HOTĂRÂREA CURȚII (Marea Cameră)

21 decembrie 2011 *

În cauza C-28/09,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 226 CE, introdusă la 21 ianuarie 2009,

Comisia Comunităților Europene, reprezentată de domnul P. Oliver, de doamna A. Alcover San Pedro și de domnul B. Schima, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

reclamantă,

susținută de:

Republica Italiană, reprezentată inițial de doamna I. Bruni și ulterior de doamna G. Palmieri, în calitate de agenți, asistate de domnul G. De Bellis, avvocato dello Stato, cu domiciliul ales în Luxemburg,

* Limba de procedură: germana.

Regatul Țărilor de Jos, reprezentat de doamna C. Wissels, de domnul Y. de Vries și de doamna M. Noort, în calitate de agenți,

interveniente,

împotriva

Republicii Austria, reprezentată de domnii E. Riedl, G. Eberhard și C. Ranacher, în calitate de agenți, asistați de domnii L. Schmutzhard și J. Thudium,

pârâtă,

CURTEA (Marea Cameră),

compusă din domnul V. Skouris, președinte, domnii A. Tizzano, J. N. Cunha Rodrigues, K. Lenaerts, J. Malenovský, U. Lõhmus și doamna A. Prechal, președinți de cameră, domnii A. Rosas (raportor), E. Levits, A. Ó Caoimh și L. Bay Larsen, judecători,

avocat general: doamna V. Trstenjak,
grefier: domnul B. Fülöp, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 19 octombrie 2010,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 16 decembrie 2010,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin cererea introductivă, Comisia Comunităților Europene solicită Curții să constate că, prin impunerea unei interdicții de circulație pe un tronson al autostrăzii A 12 de pe Valea Inn-ului (Austria) pentru camioanele de peste 7,5 tone care transportă anumite mărfuri, Republica Austria nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolelor 28 CE și 29 CE.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

2 Reglementarea Uniunii referitoare la protecția calității aerului înconjurător este constituită, în special, din Directiva 96/62/CE a Consiliului din 27 septembrie 1996 privind evaluarea și gestionarea calității aerului înconjurător (JO L 296, p. 55, Ediție specială, 15/vol. 3, p. 198) și din Directiva 1999/30/CE a Consiliului din 22 aprilie 1999 privind valorile-limită pentru dioxidul de sulf, dioxidul de azot și oxizii de azot, pulberile în suspensie și plumbul din aerul înconjurător (JO L 163, p. 41, Ediție specială, 15/vol. 5, p. 46), astfel cum a fost modificată prin Decizia 2001/744/CE a Comisiei din 17 octombrie 2001 (JO L 278, p. 35, Ediție specială, 15/vol. 7, p. 185, denumită în continuare „Directiva 1999/30"). Aceste două directive urmăresc, potrivit considerentelor lor, protecția mediului, precum și a sănătății persoanelor.

3 Aceste directive au fost abrogate începând cu 11 iunie 2010 prin Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO L 152, p. 1), fără a se aduce atingere obligațiilor statelor membre privind termenele pentru transpunerea și pentru punerea în aplicare a directivelor menționate. Cu toate acestea, având în vedere data faptelor, aceste directive rămân aplicabile prezentului litigiu.

4 Potrivit articolului 1 din Directiva 96/62, aceasta are drept scop general definirea principiilor de bază ale unei strategii comune pentru:

— a defini și a stabili obiectivele pentru calitatea aerului înconjurător în Comunitate în scopul evitării, al prevenirii sau al reducerii efectelor dăunătoare asupra sănătății umane și asupra mediului ca întreg;

— a evalua calitatea aerului înconjurător în statele membre pe baza unor metode și criterii comune;

— a obține informații relevante privind calitatea aerului înconjurător și a asigura că această informație a fost pusă la dispoziția publicului, *inter alia*, cu ajutorul pragurilor de alertă;

— a menține calitatea aerului înconjurător acolo unde este bună și a o îmbunătăți în celelalte cazuri.

5 Articolul 4 din Directiva 96/62 prevede că, la propunerea Comisiei, Consiliul Uniunii Europene stabilește valori-limită pentru poluanții enumerați în anexa I la această directivă. În această anexă, intitulată „Lista poluanților atmosferici ce urmează a fi luați în considerare în evaluarea și managementul calității aerului înconjurător", figurează, printre altele, dioxidul de azot (NO2).

6 Articolul 7 din Directiva 96/62 prevede:

„(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura conformitatea cu valorile-limită.

[…]

(3) Statele membre elaborează planuri de acțiune care să indice măsurile ce urmează să fie luate pe termen scurt acolo unde există un risc de depășire a valorilor-limită și/sau a pragurilor de alertă, în scopul reducerii acelui risc și pentru limitarea duratei de producere a acestui eventual risc. În funcție de caz, aceste planuri pot asigura măsuri de control și, unde este necesar, măsuri de suspendare a activităților, inclusiv a traficului rutier care contribuie la depășirea valorilor-limită."

7 Pe de altă parte, articolul 8 alineatul (3) din Directiva 96/62 prevede:

„În zonele și aglomerările [în care nivelurile unuia sau mai multor poluanți sunt mai ridicate decât valoarea-limită plus marja de toleranță], statele membre iau măsuri pentru a asigura pregătirea sau aplicarea unui plan sau program în scopul atingerii valorii-limită în cadrul limitei de timp respective.

Planul sau programul menționat, care trebuie pus la dispoziția publicului, include cel puțin informația prevăzută în anexa IV."

8 Printre informațiile enumerate în respectiva anexă IV figurează, între altele, cele referitoare la localizarea poluării excesive, la principalele surse de emisie responsabile de poluare, precum și la măsurile existente și planificate.

9 Valorile-limită pentru dioxidul de azot sunt stabilite în Directiva 1999/30. Potrivit considerentului (4) al acesteia, respectivele valori sunt cerințe minime, iar statele membre pot, în conformitate cu articolul 130t din Tratatul CE (devenit, după modificare, articolul 176 CE), să mențină sau să introducă măsuri de protecție mai severe.

10 Potrivit articolului 4 din Directiva 1999/30, intitulat „Dioxidul de azot și oxizii de azot":

„(1) Statele membre trebuie să ia măsurile necesare pentru a se asigura că aceste concentrații de dioxid de azot și, după caz, de oxizi de azot din aerul înconjurător, evaluate în conformitate cu articolul 7, nu depășesc valorile-limită stabilite în secțiunea I din anexa II în conformitate cu datele menționate în aceasta.

Marjele de toleranță stabilite în secțiunea I din anexa II se aplică în conformitate cu articolul 8 din Directiva 96/62/CE.

(2) Pragul de alertă pentru concentrațiile de dioxid de azot din aerul înconjurător este cel stabilit în secțiunea II din anexa II."

11 Din secțiunea I din anexa II la Directiva 1999/30 rezultă că, în ceea ce privește dioxidul de azot:

— valoarea-limită orară pentru protecția sănătății umane este de 200 μg/m3 „care nu trebuie să se depășească de mai mult de 18 ori într-un an calendaristic", majorată cu o marjă de toleranță care trebuie să scadă până la 1 ianuarie 2010;

— valoarea-limită anuală pentru protecția sănătății umane este de 40 μg/m3, majorată de asemenea cu aceeași marjă de toleranță care trebuie să scadă până la 1 ianuarie 2010, și anume la 48 μg/m3 pentru anul 2006, la 46 μg/m3 pentru anul 2007, la 44 μg/m3 pentru anul 2008 și la 42 μg/m3 pentru anul 2009.

12 Reglementarea Uniunii stabilește, pentru autovehiculele noi vândute în statele membre, limite maxime de emisie a poluanților, în special în ceea ce privește particulele și oxizii de azot (NOx). Pentru emisiile de gaze și de particule poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin comprimare utilizate la vehicule și pentru emisiile de gaze poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaz natural sau cu gaz petrolier lichefiat utilizate la vehicule, aceste norme sunt reluate sub denumirile Euro I, II etc., în timp ce pentru emisiile provenite de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale este utilizată forma Euro 0, 1, 2 etc.

Dreptul național

13 Directivele 96/62 și 1999/30 au fost transpuse în dreptul austriac, printre altele, prin modificările Legii privind protecția aerului împotriva poluării (Immissionsschutzgesetz-Luft, BGBl. I, 115/1997, denumită în continuare „IG-L").

14 Potrivit articolului 3 alineatul 1 din IG-L, sunt valabile în ceea ce privește protecția sănătății umane pe întreg teritoriul federal valorile-limită ale imisiilor prevăzute în anexele 1 și 2 la această lege. Anexa 1 stabilește o valoare-limită anuală a imisiilor pentru dioxidul de azot de 30 µg/m3. Această anexă prevede și o marjă de toleranță de 30 µg/m3, care este redusă treptat. Potrivit acestor date, valorile-limită ale imisiilor pentru dioxidul de azot sunt, *in fine*, în perioada 2006-2009, de 40 µg/m3, iar în anul 2010, de 35 µg/m3.

15 Potrivit articolului 10 din IG-L, cel târziu după 24 de luni de la încheierea anului în care s-a constatat o depășire a valorii-limită, trebuie adoptate măsuri pe cale de regulament. Printre măsurile care pot fi dispuse figurează, potrivit articolului 16 alineatul 1 punctul 4 din această lege, adoptarea unor interdicții privind circulația autovehiculelor.

16 Landeshauptmann al landului Tirol a adoptat la 17 decembrie 2007, în temeiul dispozițiilor IG-L, un regulament prin care transportul anumitor mărfuri este interzis pe autostrada A 12 de pe Valea Inn-ului (interdicție sectorială de circulație) [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, denumit în continuare „regulamentul în litigiu"]. Acest regulament, care impune o interdicție de circulație pe un tronson al acestei autostrăzi pentru autocamioanele de peste 7,5 tone care transportă anumite mărfuri (denumită în continuare „interdicția sectorială de circulație"), a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2008.

