš Austriją*, 56 punktą).

124 Nagrinėjamu atveju sektorinis eismo draudimas, remiantis įsipareigojimais pagal Direktyvos 96/62 8 straipsnio 3 dalį, siejamą su Direktyva 1999/30, buvo nustatytas siekiant užtikrinti aplinkos oro kokybę atitinkamoje zonoje.

125 Pagal nusistovėjusią teismo praktiką imperatyvūs aplinkos apsaugos reikalavimai gali pateisinti nacionalines priemones, galinčias sudaryti kliūčių prekybai Bendrijos viduje, jeigu šios priemonės yra tinkamos šio tikslo įgyvendinimui užtikrinti ir neviršija to, kas būtina jam pasiekti (šiuo klausimu žr. 1998 m. liepos 14 d. Sprendimo *Aher-Waggon*, C-389/96, Rink. p. I-4473, 19 ir 20 punktus; minėto 2004 m. gruodžio 14 d. Sprendimo *Komisija prieš Vokietiją* 75 punktą ir minėto 2008 m. gruodžio 11 d. Sprendimo *Komisija prieš Austriją* 57 punktą).

126 Taigi ribojamoji priemonė gali būti laikoma tinkama nurodyto tikslo įgyvendinimui garantuoti, tik jeigu ji iš tikrųjų atitinka siekį nuosekliai ir sistemiškai siekti šio tikslo (šiuo klausimu žr. 2009 m. kovo 10 d. Sprendimo *Hartlauer*, C-169/07, Rink. p. I-1721, 55 punktą; 2009 m. gegužės 19 d. Sprendimo *Apothekerkammer des Saarlandes ir kt.*, C-171/07 ir C-172/07, Rink. p. I-4171, 42 punktą ir 2010 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *Josemans,* C-137/09, Rink. p. I-13019, 70 punktą).

127 Pirmiausia dėl ginčijamo nutarimo tinkamumo Komisija mano, kad Austrijos institucijų pasirinkimas priimti su krovinių vežimu keliais susijusią priemonę yra netinkamas. Jos teigimu, Austrijos Respublika siekia sumažinti ne variklinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį, o kelių transporto intensyvumą. Komisija taip pat teigia, kad ginčijamas nutarimas iš tikrųjų neatitinka siekio nuosekliai ir sistemiškai siekti tikslo.

128 Pirmiausia pažymėtina, kad, siekdamos pagerinti oro kokybę nagrinėjamoje zonoje, Austrijos institucijos, kad būtų mažinamas variklinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis, priėmė įvairias priemones, būtent nustatė greičio ribojimą autostrados A 12 atkarpoje iki 100 km/h, vėliau jį pakeitė kintamu greičio ribojimu, taip pat toje pačioje autostradoje tam tikromis sąlygomis taikomą draudimą, pirma, sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms važiuoti naktį ir, antra, važiuoti tam tikrų EURO klasių sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms. Manydama, kad šių priemonių nepakanka, Austrijos Respublika taip pat priėmė priemonę, skirtą

bendram vežimo sunkiasvorėmis krovininėmis transporto priemonėmis skaičiui sumažinti, būtent sektorinį eismo draudimą. Priėmus šias priemones, vidutinė metinė azoto dioksido koncentracija nagrinėjamoje zonoje 2010 m. turėjo sudaryti apie 55 $\mu g/m^3$.

129 Aišku, kad kelių eismui apriboti skirtų priemonių, kaip antai sektorinio eismo draudimo, įgyvendinimas lemia išmetamų atmosferos teršalų kiekio sumažėjimą ir taip prisidedama prie oro kokybės gerinimo. Nagrinėjamu atveju neginčijama, kad ši priemonė nagrinėjamoje zonoje per metus leidžia sumažinti išmetamą šio atmosferos teršalo kiekį maždaug 1,5 %.