17 Regulamentul menționat vizează, potrivit articolului 1 din acesta, diminuarea emisiilor de poluanți legate de activitățile umane și, prin urmare, ameliorarea calității aerului în vederea asigurării protecției durabile a sănătății umane, a faunei și a florei.

18 Articolul 2 din regulamentul în litigiu delimitează o „zonă care trebuie depoluată” („Sanierungsgebiet”). Aceasta cuprinde un tronson de 90 km din autostrada A 12, situat între comuna Zirl (la aproximativ 12 km la vest de orașul Innsbruck) și frontiera dintre Germania și Austria (la aproximativ 78 km la est de orașul Innsbruck), precum și o bandă de 100 de metri de fiecare parte a acestei axe rutiere.

19 Potrivit articolului 3 din același regulament:

„Circulația pe autostrada A 12 de pe Valea Inn-ului, în ambele sensuri, de la km 6,350, pe teritoriul comunei Langkampfen, până la kilometrul 90,00, pe teritoriul comunei Zirl, este interzisă pentru următoarele vehicule:

autocamioane sau vehicule articulate cu o masă totală maximă autorizată de peste 7,5 tone și autocamioane cu remorcă a căror sumă a maselor totale maxime autorizate depășește 7,5 tone, pentru transportul următoarelor mărfuri:

a) începând cu 2 mai 2008 («prima etapă»):

1. toate deșeurile cuprinse în lista europeană de deșeuri (potrivit Deciziei 2000/532/CE a Comisiei [din 3 mai 2000 de înlocuire a Deciziei 94/3/CE de stabilire a unei liste de deșeuri în temeiul articolului 1 litera (a) din

Directiva 75/442/CEE a Consiliului privind deșeurile și a Deciziei 94/904/CE a Consiliului de stabilire a unei liste de deșeuri periculoase în temeiul articolului 1 alineatul (4) din Directiva 91/689/CEE a Consiliului privind deșeurile periculoase (JO L 226, p. 3, Ediție specială, 15/vol. 6, p. 69)], astfel cum a fost modificată prin Decizia 2001/573/CE a Consiliului [din 23 iulie 2001 (JO L 203, p. 18, Ediție specială, 15/vol. 7, p. 143)],

2. piatră, pământ, pământ excavat.

b) începând cu 1 ianuarie 2009 («etapa a doua»):

1. bușteni rotunzi și plută,

2. minereuri feroase și neferoase,

3. autovehicule și remorci,

4. oțel, cu excepția oțelului pentru armare și a oțelului pentru construcții, livrat pe șantiere,

5. marmură și travertin,

6. dale (ceramice)."

20 Articolul 4 din regulamentul în litigiu exclude de la interdicția sectorială de circulație anumite autovehicule, și anume, în special, pe cele care sunt încărcate sau descărcate în „zona centrală” și pe cele care sunt încărcate sau descărcate în „zona extinsă”, deplasările autovehiculelor înaintea transbordării la terminalul feroviar Hall pentru direcția est și la terminalul feroviar Wörgl în direcția vest, precum și deplasările autovehiculelor după transbordarea la terminalul feroviar Hall pentru direcția vest, precum și la terminalul feroviar Wörgl pentru direcția est.

21 Districtele politice Imst, Innsbruck-Land, Innsbruck-Stadt, Kufstein și Schwaz sunt cuprinse în „zona centrală”. „Zona extinsă” cuprinde, în Austria, districtele politice Kitzbühel, Landeck, Lienz, Reutte și Zell am See, în Germania, Bad Tölz, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim (inclusiv orașul), precum și Traunstein și, în sfârșit, în Italia, comunitățile de districte Eisacktal, Pustertal și Wipptal.

22 Același articol face deopotrivă trimitere la derogările prevăzute de IG-L. Astfel, sunt excluse de la interdicția sectorială de circulație anumite categorii de autovehicule, printre care figurează vehiculele pentru întreținerea străzilor, cele pentru colectarea gunoiului, precum și vehiculele agricole și forestiere. Această dispoziție prevede că, în plus, se poate solicita o derogare specială pentru alte vehicule pentru cauză de interes public sau de interes privat important.

23 După expirarea termenului prevăzut în avizul motivat, și anume la 8 iunie 2008, au fost aduse mai multe modificări regulamentului în litigiu.

24 Punerea în aplicare a interdicției sectoriale de circulație a fost parțial întârziată. Pentru sectorul situat la est de orașul Innsbruck, s-a prevăzut că, începând cu 1 ianuarie 2009, această măsură se aplică, pe lângă transportul mărfurilor deja vizate anterior, și anume deșeuri, piatră, pământ sau pământ excavat, numai transportului de bușteni rotunzi și de plută, precum și celui de autovehicule și remorci. În ceea ce privește transportul dalelor ceramice și al oțelului, interdicția sectorială de circulație nu a intrat în vigoare decât la 1 iulie 2009 (etapa a treia) și, în ceea ce privește transportul de minereuri feroase și neferoase, precum și de marmură și de travertin, la 1 iulie 2010 (etapa a patra).

25 În ceea ce privește sectorul situat la vest de orașul Innsbruck (Innsbruck-Zirl), punerea în aplicare a interdicției sectoriale de circulație a fost amânată până la 1 ianuarie 2011 pentru toate mărfurile prevăzute de regulamentul în litigiu.

26 În sfârșit, într-un decret au fost înscrise diferite excepții. Acestea priveau în special convoaiele de ajutoare ale unor organizații recunoscute, precum și transporturile militare.

Istoricul cauzei

27 Autostrada A 12, cu o lungime de aproximativ 145 de kilometri, leagă comuna Kufstein, situată la est de orașul Innsbruck, de comuna Landeck, situată la vest de acest oraș. Începând cu anul 2002, pe această autostradă au fost constatate depășiri ale valorii-limită anuale pentru dioxidul de azot, astfel cum a fost stabilită în secțiunea I din anexa II la Directiva 1999/30. Cele mai puternice concentrații ale acestui poluant atmosferic au fost măsurate la punctul de control Vomp/Raststätte. În cursul aceluiași an, concentrația medie anuală înregistrată pentru poluantul menționat era de 61 μg/

m3, în timp ce, în temeiul secțiunii I menționate, valoarea-limită anuală sporită cu marja de toleranță fusese stabilită la 56 μg/m3. Pentru anii 2003-2008, au fost constatate depășiri și mai importante. De exemplu, în cursul anului 2008, concentrația de dioxid de azot înregistrată la punctul de control în cauză era de 66 μg/m3, ceea ce reprezenta o depășire cu 50 % a valorii-limită stabilite pentru anul în cauză sporită cu marja de toleranță, și anume, *in fine*, 44 μg/m3. Depășirile au fost și mai importante în raport cu valorile-limită stabilite pentru dioxidul de azot de IG-L, incluzând marjele de toleranță prevăzute de această lege.

28 În vederea asigurării conformității cu valorile-limită pentru dioxidul de azot, autoritățile austriece au adoptat mai multe măsuri vizând reducerea emisiilor specifice ale autovehiculelor și densitatea traficului rutier.

29 La 1 octombrie 2002, aceste autorități au impus o interdicție temporară de circulație nocturnă pentru autocamioane, aplicabilă pe un tronson al autostrăzii A 12. Ulterior, această măsură a fost prelungită și apoi înlocuită, începând cu 1 iunie 2003, cu o interdicție permanentă a circulației nocturne pentru transportul de mărfuri cu autocamioane de peste 7,5 tone, o astfel de interdicție fiind valabilă tot anul.

30 La 27 mai 2003, Landeshauptmann al landului Tirol a adoptat un regulament prin care a fost interzisă, începând cu 1 august 2003 și pe o durată nedeterminată, circulația pe un tronson al acestei autostrăzi, între comunele Kundl și Ampass, a autocamioanelor de peste 7,5 tone care transportă mărfurile enumerate în acest regulament. Era vorba mai precis de transportul de deșeuri, cereale, bușteni rotunzi și plută, minereuri feroase și neferoase, piatră, pământ, pământ excavat, autovehicule și remorci, precum și oțel. Cu toate acestea, transportul de mărfuri din sau înspre teritoriul orașului Innsbruck și cel al districtelor Kufstein, Schwaz sau Innsbruck-Land era exceptat de la această interdicție. Pe de altă parte, interdicția sectorială de circulație nu se aplica anumitor categorii de autovehicule, precum vehiculele pentru întreținerea străzilor și

pentru colectarea gunoiului și vehiculele agricole și forestiere. În sfârșit, în anumite cazuri, se putea solicita o derogare specială pentru alte autovehicule dacă exista un interes public sau un interes privat important. Această măsură era de aplicare imediată începând cu 1 august 2003.

31 Considerând că interdicția edictată prin acest regulament constituie o restricție privind libera circulație a mărfurilor în sensul articolelor 28 CE și 29 CE, Comisia a introdus, la 24 iulie 2003, o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor în temeiul articolului 226 CE împotriva Republicii Austria.

32 După ce a dispus, cu titlu de măsură provizorie, suspendarea executării interdicției menționate de acest stat membru, Curtea a constatat, în Hotărârea din 15 noiembrie 2005, Comisia/Austria (C-320/03, Rec., p. I-9871), că acesta nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolelor 28 CE și 29 CE, regulamentul în cauză trebuind considerat o măsură cu efect echivalent unor restricții cantitative care, în temeiul caracterului său disproporționat, nu poate fi justificată în mod valabil prin protecția calității aerului.

33 În urma acestei hotărâri, autoritățile austriece au pregătit noi măsuri de ameliorare a calității aerului pe autostrada A 12. Începând cu anul 2006, a fost pus în aplicare în mod progresiv un ansamblu de măsuri, printre care interdicția sectorială de circulație care face obiectul prezentei acțiuni.

34 Astfel, de la 1 noiembrie 2006 la 30 aprilie 2007, a fost impusă o limitare a vitezei la 100 km/h pe autostrada A 12 între, pe de o parte, frontiera dintre Austria și Germania și, pe de altă parte, comuna Zirl. În cursul lunii noiembrie a anului 2007, această măsură temporară a fost înlocuită cu o limitare a vitezei care varia în funcție de nivelul general al imisiilor măsurat efectiv și de factorii meteorologici (denumită în continuare „limitarea variabilă a vitezei”).

35 În plus, între comunele Zirl și Kufstein a fost pusă în aplicare o interdicție de circulație, în vigoare de la 1 ianuarie 2007, pentru vehiculele articulate și pentru autocamioanele cu remorcă de peste 7,5 tone care nu corespund normei Euro II. De la 1 noiembrie 2008, această măsură se aplică deopotrivă acestui tip de autovehicule în cazul în care nu sunt conforme normei Euro III. De la 1 noiembrie 2009, se aplică o interdicție de circulație pentru toate autocamioanele de peste 7,5 tone care nu sunt conforme normei Euro II.

36 În sfârșit, începând cu 1 ianuarie 2007, a fost extins domeniul de aplicare teritorial al interdicției de circulație pe timp de noapte care vizează autocamioanele pe un tronson al autostrăzii A 12. Pentru autocamioanele din clasele Euro IV și Euro V fusese prevăzută temporar o derogare, dar aceasta a fost suprimată la data de 31 octombrie 2009.

37 Interdicția sectorială de circulație, precum și celelalte măsuri enumerate la punctele 34-36 din prezenta hotărâre fac parte dintr-un plan, elaborat de autoritățile austriece, în temeiul articolului 8 alineatul (3) din Directiva 96/62, pentru a asigura în landul Tirol respectarea valorii-limită pentru dioxidul de azot, stabilită în secțiunea I din anexa II la Directiva 1999/30.

Procedura precontencioasă

38 Interdicția sectorială de circulație preconizată a fost comunicată Comisiei de Republica Austria la 11 ianuarie 2007 în cadrul procedurii de consultare prealabilă prevăzute de Decizia Consiliului din 21 martie 1962 care instituie o procedură de examinare și consultare prealabile referitor la anumite acte cu putere de lege și acte administrative propuse de statele membre în domeniul transportului (JO 1962, 23, p. 720, Ediție

specială, 07/vol. 1, p. 8), astfel cum a fost modificată prin Decizia 73/402/CEE a Consiliului din 22 noiembrie 1973 (JO L 347, p. 48, Ediție specială, 07/vol. 1, p. 74).

39 La 20 iulie 2007, Comisia, ca răspuns, a emis un aviz prin care a concluzionat că interdicția sectorială de circulație, dacă ar fi adoptată, ar constitui o restricție privind libera circulație a mărfurilor neconformă obligațiilor care decurg din articolele 28 CE și 29 CE.

40 Întrucât regulamentul în litigiu a fost totuși adoptat la 17 decembrie 2007 și a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2008, Comisia, la 31 ianuarie 2008, a adresat Republicii Austria o scrisoare de punere în întârziere prin care își confirma poziția anterioară și prin care invita acest stat membru să își prezinte observațiile în termen de 15 zile de la primirea acestei scrisori.

41 În răspunsul din 15 februarie 2008, Republica Austria a contestat motivul invocat de Comisie. Interdicția sectorială de circulație, vizând ameliorarea calității aerului pe autostrada A 12, ar avea drept obiectiv să orienteze mărfurile care au o „afinitate cu calea ferată" către acest mod de transport. Prin urmare, această interdicție nu ar constitui o restricție privind libera circulație a mărfurilor și ar fi, în orice caz, justificată de obiectivele de protecție a sănătății și a mediului. În plus, ar trebui să se țină seama de situația geografică a Austriei. Dezvoltarea rapidă a transportului rutier în Uniune ar fi determinat o presiune sporită asupra mediului pe culoarele alpine și în vecinătatea lor imediată.

42 Întrucât a considerat acest răspuns neconvingător, Comisia a adresat la 8 mai 2008 un aviz motivat statului membru menționat prin care l-a invitat să ia măsurile necesare pentru a se conforma avizului respectiv în termen de o lună de la primirea acestuia.

43 Republica Austria a răspuns la respectivul aviz motivat printr-o scrisoare din 9 iunie 2008, menținându-și poziția anterioară. Într-o scrisoare complementară din 2 decembrie 2008, aceasta a comunicat Comisiei că, pentru sectorul situat la vest de orașul Innsbruck, interdicția sectorială de circulație nu ar intra în vigoare decât la 1 ianuarie 2011.

44 Întrucât a considerat aceste explicații nesatisfăcătoare, Comisia a decis să introducă prezenta acțiune.

Procedura în fața Curții

45 Prin Ordonanța președintelui Curții din 19 iunie 2009, s-a admis intervenția Republicii Italiene, precum și a Regatului Țărilor de Jos în susținerea concluziilor Comisiei.

46 Prin Ordonanța președintelui Curții din 19 august 2009, s-a admis intervenția Regatului Danemarcei în susținerea concluziilor Republicii Austria. Întrucât Regatul Danemarcei a informat Curtea, prin scrisoarea din 2 martie 2010, că renunță la intervenția sa, președintele Curții a dispus, prin Ordonanța din 7 mai 2010, radierea acestui stat membru din lista intervenienților în litigiu.

Cu privire la admisibilitate

Argumentele părților

47 Republica Austria ridică o excepție de inadmisibilitate împotriva cererii de intervenție a Regatului Țărilor de Jos. Acesta din urmă ar încerca să extindă obiectul acțiunii susținând că interdicția sectorială de circulație constituie o discriminare indirectă dat fiind că nu afectează ansamblul traficului de autocamioane, ci numai traficul de autocamioane de peste 7,5 tone.

48 Republica Austria ridică de asemenea o excepție de inadmisibilitate împotriva cererii de intervenție formulate de Republica Italiană. Aceasta din urmă ar prezenta un motiv nou menționând, ca măsură alternativă la interdicția sectorială de circulație, o măsură care nu a fost avută în vedere de Comisie, și anume posibilitatea de a introduce o interdicție de circulație pentru autovehiculele private și vehiculele comerciale de până la 7,5 tone, în funcție de clasa Euro căreia îi aparțin.

49 Această din urmă excepție de inadmisibilitate a fost contestată de guvernul italian în ședința de audiere a pledoariilor.

Aprecierea Curții

50 Pentru a aprecia temeinicia excepțiilor de inadmisibilitate ridicate împotriva cererilor de intervenție, trebuie amintit că, potrivit articolului 40 al patrulea paragraf din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, concluziile unor astfel de cereri nu pot avea un alt obiect decât susținerea concluziilor uneia dintre părți. Această dispoziție nu se opune însă prezentării de către un intervenient a unor argumente noi sau diferite de cele ale părții pe care o susține, cu condiția ca acesta să urmărească susținerea concluziilor respectivei părți (a se vedea în special Hotărârea din 23 februarie 1961, De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Înalta Autoritate, 30/59, Rec., p. 1, Hotărârea din 19 noiembrie 1998, Regatul Unit/Consiliul, C-150/94, Rec., p. I-7235, punctul 36, și Hotărârea din 8 iulie 2010, Comisia/Italia, C-334/08, Rep., p. I-6869, punctele 53-55).

51 Trebuie constatat că afirmația Regatului Țărilor de Jos privește motivul Comisiei întemeiat pe caracterul discriminatoriu al interdicției sectoriale de circulație. Cea provenind de la Republica Italiană se referă la caracterul pretins disproporționat al interdicției menționate și în special la motivul potrivit căruia Republica Austria nu ar fi examinat cu atenție posibilitatea de a recurge la măsuri mai puțin restrictive pentru libera circulație a mărfurilor.

52 Deși este adevărat că aceste afirmații cuprind argumente diferite de cele ale Comisiei, nu este mai puțin adevărat că privesc motive invocate de aceasta din urmă și urmăresc susținerea concluziilor sale. Ele urmăresc să contribuie, aducând litigiului lămuriri suplimentare, la admiterea acțiunii în constatarea neîndeplinirii obligațiilor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 27 noiembrie 2003, Comisia/Finlanda, C-185/00, Rec., p. I-14189, punctul 92).

53 Rezultă că aceste excepții de inadmisibilitate trebuie respinse.

Cu privire la fond

Argumentele părților

54 Comisia subliniază de la bun început că nu subestimează nicidecum problemele legate de traficul transalpin. Aceasta recunoaște de asemenea că, din anul 2002, pe autostrada A 12 au fost constatate depășiri ale valorii-limită pentru dioxidul de azot, stabilită în secțiunea I din anexa II la Directiva 1999/30, și că Directiva 96/62 prevedea pentru Republica Austria, în astfel de circumstanțe, o obligație de a acționa. Chiar dacă majoritatea măsurilor propuse, care urmăresc ameliorarea calității aerului în zona vizată, ar fi putut fi aprobată, nu este mai puțin adevărat că regulamentul în litigiu nu ar fi conform cu dreptul Uniunii.

55 În opinia Comisiei, interdicția sectorială de circulație constituie o măsură cu efect echivalent unor restricții cantitative în sensul articolelor 28 CE și 29 CE, în măsura în care împiedică libera circulație a mărfurilor și, în special, liberul tranzit al acestora.

56 În această privință, împrejurarea că regulamentul în litigiu face parte dintr-un ansamblu de măsuri adoptate de autoritățile austriece nu ar avea niciun efect asupra existenței sau a inexistenței unei restricții în calea exercitării acestei libertăți, orice măsură națională trebuind apreciată individualizat în vederea stabilirii conformității sale cu articolele menționate.