130 Šiomis aplinkybėmis pažymėtina, kad būtinumas sumažinti krovinių vežimą keliais prireikus skatinant ūkio subjektus rinktis kitus vežimo būdus, kuriais aplinka labiau saugoma, kaip antai vežimą geležinkeliais, buvo pripažintas bendrojoje transporto politikoje, kaip nurodė Komisija per posėdį. Taip pat reikia paminėti 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyvą 92/106/EEB dėl tam tikro kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrų taisyklių nustatymo (OL L 368, p. 38), kurios trečioje konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad „didėjančios problemos, susijusios su grūstimis keliuose, poveikiu aplinkai ir eismo saugumu keliuose, verčia visuomenės labui toliau plėtoti kombinuotą vežimą kaip kelių transporto alternatyvą“.

131 Dėl „galėjimo būti gabenamiems geležinkeliais“ kriterijaus, kurį Austrijos institucijos taikė nustatydamos krovinius, kuriems turi būti taikomas sektorinis eismo draudimas, aišku, kad kai kurie kroviniai yra ypač tinkami vežti geležinkeliais.

132 Dėl Komisijos teiginio, kad dėl pasirinkto kriterijaus gali atsitikti taip, kad kroviniai, kuriems taikomas sektorinis eismo draudimas, bus atrenkami savavališkai, pakanka pažymėti, kad ši institucija nepateikė argumentų, kurie įrodytų, jog taip buvo su ginčijamo nutarimo 3 straipsnyje nurodytais kroviniais. Kadangi Teisingumo Teismas, nagrinėdamas ieškinį dėl įsipareigojimų neįvykdymo, turi priimti sprendimą atsižvelgdamas tik į faktines bylos aplinkybes ir atmesti bet kokias prielaidas, reikia atmesti šį argumentą (visų pirma žr. 2005 m. balandžio 26 d. Sprendimo *Komisija prieš Airiją*, C-494/01, Rink. p. I-3331, 41 punktą ir 2009 m. spalio 6 d. Sprendimo *Komisija prieš Suomiją*, C-335/07, Rink. p. I-9459, 46 punktą).

133 Kiek tai susiję su klausimu, ar ginčijamas nutarimas atitinka siekį nuosekliai ir sistemiškai siekti tikslo, pažymėtina, kad tiesa, jog juo leidžiama važiuoti daugiau teršiančioms sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, kai jos veža krovinius, kuriems šis draudimas netaikomas, tačiau draudžiamas mažiau teršiančių sunkiasvorių krovininių transporto priemonių eismas, kai jos veža, be kita ko, keramines plyteles. Tačiau negali būti laikoma nenuoseklumu tai, kad valstybė narė, kuri, siekdama bendrojoje transporto politikoje pripažinto tikslo, nusprendė nukreipti krovinių vežimą geležinkeliais, priima priemonę, kurioje didžiausias dėmesys skiriamas prekėms, galinčioms būti vežamoms geležinkeliais įvairiais būdais.

134 Dėl vietinio ir regioninio eismo neįtraukimo į sektorinio eismo draudimo taikymo sritį pažymėtina, kad viena iš nacionalinių priemonių, skirtų transporto srautams nukreipti ar poveikiui vežimo būdams daryti, ypatybių yra ta, kad jose numatomos išimtys transportui, kurio išvykimo ar paskirties taškas yra atitinkamos zonos viduje. Iš tiesų, kaip teisingai teigia Austrijos Respublika, dėl šios eismo rūšies perkėlimo į geležinkelius gali pailgėti maršrutai, nes prie pradinių maršrutų prisideda kelias iki geležinkelių terminalų, o tai prieštarautų sektoriniu eismo draudimu siekiamam tikslui. Be to, neginčijama, kad vežimas geležinkeliais yra rentabili alternatyva vežimui keliais tik tam tikro ilgio maršrutų atveju.

135 Be to, jeigu išimtis skirta sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, kurios pakraunamos ir iškraunamos „išplėstinėje zonoje“, primintina, kad ši zona apima ir už Austrijos teritorijos ribų esančius administracinius rajonus.

136 Iš Teisingumo Teismui pateiktos bylos medžiagos taip pat matyti, kad Austrijos Respublika, taikydama šią išimtį, ėmėsi priemonių, skirtų kovoti su galimais taisyklių apėjimais ir piktnaudžiavimais.