57 În speță, ar fi vorba despre o măsură mai radicală decât cea aflată la originea Hotărârii Comisia/Austria, citată anterior. Astfel, prin punerea în aplicare a interdicției menționate ar fi afectate nu numai circulația pe „axa nord-sud" (legătura Italia – Brenner – Innsbruck – Langkampfen – Germania) și cea pe „axa nord-vest"

(legătura Vorarlberg – Europa de est), ci și circulația pe „axa sud-vest” (legătura Italia – Innsbruck – Vorarlberg/regiunea lacului Konstanz). Potrivit estimărilor, cu ocazia punerii în aplicare a primei etape a interdicției sectoriale de circulație, și anume începând cu 2 mai 2008, ar fi trebuit să fie afectate 35 000 de deplasări efectuate de autocamioane pe an. Începând cu punerea în aplicare a celei de a doua etape, și anume de la 1 ianuarie 2009, măsura în cauză ar fi trebuit să afecteze 200 000 de deplasări pe an, ceea ce ar reprezenta 7,3 % din totalul deplasărilor efectuate de autocamioane pe autostrada A 12. Efectele acestei măsuri s-ar întinde pe aproximativ 300 de kilometri din rețeaua austriacă de șosele rapide.

58 Comisia susține că, pentru a asigura transportul mărfurilor vizate de regulamentul în litigiu, ar trebui fie să se recurgă la traficul feroviar, fie să se utilizeze itinerarii rutiere mai lungi, ceea ce ar genera cheltuieli suplimentare pentru operatorii în cauză. Astfel, interdicția sectorială de circulație ar avea repercusiuni economice importante, nu numai pentru industria transporturilor, ci și pentru fabricanții mărfurilor vizate de acest regulament, care ar fi obligați să suporte costuri de transport mai ridicate, ceea ce ar aduce atingere competitivității lor.

59 În opinia Comisiei, regulamentul în litigiu este discriminatoriu. Întrucât traficul local și cel regional au fost excluse din domeniul de aplicare al interdicției sectoriale de circulație, aceasta ar afecta *de facto* cu preponderență tranzitul internațional de mărfuri. În plus, pot exista temeri că întreprinderile de transport susceptibile să beneficieze de regimul derogatoriu menționat ar profita de dispozițiile de scutire pentru a propune transporturi rutiere pe distanță lungă, acestea nemaiputând fi propuse de întreprinderi cu sediul în afara acestei regiuni.

60 Pe de altă parte, în măsura în care interdicția sectorială de circulație nu privește direct emisiile produse de autovehiculele de transport, ci mărfurile care trebuie transportate de acestea, respectiva măsură ar putea avea un efect discriminatoriu asupra

comerțului dintre statele membre. Comisia arată, în special, că ar putea fi afectate de aceasta comerțul cu lemn și cu produse derivate de lemn, precum și comerțul cu marmură și cu travertin.

61 Cu privire la existența unei eventuale justificări a interdicției sectoriale de circulație, Comisia recunoaște că această interdicție poate contribui la atingerea obiectivului de protecție a mediului. Cu toate acestea, Comisia contestă conformitatea măsurii menționate cu principiul proporționalității.

62 Interdicția sectorială de circulație ar fi marcată de contradicții interne, astfel încât nu ar fi dovedită adecvarea sa în raport cu obiectivul urmărit.

63 În opinia Comisiei, obiectivul principal al regulamentului în litigiu nu este reducerea emisiilor produse de autovehicule, ci cea a traficului rutier. Or, o astfel de reducere nu ar avea decât un efect indirect asupra calității aerului.

64 Întrucât interdicția sectorială de circulație privește mărfurile care trebuie transportate și nu direct emisiile produse de autovehiculele de transport, aceasta ar avea drept consecință autorizarea circulației autocamioanelor mai poluante atunci când acestea transportă mărfuri care nu intră în domeniul de aplicare al interdicției menționate, în timp ce circulația autocamioanelor mai puțin poluante ar fi interzisă atunci când acestea transportă, de exemplu, dale ceramice.

65 În plus, alegerea de a orienta mărfurile care au o „afinitate cu calea ferată” către acest mod de transport ar face abstracție de faptul că posibilitatea de a recurge la transportul feroviar depinde adesea de diverși parametri logistici ai activității de transport,

precum volumul care trebuie transportat. Pe de altă parte, acest criteriu ar fi prea vag și nu se poate exclude ca mărfurile care trebuie să fie vizate de o astfel de interdicție să fie selecționate în mod arbitrar sau discriminatoriu și ca această alegere să fie ulterior extinsă la alte categorii de produse.

66 În opinia Comisiei, alternativele care pot fi avute în vedere la interdicția sectorială de circulație nu au fost toate examinate și, după caz, adoptate de autoritățile austriece. Printre diferitele măsuri de natură să restrângă, în opinia Comisiei, într-o mai mică măsură libera circulație a mărfurilor ar figura înlocuirea limitării variabile a vitezei cu o limitare permanentă a vitezei la 100 km/h.

67 Studiul realizat de Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg din 30 noiembrie 2007 (denumit în continuare „studiul IFEU") ar demonstra că o limitare permanentă a vitezei la 100 km/h ar putea determina o reducere, până în anul 2010, cu aproximativ 7,5 % a emisiilor de dioxid de azot. În ceea ce privește mai precis efectele unei astfel de limitări în raport cu cele ale limitării variabile a vitezei, potrivit calculelor prezentate de autoritățile austriece, aplicarea acestei din urmă măsuri ar permite reducerea anuală a emisiilor de dioxid de azot în zona în cauză cu aproximativ 3,6 %-3,8 %. Republica Austria ar fi admis, în răspunsul său la avizul motivat, că efectele limitării variabile a vitezei reprezintă 67 % din efectele unei limitări permanente a vitezei la 100 km/h. Ar rezulta că înlocuirea limitării variabile a vitezei cu o astfel de măsură ar permite obținerea unei reduceri suplimentare de 1,8 % a emisiilor menționate, ceea ce ar depăși efectele interdicției sectoriale de circulație, și anume o reducere anuală de 1,5 % a poluanților atmosferici menționați.

68 În ceea ce privește analiza efectuată de Ökoscience referitor la efectele asupra calității aerului a aplicării limitării variabile a vitezei între luna noiembrie a anului 2007 și luna octombrie a anului 2008 (denumită în continuare „studiul Ökoscience"), invocată de Republica Austria pentru a demonstra că o astfel de înlocuire nu ar permite decât

obținerea unei reduceri anuale suplimentare de 1,1 % a emisiilor de dioxid de azot, aceasta ar fi fost publicată în cursul lunii martie a anului 2009 și ar conține informații care nu ar fi putut fi obținute decât după expirarea termenului prevăzut în avizul motivat, și anume 8 iunie 2008.

69 În plus, s-ar fi putut preconiza extinderea interdicției de circulație aplicabile autocamioanelor care se încadrează în anumite clase Euro la cele care se încadrează în clase mai avansate. Republica Austria s-ar fi opus acestei propuneri în răspunsul său la avizul motivat susținând că autocamioanele care corespund normei Euro IV ar emite adesea mai mult dioxid de azot decât cele care corespund normei Euro III. Chiar dacă această afirmație s-ar dovedi corectă, nu este mai puțin adevărat că o interdicție de circulație aplicabilă autocamioanelor care se încadrează în clasa Euro III ar încuraja numeroase întreprinderi să treacă în mod anticipat la clasa Euro V.

70 Comisia menționează de asemenea posibilitatea de a introduce măsuri de control al circulației, precum sistemul „pipetei", de a institui sisteme de taxe de trecere în funcție de cantitatea de poluanți emisă de vehicule și de a adapta taxa pe uleiurile minerale sau taxa pe consum, și aceasta în scopul de a încuraja achiziționarea de autovehicule cu motor pe benzină.

71 Comisia susține că, înainte de a decide aplicarea interdicției sectoriale de circulație, autoritățile austriece nu s-ar fi asigurat cu privire la existența unor capacități feroviare suficiente și adecvate care să permită transferul transportului rutier al mărfurilor în cauză spre transportul feroviar. Existența unor astfel de capacități nu ar fi nicidecum dovedită nici pentru sectorul situat la vest de orașul Innsbruck, nici pentru sectorul situat la est de acest oraș în ceea ce privește punerea în aplicare a celei de a doua etape a acestei interdicții.

72 În ceea ce privește posibilitatea de a recurge la autostrada feroviară („Rollende Landstrasse”), care este un mod de transport în care autocamioanele sunt plasate pe calea ferată numai pentru o parte a itinerarului, această alternativă nu ar exista decât pentru sectorul situat la est de orașul Innsbruck. Pentru acest sector, nu ar fi fost posibil să se asigure decât o parte a transporturilor de mărfuri vizate de punerea în aplicare, la 1 ianuarie 2009, a celei de a doua etape a interdicției sectoriale de circulație, astfel cum a fost prevăzută inițial. Astfel, chiar dacă capacitățile autostrăzii feroviare erau suficiente la 1 ianuarie 2009, acest lucru se datora pur și simplu modificărilor operate de Republica Austria după expirarea termenului prevăzut în avizul motivat.

73 În ceea ce privește alternativa pe care ar constitui-o transportul combinat neînsoțit, acesta ar prezenta interes din punct de vedere economic și logistic numai pe distanțe lungi.

74 În ceea ce privește posibilitatea de a recurge la itinerarii de înlocuire, se constată că rutele alternative locale sunt fie interzise traficului de tranzit, fie neadaptate autocamioanelor. Astfel, transporturile în tranzit efectuate de autocamioanele străine în cauză ar trebui deturnate fie spre Elveția, fie către Tauern în Austria, ceea ce ar implica o prelungire considerabilă a traseului. În plus, ar trebui de asemenea să se țină seama de costurile suplimentare ocazionate de formalitățile vamale elvețiene.

75 În sfârșit, în lipsa unor soluții de înlocuire realiste care să permită asigurarea transportului de mărfuri vizate de regulamentul în litigiu, termenele prevăzute pentru punerea în aplicare a interdicției sectoriale de circulație ar fi insuficiente pentru a permite în mod rezonabil operatorilor vizați de această măsură să se adapteze noilor circumstanțe.

76 În ceea ce privește sectorul situat la vest de orașul Innsbruck (Zirl-Innsbruck), necesitatea interdicției sectoriale de circulație nu ar fi stabilită deoarece nu există suficiente evaluări care să indice în ce măsură este afectat acest sector. În plus, ar lipsi o analiză de impact concretă, care să poată demonstra caracterul adecvat și necesar al unei astfel de măsuri.

77 În orice caz, faptul că regulamentul în litigiu a fost modificat de mai multe ori după expirarea termenului prevăzut în avizul motivat ar demonstra că Republica Austria nu a analizat corect caracterul proporțional al interdicției sectoriale de circulație.

78 Regatul Țărilor de Jos susține în memoriul său în intervenție că regulamentul în litigiu constituie o discriminare indirectă. Acesta ar afecta într-o mai mare măsură traficul de tranzit efectuat de întreprinderi străine decât cel asigurat de întreprinderile austriece, deoarece, pe de o parte, nu privește ansamblul traficului de autocamioane, ci numai traficul de autocamioane de peste 7,5 tone, aceste din urmă vehicule fiind cele prin intermediul cărora se efectuează în general traficul de tranzit și, pe de altă parte, privește o axă rutieră determinantă pentru acest tip de trafic.

79 Republica Italiană, în ceea ce o privește, propune ca măsură alternativă la interdicția sectorială de circulație introducerea unei interdicții de circulație pentru autovehiculele private și pentru vehiculele comerciale de până la 7,5 tone, în funcție de clasa Euro căreia îi aparțin. În ceea ce privește alternativa propusă de Comisie, care ar consta în extinderea interdicțiilor de circulație impuse autocamioanelor mai vechi la cele care se încadrează în alte clase Euro mai avansate și în special la cele care se încadrează în clasa Euro III, aceasta ar putea avea repercusiuni economice importante pentru economia acestui stat membru ca urmare a compoziției parcului de camioane.

80 În plus, statele intervenientе indică existența unor probleme care rezultă din punerea în aplicare a interdicției sectoriale de circulație. Alternativele oferite de transportul feroviar și de itinerariile de înlocuire nu ar permite satisfacerea nevoilor operatorilor în cauză. Republica Italiană insistă în special asupra sarcinii suplimentare administrative și financiare pe care ar genera-o transportul de mărfuri prin Elveția.

81 Republica Austria contestă existența unei restricții în calea liberei circulații a mărfurilor în sensul articolelor 28 CE și 29 CE.

82 În ceea ce privește situația de fapt, acest stat membru arată că, în pofida măsurilor care urmăresc ameliorarea calității aerului înconjurător în landul Tirol, concentrația de dioxid de azot pe autostrada A 12 depășește în mod clar valorile-limită anuale stabilite în secțiunea I din anexa II la Directiva 1999/30, sporite cu marja de toleranță. Situația s-ar agrava din cauza evoluției degresive a acestei marje. Aproximativ 60 % din emisiile de dioxid de azot de pe această autostradă ar fi imputabile autocamioanelor. Astfel, transportul rutier de mărfuri ar constitui principala sursă de emisii ale acestui poluant atmosferic în zona în cauză.

83 Republica Austria subliniază că Directiva 96/62 coroborată cu Directiva 1999/30 impune o obligație de a acționa statului membru în cauză în cazul depășirii valorii-limită anuale de dioxid de azot. În plus, autoritățile austriece ar fi obligate să asigure respectarea vieții private și de familie a cetățenilor, consacrată la articolul 7 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene (denumită în continuare „Carta”) și la articolul 8 alineatul (2) din Convenția europeană pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, semnată la Roma la 4 noiembrie 1950, inclusiv dreptul de a fi protejat împotriva atingerilor aduse sănătății și calității vieții. În speță, ar fi fost găsit un just echilibru între interesele în cauză conform jurisprudenței inaugurate prin Hotărârea Curții din 12 iunie 2003, Schmidberger (C-112/00, Rec., p. I-5659).

84 Acest stat membru susține că conformitatea cu dreptul Uniunii a regulamentului în litigiu nu trebuie apreciată în mod izolat, ci în raport cu ansamblul măsurilor din care face parte. Astfel, pentru a obține o reducere a emisiilor provocate de traficul rutier cât mai importantă și mai eficientă posibil, ar fi fost necesar un plan de ansamblu care să combine diferite măsuri. Acestea din urmă ar privi nu numai emisiile specifice ale autovehiculelor, ci și densitatea traficului rutier. Punerea în aplicare a acestui plan ar permite reducerea considerabilă a poluării produse de dioxidul de azot în zona în cauză și obținerea, în cursul anului 2010, a unei concentrații anuale medii de aproximativ 55 μg/m3 a acestui poluant atmosferic în respectiva zonă. Cu toate acestea, în pofida adoptării unui astfel de plan, concentrația în aer a poluantului atmosferic menționat ar depăși cu mult valoarea-limită de 40 μg/m3, stabilită în secțiunea I din anexa II la Directiva 1999/30 pentru anul în cauză.

85 Interdicția sectorială de circulație, în forma sa finală, și anume după adoptarea deciziei de a nu include transportul de cereale în domeniul de aplicare al acesteia, ar viza aproximativ 194 000 de deplasări de autocamioane pe an, ceea ce ar reprezenta 6,6 % din ansamblul deplasărilor efectuate de autocamioane pe autostrada A 12. Aceasta nu ar fi de natură să afecteze schimburile de mărfuri dintre statele membre, ci ar împiedica numai utilizarea unui mod de transport pe un culoar de tranzit transalpin. Deplasările în cauză ar putea fi efectuate, în parte, prin transferul transportului rutier al mărfurilor vizate de regulamentul în litigiu către calea ferată și, în parte, prin folosirea unor itinerarii de înlocuire.

86 În opinia Republicii Austria, această interdicție nu ar fi determinat efecte economice importante. Repercusiunile acesteia ar fi prea aleatorii și prea indirecte pentru a putea fi considerate de natură să constituie un obstacol în calea comerțului dintre statele membre. În practică, nu ar fi fost constatat niciun obstacol în calea schimburilor de mărfuri de la punerea în aplicare a primei etape a interdicției menționate, și anume de la 2 mai 2008.

87 În ceea ce privește caracterul pretins discriminatoriu al regulamentului în litigiu, alegerea mărfurilor vizate de acesta ar fi fost efectuată în funcție de criterii obiective și nediscriminatorii.

88 În ceea ce privește derogarea aplicabilă traficului rutier regional și local, aceasta s-ar explica prin faptul că transferul acestui tip de trafic către transportul feroviar, prin ipoteză chiar în interiorul zonei, ar determina deplasări suplimentare către terminalele feroviare, ceea ce ar avea un efect contrar obiectivului urmărit de regulamentul în litigiu. Pe de altă parte, „zona extinsă" definită de acest regulament ar cuprinde circumscripții administrative situate în afara teritoriului austriac, ceea ce ar întări caracterul nediscriminatoriu al regimului în cauză.

89 În ceea ce privește temerea că întreprinderile de transport care beneficiază de aplicarea dispozițiilor derogatorii ar putea propune servicii de transport rutier pe distanțe lungi, autoritățile austriece ar fi adoptat măsuri care permit combaterea eventualelor eludări sau abuzuri.

90 Pe de altă parte, Republica Austria precizează că, pentru anumite transporturi, s-ar putea acorda derogări de la interdicția sectorială de circulație, de la caz la caz, în urma unei cereri depuse în acest sens. Aceste dispoziții derogatorii ar permite să se organizeze transporturi rutiere de mărfuri în legătură cu care s-a stabilit că nu pot fi transferate către căile ferate din cauza unor circumstanțe speciale. Dispozițiile în cauză ar fi aplicate în mod flexibil de autoritățile competente.

91 În subsidiar, acest stat membru susține că interdicția sectorială de circulație este justificată de motive legate de protecția sănătății, precum și de protecția mediului și este proporțională cu obiectivele urmărite.

92 Comisia ar reproșa în mod neîntemeiat Republicii Austria faptul că a decis să vizeze transportul rutier de mărfuri. O astfel de măsură ar fi conformă obiectivelor recunoscute în cadrul politicii comune în domeniul transporturilor, în special în Comunicarea Comisiei către Consiliu și Parlamentul European „Pentru o Europă în mișcare – Mobilitate durabilă pentru continentul nostru – Examinarea intermediară a Cărții albe privind transporturile, publicată de Comisia Europeană în 2001" [COM(2006) 314 final din 22 iunie 2006].

93 În plus, cercetările științifice ar demonstra cu claritate temeinicia abordării reținute de acest stat membru. Comisia s-ar întemeia pe studii care preiau ipoteze incorecte, ceea ce ar conduce la o supraestimare, de către aceasta, a efectului măsurilor privind autoturismele.

94 În ceea ce privește decizia autorităților austriece de a extinde domeniul de aplicare al interdicției sectoriale de circulație la sectorul situat la vest de orașul Innsbruck, această măsură ar fi necesară din cauza nivelului de poluare al aerului înconjurător în zona în cauză. Pe de altă parte, întrucât acest sector nu reprezintă decât o mică proporție a traficului de autocamioane pe culoarul Brenner, și anume aproximativ 1,8 %, efectele extinderii menționate asupra traficului transfrontalier de astfel de vehicule ar fi nesemnificative.

95 Înainte de a adopta interdicția sectorială de circulație, autoritățile austriece ar fi examinat cu atenție posibilitatea de a adopta măsuri alternative mai puțin restrictive pentru libera circulație a mărfurilor. Măsurile studiate ar fi fost introduse și aplicate în măsura în care erau adaptate și eficiente. Astfel, autoritățile menționate ar fi optat pentru aplicarea unei limitări variabile de viteză în funcție de poluare și a unei interdicții de circulație pentru anumite autocamioane neconforme normei Euro II sau Euro III. În plus, domeniul de aplicare geografic al interdicției de circulație pe timp de noapte ar fi fost extins și derogarea prevăzută pentru autocamioanele care se încadrează în clasele Euro IV și Euro V ar fi fost ridicată.