137 Tokiomis sąlygomis vietinio ir regioninio eismo neįtraukimas į sektorinio eismo draudimo taikymo sritį negali paneigti ginčijamo nutarimo nuoseklumo ir sistemiškumo.

138 Atsižvelgiant į šias aplinkybes reikia konstatuoti, kad sektorinis eismo draudimas yra tinkamas aplinkos apsaugos tikslo įgyvendinimui užtikrinti.

139 Toliau, kiek tai susiję su klausimu, ar laisvo prekių judėjimo apribojimas viršija tai, kas būtina šiam tikslui pasiekti, Komisija teigia, kad tokios priemonės, kaip tam tikrų EURO klasių sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms taikomo eismo draudimo išplėtimas įtraukiant kitų klasių sunkiasvores krovinines transporto priemones arba kintamo greičio ribojimo pakeitimas nuolatiniu greičio ribojimu iki 100 km/h, nors ir gali paveikti laisvą prekių judėjimą, tačiau leido pasiekti šį tikslą mažiau apribodamos naudojimąsi šia laisve.

140 Kaip Teisingumo Teismas pažymėjo minėto 2005 m. lapkričio 15 d. Sprendimo *Komisija prieš Austriją* 87 punkte, prieš priimdamos tokią radikalią priemonę, kokia yra eismo draudimas autostrados atkarpa, kuri gyvybiškai svarbi susisiekimo tarp tam tikrų valstybių narių arterija, Austrijos institucijos turėjo atidžiai išnagrinėti galimybę

pasirinkti mažiau laisvą judėjimą apribojančias priemones ir jų atsisakyti, tik jei jų netinkamumas siekiamo tikslo atžvilgiu buvo aiškiai nustatytas.

141 Kalbant pirmiausia apie sprendimą išplėsti tam tikrų EURO klasių sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms taikomą eismo draudimą įtraukiant kitų klasių sunkiasvores krovinines transporto priemones primintina, kad EURO III standartą atitinkančioms sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms nustatyta išmetamo azoto dioksido kiekio riba yra 5 g/kWh, o EURO IV standarte numatytas sumažinimas iki 3,5 g/kWh.

142 Tačiau, Austrijos Respublikos manymu, EURO IV standartą atitinkančios sunkiasvorės krovininės transporto priemonės dažnai išmeta daugiau azoto dioksido nei EURO III standartą atitinkančios sunkiasvorės krovininės transporto priemonės. Dėl šios priežasties ji mano, kad prieš išplečiant sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms taikomą eismo draudimą įtraukiant EURO III standartą atitinkančias sunkiasvores krovinines transporto priemones reikia išsamiau išnagrinėti išmetamo azoto dioksido kiekio poveikį aplinkai.

143 Atsižvelgiant į tai, kad neginčytina, jog įvairiose paskesnėse EURO klasėse kiekvieną kartą iš esmės sumažinamas išmetamas azoto dioksido kiekis, neįrodyta, kad tam tikrų EURO klasių sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms taikomo eismo draudimo išplėtimas įtraukiant kitų klasių sunkiasvores krovinines transporto priemones, pirma, nebūtų galėjęs prisidėti prie siekiamo tikslo taip pat veiksmingai kaip sektorinio eismo draudimo įgyvendinimas.

144 Dėl, antra, Komisijos pasiūlyto sprendimo kintamo greičio ribojimą pakeisti nuolatiniu greičio ribojimu iki 100 km/h Austrijos Respublika, remdamasi *Ökoscience* tyrimo duomenimis, tvirtina, kad toks pakeitimas nagrinėjamoje zonoje leistų pasiekti papildomą metinį išmetamo azoto dioksido kiekio sumažėjimą tik 1,1 %, o sektorinio eismo draudimo atveju pasiekiamas šio kiekio sumažėjimas 1,5 %.