96 În ceea ce privește posibilitatea de a aplica o măsură de limitare permanentă a vitezei la 100 km/h, Comisia ar susține în mod eronat că o astfel de măsură ar putea permite o reducere de aproximativ 7,5 % a emisiilor de dioxid de azot în zona în cauză și că această limitare ar reduce mai mult concentrația anuală a acestui poluant atmosferic în zona menționată decât interdicția sectorială de circulație. Potrivit Republicii Austria, studiul IFEU, invocat de Comisie pentru a demonstra temeinicia acestor afirmații, s-ar întemeia pe date și pe ipoteze neverificabile.

97 Pentru a evalua efectul înlocuirii limitării variabile a vitezei cu o limitare permanentă a vitezei la 100 km/h, ar trebui utilizat ca bază studiul efectuat de Ökoscience, care ar conține date privind aplicarea limitării variabile a vitezei între luna noiembrie a anului 2007 și luna octombrie a anului 2008. Potrivit acestor date, efectul unei astfel de înlocuiri ar permite să se obțină o reducere anuală suplimentară de 1,1 % a emisiilor de dioxid de azot în condiții optime, ceea ce ar reprezenta un rezultat net inferior celui al interdicției sectoriale de circulație pentru care este preconizată o reducere de 1,5 % a emisiilor menționate.

98 În acest context, Republica Austria subliniază că nivelul de reducere a emisiilor care decurge dintr-o limitare permanentă a vitezei la 100 km/h depinde, în esență, de efectul acestei măsuri asupra vitezei de circulație efective a utilizatorilor șoselei, care ar depinde, la rândul său, de acceptarea măsurii de către utilizatorii menționați. Viteza medie de circulație nu ar echivala cu viteza maximă autorizată. Atunci când în Vomp se aplica o limitare a vitezei de 130 km/h, viteza medie a autoturismelor ar fi fost de aproximativ 116 km/h, în timp ce în perioada de anchetă legată de introducerea unei limitări permanente a vitezei la 100 km/h, această viteză nu ar fi scăzut decât până la 103 km/h. Reducerea efectivă a vitezei medii nu ar fi fost, așadar, de 30 km/h, ci numai de 13 km/h.

99 În ceea ce privește posibilitatea de a extinde interdicțiile de circulație impuse autocamioanelor mai vechi la cele care se încadrează în alte clase Euro, o astfel de extindere ar conduce la rezultate contradictorii. Emisiile de dioxid de azot ar fi superioare pentru autocamioanele care se încadrează în clasa Euro IV celor ale autovehiculelor corespunzătoare clasei Euro III. În plus, ar trebui să se țină seama de data începând cu care vehiculele din clasa Euro vizată de interdicția de circulație nu mai corespund normei, precum și de aspectul dacă ar putea fi impusă obligația de a înlocui vehiculele în cauză cu vehicule noi. La momentul propunerii ansamblului de măsuri având ca obiect ameliorarea calității aerului înconjurător în landul Tirol, trei sferturi din parcul de camioane era încă constituit din vehicule corespunzătoare normei Euro III.

100 Autoritățile austriece ar fi studiat efectele asupra poluării aerului ale măsurilor de monitorizare a traficului, ale măsurilor referitoare la taxele de trecere și ale altor măsuri de direcționare. Acestea, în parte, ar fi fost excluse din cauza inconvenientelor lor și, în parte, ar fi în curs de aplicare.

101 În plus, Comisia ar prezenta, ca măsuri alternative la interdicția sectorială de circulație, măsuri care nu produc efecte decât pe termen lung, precum măsurile economice care urmăresc reducerea numărului de autoturisme care funcționează cu motor diesel. În orice caz, astfel de măsuri ar fi fost deja adoptate.

102 În ceea ce privește posibilitatea de a asigura transportul mărfurilor vizate de regulamentul în litigiu, Republica Austria operează o distincție între transporturile de mărfuri pentru care traseul pe autostrada A 12 este cel mai scurt („itinerar optim”), cele care au un traseu alternativ cel puțin echivalent („itinerar alternativ”) și cele care dispun de un traseu alternativ de mai bună calitate („itinerar ocolitor”). Printre transporturile vizate de interdicția sectorială de circulație, 45 % dintre acestea ar trebui clasificate în categoria transporturilor care beneficiază de itinerarii optime, 25 % în categoria transporturilor care pot recurge la itinerarii alternative și 30 % în cea corespunzătoare unui itinerar ocolitor.

103 În cazul în care transporturile de mărfuri se efectuează în cadrul unui trafic de tranzit, acestea ar trebui, în opinia Republicii Austria, să fie realizate recurgându-se la modul de transport feroviar dacă acestea corespund unui „itinerar optim" sau unui „itinerar alternativ". În acest context, ar trebui să se ia în considerare ansamblul capacităților care rezultă din toate formele de transport feroviar disponibile.

104 Capacitățile disponibile ale autostrăzii feroviare, ale transportului convențional cu vagoane izolate și ale transportului combinat neînsoțit ar fi mai mult decât suficiente pentru a prelua toate mărfurile vizate de regulamentul în litigiu. În ceea ce privește, în special, utilizarea autostrăzii feroviare, aceasta nu ar necesita o restructurare logistică.

105 În pofida existenței și a disponibilității unor capacități feroviare suficiente și adecvate, autoritățile austriece ar fi amânat intrarea în vigoare a celei de a doua etape a interdicției sectoriale de circulație, introducând o a treia etapă, începând cu 1 iulie 2009, și ulterior o a patra etapă, începând cu 1 iulie 2010. Aceste termene suplimentare ar fi permis unei părți mai mari a întreprinderilor vizate de această interdicție să efectueze transporturile în cauză recurgând la autostrada feroviară, ceea ce le-ar fi scutit de efectuarea unor adaptări logistice.

106 Contrar susținerilor Comisiei, itinerariile de înlocuire prin Reschenpass nu ar fi rezervate transporturilor regionale și locale. Transporturile în tranzit de autocamioane străine pentru care acest itinerar corespunde unui „itinerar optim" ar putea să recurgă la acestea. Pentru a modifica traseele transporturilor de mărfuri care intră în categoriile „itinerar alternativ" și „itinerar ocolitor", ar fi disponibile numeroase itinerarii de înlocuire. În ceea ce privește itinerariile rutiere care trec prin Elveția, acordul încheiat la 21 iunie 1999 între Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind

transportul feroviar și rutier de mărfuri și călători (JO 2002, L 114, p. 91, Ediție specială, 11/vol. 27, p. 50) ar garanta că transporturile dintr-un stat membru către un alt stat membru pot tranzita prin această țară fără nicio limitare.

107 În sfârșit, termenele prevăzute pentru punerea în aplicare a interdicției sectoriale de circulație le-ar fi permis operatorilor în cauză să se adapteze noilor circumstanțe. Eșalonarea diverselor măsuri ar întări proporționalitatea planului de ansamblu. Comisia nu ar fi putut demonstra existența unor probleme imputabile punerii în aplicare pretins prea rapide a interdicției menționate.

Aprecierea Curții

— Cu privire la existența unei restricții în calea liberei circulații a mărfurilor

108 De la bun început, trebuie examinată temeinicia susținerii Republicii Austria potrivit căreia regulamentul în litigiu nu poate constitui o încălcare a articolului 28 CE și următoarele având în vedere obligația de a acționa care rezultă din articolul 8 alineatul (3) din Directiva 96/62 coroborat cu Directiva 1999/30.

109 În speță, acest stat membru și Comisia împărtășesc punctul de vedere potrivit căruia, pentru anii 2002-2009, valoarea-limită anuală a concentrațiilor de dioxid de azot în aerul înconjurător, stabilită în secțiunea I din anexa II la Directiva 1999/30, a fost depășită la punctul de control Vomp/Raststätte. Astfel, Republica Austria trebuia să sigure, având în vedere modul în care este formulat articolul 8 alineatul (3) din

Directiva 96/62, pregătirea sau aplicarea unui plan sau program în scopul respectării valorii-limită. Or, nu se contestă că, din punct de vedere formal, regulamentul în litigiu face parte dintr-un astfel de plan.

110 Conform aceleiași dispoziții, un astfel de plan trebuie să cuprindă informațiile enumerate în anexa IV la Directiva 96/62, precum informații privind localizarea poluării excesive, principalele surse de emisie responsabile de poluare sau măsurile existente și planificate. Directiva menționată nu conține însă indicații precise cu privire la întinderea și la conținutul măsurilor care trebuie adoptate de statele membre.

111 În astfel de circumstanțe, revine statelor membre menționate sarcina de a adopta măsuri adecvate și coerente pentru a respecta valoarea-limită ținând seama de toate împrejurările de la momentul respectiv și de interesele existente (a se vedea în acest sens Hotărârea Comisia/Austria, citată anterior, punctul 81, și Hotărârea din 25 iulie 2008, Janecek, C-237/07, Rep., p. I-6221, punctele 45 și 46). Deși statele membre beneficiază de o putere de apreciere în această privință, nu este mai puțin adevărat că trebuie să o exercite cu respectarea dispozițiilor Tratatului CE, inclusiv a principiului fundamental al liberei circulații a mărfurilor.

112 Prin urmare, regulamentul în litigiu trebuie apreciat în raport cu articolele 28 CE și 30 CE.

113 În această privință, trebuie amintit că libera circulație a mărfurilor constituie unul dintre principiile fundamentale ale tratatului. Această libertate implică existența unui principiu general al libertății de tranzit al mărfurilor în interiorul Uniunii Europene (a se vedea în special Hotărârea din 16 martie 1983, SIOT, 266/81, Rec., p. 731, punctul 16, Hotărârea din 4 octombrie 1991, Richardt și „Les Accessoires Scientifiques", C-367/89, Rec., p. I-4621, punctul 14, precum și Hotărârea Comisia/Austria, citată anterior, punctele 63 și 65).

114 În speță, regulamentul în litigiu interzice autocamioanelor de peste 7,5 tone care transportă anumite mărfuri care, potrivit autorităților austriece, au o „afinitate cu calea ferată” să circule pe un tronson al autostrăzii A 12. Astfel, el nu permite utilizarea, pe acest culoar de tranzit transalpin, a unui mod de transport pentru aceste produse.

115 Republica Austria susține că există itinerarii de înlocuire sau alte moduri de transport de natură să permită expedierea mărfurilor în cauză.

116 Cu toate acestea, existența unor astfel de soluții de înlocuire nu este de natură să excludă existența unei restricții în calea liberei circulații a mărfurilor (a se vedea în acest sens Hotărârea Comisia/Austria, citată anterior, punctul 67). Astfel, tronsonul autostrăzii A 12 constituie una dintre principalele căi de comunicație terestre între sudul Germaniei și nordul Italiei. Prin obligarea întreprinderilor în cauză să caute soluții de înlocuire rentabile pentru transportul mărfurilor vizate de regulamentul în litigiu, interdicția sectorială de circulație poate afecta substanțial tranzitul mărfurilor între Europa de nord și nordul Italiei (a se vedea în acest sens Hotărârea Comisia/Austria, citată anterior, punctele 66 și 68).

117 În astfel de condiții, interdicția sectorială de circulație trebuie considerată o măsură cu efect echivalent unor restricții cantitative, în principiu incompatibilă cu obligațiile care decurg din articolele 28 CE și 29 CE, cu excepția cazului în care această măsură poate fi justificată.

— Cu privire la eventuala justificare a restricției

118 Republica Austria susține că interdicția sectorială de circulație este justificată de motive de protecție a sănătății și a mediului, precum și de necesitatea de a asigura dreptul la respectarea vieții private și de familie, consacrat la articolul 7 din Cartă și la articolul 8 alineatul (2) din Convenția europeană pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale.

119 Potrivit unei jurisprudențe constante, măsurile naționale susceptibile să constituie un obstacol în calea comerțului intracomunitar pot fi justificate prin unul dintre motivele de interes general enumerate la articolul 30 CE, precum protecția sănătății și a vieții persoanelor, sau prin una dintre cerințele imperative care urmăresc, printre altele, protecția mediului, cu condiția ca măsurile în cauză să fie proporționale cu obiectivul urmărit (a se vedea în special Hotărârea din 20 februarie 1979, Rewe-Zentral, denumită „Cassis de Dijon", 120/78, Rec., p. 649, Hotărârea din 20 septembrie 1988, Comisia/Danemarca, 302/86, Rec., p. 4607, punctul 9, Hotărârea din 5 februarie 2004, Comisia/Italia, C-270/02, Rec., p. I-1559, punctul 21, Hotărârea din 14 decembrie 2004, Comisia/Germania, C-463/01, Rec., p. I-11705, punctul 75, precum și Hotărârea Comisia/Austria, citată anterior, punctul 70).

120 Trebuie amintit că protecția sănătății și a mediului constituie obiective esențiale ale Uniunii. În acest sens, articolul 2 CE prevede că una dintre misiunile Comunității este promovarea unui „nivel ridicat de protecție și de ameliorare a calității mediului" și articolul 3 alineatul (1) litera (p) CE prevede că acțiunea Comunității presupune o contribuție la realizarea „unui nivel înalt de protecție a sănătății" (a se vedea în acest sens Hotărârea din 7 februarie 1985, ADBHU, 240/83, Rec., p. 531, punctul 13, Hotărârea din 19 mai 1992, Comisia/Germania, C-195/90, Rec., p. I-3141, punctul 29, și Hotărârea din 22 decembrie 2008, British Aggregates/Comisia, C-487/06 P, Rep., p. I-10515, punctul 91).

121 În plus, potrivit articolului 6 CE și articolului 152 alineatul (1) CE, cerințele de protecție a mediului și a sănătății publice trebuie luate în considerare în cadrul definirii și al punerii în aplicare a politicilor și a acțiunilor Comunității (a se vedea în acest sens Hotărârea din 23 octombrie 2007, Comisia/Consiliul, C-440/05, Rep., p. I-9097, punctul 60). Caracterul transversal și fundamental al acestor obiective este, de altfel, reafirmat la articolele 37 și, respectiv, 35 din Cartă.

122 În ceea ce privește raportul dintre obiectivele de protecție a mediului și de protecție a sănătății, din articolul 174 alineatul (1) CE reiese că protecția sănătății persoanelor face parte dintre obiectivele politicii Comunității în domeniul mediului (a se vedea în special Hotărârea din 8 iulie 2010, Afton Chemical, C-343/09, Rep., p. I-7027, punctul 32, și Hotărârea din 22 decembrie 2010, Gowan Comércio Internacional e Serviços, C-77/09, Rep., p. I-13533, punctul 71). Aceste obiective sunt strâns legate unul de celălalt, în special în cadrul combaterii poluării aerului care are ca finalitate limitarea pericolelor pentru sănătate legate de o degradare a mediului. Astfel, obiectivul de protecție a sănătății este deja, în principiu, înglobat în obiectivul de protecție a mediului (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 decembrie 2008, Comisia/Austria, C-524/07, punctul 56).

123 În astfel de condiții, argumentele Republicii Austria referitoare la protecția sănătății nu trebuie examinate separat de cele privind protecția mediului (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 decembrie 2008, Comisia/Austria, citată anterior, punctul 56).

124 În speță, interdicția sectorială de circulație a fost adoptată în scopul garantării calității aerului înconjurător în zona în cauză în conformitate cu obligațiile care rezultă din articolul 8 alineatul (3) din Directiva 96/62 coroborat cu Directiva 1999/30.

125 Potrivit unei jurisprudențe constante, cerințe imperative legate de protecția mediului pot justifica măsuri naționale susceptibile să afecteze comerțul intracomunitar, cu condiția ca aceste măsuri să fie de natură să garanteze realizarea acestui obiectiv și să nu depășească ceea ce este necesar pentru ca acesta să fie atins (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 iulie 1998, Aher-Waggon, C-389/96, Rec., p. I-4473, punctele 19 și 20, Hotărârea din 14 decembrie 2004, Comisia/Germania, citată anterior, punctul 75, precum și Hotărârea din 11 decembrie 2008, Comisia/Austria, citată anterior, punctul 57).

126 Or, o măsură restrictivă nu poate fi considerată de natură să garanteze realizarea obiectivului urmărit decât în cazul în care răspunde cu adevărat preocupării privind atingerea acestuia în mod coerent și sistematic (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 martie 2009, Hartlauer, C-169/07, Rep., p. I-1721, punctul 55, Hotărârea din 19 mai 2009, Apothekerkammer des Saarlandes și alții, C-171/07 și C-172/07, Rep., p. I-4171, punctul 42, precum și Hotărârea din 16 decembrie 2010, Josemans, C-137/09, Rep., p. I-13019, punctul 70).

127 În primul rând, în ceea ce privește caracterul adecvat al regulamentului în litigiu, Comisia consideră că alegerea făcută de autoritățile austriece de a adopta o măsură privind transportul rutier de mărfuri este inadecvată. Republica Austria nu ar urmări să reducă emisiile autovehiculelor, ci densitatea traficului rutier. Comisia susține de asemenea că regulamentul în litigiu nu răspunde cu adevărat preocupării privind atingerea obiectivului urmărit în mod coerent și sistematic.

128 De la bun început, este necesar să se arate că, în vederea ameliorării calității aerului în zona în cauză, autoritățile austriece au adoptat diferite măsuri pentru a reduce emisiile autovehiculelor, și anume o limitare a vitezei la 100 km/h pe un tronson al autostrăzii A 12, înlocuită ulterior cu o limitare variabilă a vitezei, precum și interdicția în anumite condiții pe aceeași autostradă, pe de o parte, a circulației nocturne pentru autocamioane și, pe de altă parte, a circulației autocamioanelor care se încadrează în anumite clase Euro. Considerând aceste măsuri insuficiente, Republica Austria a

adoptat de asemenea o măsură vizând reducerea numărului total al transporturilor cu autocamioane, și anume interdicția sectorială de circulație. Prin adoptarea acestor măsuri, concentrația anuală medie de dioxid de azot în zona în cauză ar fi trebuit să fie, în cursul anului 2010, de aproximativ 55 μg/m3.

129 Este cert că punerea în aplicare a măsurilor care urmăresc limitarea circulației rutiere, precum interdicția sectorială de circulație, determină o reducere a emisiilor de poluanți atmosferici și contribuie astfel la ameliorarea calității aerului. În speță, nu se contestă că această din urmă măsură permite reducerea cu aproximativ 1,5 % pe an a emisiilor acestui poluant atmosferic în zona în cauză.

130 În acest context, trebuie amintit că necesitatea de a reduce transportul rutier de mărfuri, eventual orientând operatorii către alte moduri de transport, mai ecologice, precum transportul feroviar, a fost recunoscută în cadrul politicii comune în domeniul transporturilor, astfel cum a admis Comisia în ședința de audiere a pledoariilor. De asemenea, trebuie menționată Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (JO L 368, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 183), al cărei al treilea considerent prevede că „numărul crescând de probleme legate de aglomerarea traficului, mediu și siguranță rutieră impun, în interesul public, dezvoltarea în continuare a transporturilor combinate ca alternativă la transportul rutier".

131 În ceea ce privește criteriul „afinității cu calea ferată", reținut de autoritățile austriece pentru a desemna mărfurile care trebuie să intre în domeniul de aplicare al interdicției sectoriale de circulație, este cert că anumite mărfuri sunt deosebit de adaptate transportului feroviar.

132 În ceea ce privește susținerea Comisiei potrivit căreia criteriul reținut lasă loc temerii că ar putea exista o selecție arbitrară a mărfurilor vizate de interdicția sectorială de circulație, este suficient să se arate că aceasta nu a prezentat argumente pentru a susține că astfel ar fi stat lucrurile în ceea ce privește mărfurile enumerate la articolul 3 din regulamentul în litigiu. Întrucât Curtea trebuie să se pronunțe, în cadrul unei acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, ținând seama numai de elementele de fapt ale cauzei, cu excluderea oricărei supoziții, acest argument trebuie respins (a se vedea în special Hotărârea din 26 aprilie 2005, Comisia/Irlanda, C-494/01, Rec., p. I-3331, punctul 41, și Hotărârea din 6 octombrie 2009, Comisia/Finlanda, C-335/07, Rep., p. I-9459, punctul 46).