145 Šiuo atžvilgiu pažymėtina, kad *Ökoscience* tyrimo duomenys susiję, be kita ko, su faktiniais greičiais, kuriais kelių naudotojai šioje zonoje važiavo laikotarpiu nuo 2007 m. lapkričio mėn. iki 2008 m. spalio mėn. Taigi esminė jų dalis susijusi su Austrijos Respublikos situacija, buvusia pagrįstoje nuomonėje nustatyto termino pabaigoje, t. y. 2008 m. birželio 8 d. Šiais duomenimis galima naudingai remtis vertinant nagrinėjamo ieškinio pagrįstumą.

146 Remiantis šiuo tyrimu, tuo metu, kai Fompe buvo taikomas greičio ribojimas iki 130 km/h, vidutinis lengvųjų automobilių greitis buvo apie 116 km/h, o laikotarpiu, kai buvo vykdomas tyrimas ir nustatytas nuolatinis greičio ribojimas iki 100 km/h, šių automobilių vidutinis greitis buvo 103 km/h. Taigi nustačius šią priemonę greitis sumažėjo tik 13 km/h, palyginti su laikotarpiais, kai greitis buvo ribojamas iki 130 km/h.

147 Nors greičio, kuriuo faktiškai važiuoja kelių naudotojai, ribojimo poveikiui įtakos gali turėti tai, kaip minėti naudotojai laikysis šios priemonės, tačiau atitinkama valstybė narė turi užtikrinti veiksmingą tokios priemonės laikymąsi priimdama privalomas priemones prireikus kartu su sankcijomis. Taigi vertindama nuolatinio greičio ribojimo iki 100 km/h įgyvendinimo pasekmes Austrijos Respublika negali remtis vidutiniu nagrinėjamoje zonoje išmatuotu greičiu, t. y. 103 km/h.

148 Tai reiškia, kad kintamo greičio ribojimo pakeitimas nuolatiniu greičio ribojimu iki 100 km/h yra išmetamo azoto dioksido kiekio mažinimo potencialas, į kurį Austrijos Respublika pakankamai neatsižvelgė. Be to, kaip matyti iš šio sprendimo 67 punkto, tokio potencialo egzistavimą patvirtina IFEU tyrimas.

149 Be to, pažymėtina, kad kintamo greičio ribojimo pakeitimo nuolatiniu greičio ribojimu iki 100 km/h ribojamasis poveikis laisvam prekių judėjimui yra mažesnis nei sektorinio eismo draudimo įgyvendinimo poveikis. Iš tiesų toks pakeitimas negali paveikti sunkiasvorių krovininių transporto priemonių, kurių maksimalus leistinas greitis bet kuriuo atveju ribojamas, eismo.

150 Tokiomis aplinkybėmis, atsižvelgiant į šio sprendimo 140 punkte pateiktus kriterijus, darytina išvada, kad dviejų pagrindinių alternatyvių priemonių, kurias Komisija nurodė kaip laisvą prekių judėjimą mažiau ribojančias priemones, netinkamumas nebuvo įrodytas. Taigi nagrinėjamas ieškinys yra tenkintinas, o kitų Komisijos siūlytų priemonių analizuoti nereikia.

151 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, reikia pripažinti, kad, nustačiusi sunkesnių nei 7,5 t sunkvežimių, vežančių tam tikrus krovinius, eismo autostrados A 12 atkarpa Ino slėnyje (Austrija) draudimą, Austrijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal EB 28 ir 29 straipsnius.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

152 Pagal Procedūros reglamento 69 straipsnio 2 dalį pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jeigu laimėjusi šalis to reikalavo. Kadangi Komisija prašė priteisti bylinėjimosi išlaidas iš Austrijos Respublikos, o ši iš esmės pralaimėjo bylą, pastaroji turi jas padengti.

153 Pagal to paties straipsnio 4 dalies pirmą pastraipą Italijos Respublika ir Nyderlandų Karalystė, kurios įstojo į šią bylą, pačios padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (didžioji kolegija) nusprendžia:

1. Nustačiusi sunkesnių nei 7,5 t sunkvežimių, vežančių tam tikrus krovinius, eismo autostrados A 12 atkarpa Ino slėnyje (Austrija) draudimą, Austrijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal EB 28 ir 29 straipsnius.

2. Priteisti iš Austrijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas.

3. Italijos Respublika ir Nyderlandų Karalystė pačios padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

Parašai.