133 În ceea ce privește problema dacă regulamentul în litigiu răspunde preocupării privind atingerea obiectivului urmărit în mod coerent și sistematic, este adevărat că aceasta are drept consecință autorizarea circulației autocamioanelor mai poluante atunci când acestea transportă mărfuri care nu intră în domeniul de aplicare al interdicției menționate, în timp ce circulația autocamioanelor mai puțin poluante este interzisă atunci când acestea transportă, printre altele, dale ceramice. Cu toate acestea, nu se poate considera incoerent faptul că un stat membru care a decis să orienteze, în conformitate cu un obiectiv recunoscut în cadrul politicii comune în domeniul transporturilor, transportul de mărfuri către calea ferată adoptă o măsură care se concentrează pe produse apte să fie transportate prin diferite moduri de transport feroviar.

134 În ceea ce privește excluderea traficului local și regional din domeniul de aplicare al interdicției sectoriale de circulație, trebuie arătat că una dintre caracteristicile măsurilor naționale destinate canalizării fluxurilor de transport sau influențării modurilor de transport este aceea că includ, în general, derogări în favoarea transporturilor al căror punct de plecare sau de destinație se situează în interiorul zonei în cauză. Astfel, după cum susține în mod întemeiat Republica Austria, reiese că recurgerea la transportul feroviar pentru acest tip de trafic poate determina o prelungire a traseelor dat fiind că la traseele inițiale se adaugă cele către terminalele feroviare, ceea ce ar avea un efect contrar obiectivului urmărit de interdicția sectorială de circulație. În plus, nu se contestă că transportul feroviar nu constituie o alternativă rentabilă la transportul rutier decât pentru traseele de o anumită distanță.

135 Pe de altă parte, în măsura în care derogarea privește autocamioane care sunt încărcate și descărcate în „zona extinsă", trebuie amintit că această zonă cuprinde de asemenea circumscripții administrative situate în afara teritoriului austriac.

136 În plus, din dosarul prezentat Curții rezultă că Republica Austria a adoptat măsuri de combatere a eventualelor eludări sau abuzuri în aplicarea acestei derogări.

137 În astfel de condiții, excluderea traficului local și regional din domeniul de aplicare al interdicției sectoriale de circulație nu poate pune sub semnul întrebării caracterul coerent și sistematic al regulamentului în litigiu.

138 Având în vedere aceste elemente, trebuie să se constate că interdicția sectorială de circulație este aptă să garanteze realizarea obiectivului de protecție a mediului.

139 În continuare, în ceea ce privește problema dacă restricția în calea liberei circulații a mărfurilor depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv, Comisia susține că măsuri precum extinderea interdicției de circulație aplicate autocamioanelor care se încadrează în anumite clase Euro la cele care se încadrează în alte clase sau înlocuirea limitării variabile a vitezei cu o limitare permanentă a vitezei la 100 km/h, deși sunt susceptibile să afecteze libera circulație a mărfurilor, ar fi permis atingerea obiectivului urmărit restrângând într-o mai mică măsură exercitarea acestei libertăți.

140 Astfel cum a subliniat Curtea la punctul 87 din Hotărârea din 15 noiembrie 2005, Comisia/Austria, citată anterior, înainte de a adopta o măsură atât de radicală precum o interdicție de circulație pe un tronson de autostradă care constituie o cale de comunicație vitală între anumite state membre, autoritățile austriece aveau obligația să examineze cu atenție posibilitatea de a recurge la măsuri mai puțin restrictive

pentru libertatea de circulație și să nu le excludă decât în cazul în care caracterul lor inadecvat, în raport cu obiectivul urmărit, era stabilit în mod clar.

141 În ceea ce privește, în primul rând, soluția constând în extinderea interdicției de circulație aplicate autocamioanelor care se încadrează în anumite clase Euro la cele care se încadrează în alte clase, trebuie amintit că limita pentru emisiile de oxizi de azot este stabilită la 5 g/kWh pentru autocamioanele care se încadrează în clasa Euro III și că clasa Euro IV a introdus o reducere la 3,5 g/kWh.

142 Republica Austria este însă de părere că autocamioanele care corespund clasei Euro IV ar emite adesea mai mult dioxid de azot decât cele care corespund normei Euro III. Din acest motiv, aceasta consideră că, înainte de a extinde interdicția de circulație aplicată autocamioanelor la cele care se încadrează în clasa Euro III, ar trebui studiat mai în profunzime impactul emisiilor de dioxid de azot asupra mediului.

143 Or, ținând seama de faptul că diferitele clase Euro succesive presupun de fiecare dată în mod incontestabil o reducere substanțială a emisiilor de oxizi de azot, nu este demonstrat că extinderea interdicției de circulație aplicate autocamioanelor care se încadrează în anumite clase Euro la cele care se încadrează în alte clase nu ar fi putut contribui la obiectivul urmărit la fel de eficient ca punerea în aplicare a interdicției sectoriale de circulație.

144 În ceea ce privește, în al doilea rând, soluția propusă de Comisie constând în înlocuirea limitării variabile a vitezei cu o limitare permanentă a vitezei la 100 km/h, Republica Austria susține, bazându-se pe datele cuprinse în studiul Ökoscience, că o astfel de înlocuire ar duce numai la o reducere anuală suplimentară de 1,1 % a emisiilor de dioxid de azot în zona în cauză, în timp ce pentru interdicția sectorială de circulație se preconizează o reducere cu 1,5 % a emisiilor menționate.

145 În această privință, trebuie arătat că datele cuprinse în studiul Ökoscience privesc în special vitezele efective ale utilizatorilor șoselei în această zonă între luna noiembrie a anului 2007 și luna octombrie a anului 2008. Astfel, o parte substanțială a acestora privesc situația Republicii Austria, astfel cum se prezenta aceasta la momentul expirării termenului stabilit în avizul motivat, și anume 8 iunie 2008. Aceste date pot fi luate în considerare în mod util pentru aprecierea temeiniciei prezentei acțiuni.

146 Potrivit acestui studiu, atunci când în Vomp se aplica o limitare a vitezei de 130 km/h, viteza medie a autoturismelor ar fi fost de aproximativ 116 km/h, în timp ce în perioada de anchetă legată de introducerea unei limitări permanente a vitezei la 100 km/h, viteza medie a acestor autoturisme ar fi fost de 103 km/h. Astfel, instituirea acestei din urmă măsuri nu ar fi determinat decât o reducere de 13 km/h în raport cu perioadele de limitare a vitezei la 130 km/h.

147 Deși este adevărat că efectul unei limitări a vitezei asupra vitezei efective a utilizatorilor șoselei poate fi influențat de modul în care aceștia acceptă măsura, nu este mai puțin adevărat că revine statului membru în cauză sarcina de a asigura respectarea efectivă a unei astfel de măsuri prin adoptarea unor măsuri cu forță obligatorie însoțite, eventual, de sancțiuni. Astfel, Republica Austria nu se poate baza pe viteza medie măsurată în zona în cauză, și anume 103 km/h, pentru a aprecia efectele punerii în aplicare a unei limitări permanente de viteză la 100 km/h.

148 Prin urmare, rezultă că înlocuirea limitării variabile a vitezei cu o limitare permanentă a vitezei la 100 km/h prezintă un potențial de reducere a emisiilor de dioxid de azot care nu a fost luat în considerare suficient de Republica Austria. Pe de altă parte, astfel cum reiese din cuprinsul punctului 67 din prezenta hotărâre, existența unui astfel de potențial este coroborată de studiul IFEU.

149 În plus, trebuie arătat că efectele restrictive asupra liberei circulații a mărfurilor ale unei înlocuiri a limitării variabile a vitezei cu o limitare permanentă a vitezei la 100 km/h sunt mai reduse decât cele ale punerii în aplicare a interdicției sectoriale de circulație. Astfel, o asemenea înlocuire nu este de natură să afecteze circulația autocamioanelor pentru care viteza maximă autorizată este în orice caz limitată.

150 În astfel de circumstanțe, trebuie să se concluzioneze, având în vedere criteriile prezentate la punctul 140 din prezenta hotărâre, că nu s-a demonstrat caracterul inadecvat al principalelor două măsuri alternative evidențiate de Comisie ca fiind măsuri mai puțin restrictive pentru libera circulație a mărfurilor. Așadar, fără a fi necesară examinarea celorlalte măsuri propuse de Comisie, trebuie admisă prezenta acțiune.

151 Având în vedere toate considerațiile care precedă, trebuie să se constate că, prin impunerea unei interdicții de circulație pe un tronson al autostrăzii A 12 de pe Valea Inn-ului (Austria) pentru camioanele de peste 7,5 tone care transportă anumite mărfuri, Republica Austria nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolelor 28 CE și 29 CE.

Cu privire la cheltuielile de judecată

152 Potrivit articolului 69 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Comisia a solicitat obligarea Republicii Austria la plata cheltuielilor de judecată, iar aceasta din urmă a căzut în pretenții cu privire la partea esențială a motivelor sale, se impune obligarea acesteia la plata cheltuielilor de judecată.

153 În conformitate cu alineatul (4) primul paragraf al aceluiași articol, Republica Italiană și Regatul Țărilor de Jos, care au intervenit în prezentul litigiu, suportă propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Marea Cameră) declară și hotărăște:

1) Prin impunerea unei interdicții de circulație pe un tronson al autostrăzii A 12 de pe Valea Inn-ului (Austria) pentru camioanele de peste 7,5 tone care transportă anumite mărfuri, Republica Austria nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolelor 28 CE și 29 CE.

2) Obligă Republica Austria la plata cheltuielilor de judecată.

3) Republica Italiană și Regatul Țărilor de Jos suportă propriile cheltuieli de judecată.

Semnături