JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
GEORGES COSMAS
15 päivänä tammikuuta 1998 *

I Johdanto

Bundesverwaltungsgericht on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle käsiteltävänä olevassa asiassa ennakkoratkaisukysymyksen EY:n perustamissopimuksen 30 artiklan ja ääntä hitaammin lentävien ilma-alusten melupäästöjen rajoittamisesta 20 päivänä joulukuuta 1979 annetun neuvoston direktiivin 80/51/ETY [1] (jäljempänä direktiivi), sellaisena kuin se on muutettuna 21.4.1983 annetulla neuvoston direktiivillä 83/206/ETY [2], tulkinnasta.

II Tosiseikat ja asian käsittelyn vaiheet

1. Pääasian valittaja omistaa Piper-merkkisen potkurikoneen PA 28-140, jonka se osti käytettynä Tanskasta. Tämä lentokone oli ollut rekisteröitynä Tanskassa 2.8.1974 lähtien. Tämä yhtiö, eli Aher-Waggon GmbH (jäljempänä Aher) haki heinäkuussa 1992 toimivaltaiselta saksalaiselta viranomaiselta (Luftfahrt-Bundesamt) koneen rekisteröintiä.

Hakemus hylättiin sillä perusteella, että kyseinen lentokone ylitti Saksassa sallitun melupäästöjä koskevan enimmäistason, mikä on totta. On huomattava, että direktiivillä 80/51/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 83/206/ETY, vahvistettiin melupäästöjen osalta erittäin korkeat rajat, joita kyseinen lentokone ei ylitä; jäsenvaltioille annetaan direktiivissä kuitenkin mahdollisuus säätää ankarammista vaatimuksista.

2. Aher nosti kanteen toimivaltaisessa hallintotuomioistuimessa, mutta sen kanne hylättiin alioikeudessa ja myös muutoksenhakutuomioistuimessa. Se haki seuraavaksi muutosta (Revision) asiassa Bundesverwaltungsgerichtiltä ja esitti, että hallintotuomioistuimet olivat virheellisesti hylänneet Aherin vaatimuksen siitä, että Saksan hallintoviranomaiset tekisivät sellaisen ennakollisen hallinnollisen päätöksen, jossa katsottaisiin, että kyseinen lentokone voitiin rekisteröidä Saksassa sen moottorin päästämästä melusta huolimatta. Se väittää tältä osin, että Saksan viranomaisten kieltäytyminen rekisteröimästä lentokonetta melupäästöjä koskevien kansallisten vaatimusten ylittämisen vuoksi oli yhteisön oikeuden vastaista. Se esittää lisäksi, että sellaisten saman tyyppisten lentokoneiden rekisteröinti, jotka on kirjattu Saksan rekistereihin, pysyi voimassa huolimatta siitä, että nämä lentokoneet ylittävät tässä

* Alkuperäinen kieli: kreikka.
1 — EYVL 1980, L 18, s. 26.
2 — EYVL L 117, s. 15.

maassa nykyisin sovellettavat melupäästöjä koskevat rajoitukset.

3. Kansallinen tuomioistuin, jossa asia on vireillä, katsoi, että asiaa ei voitu ratkaista esittämättä yhteisöjen tuomioistuimelle asiassa merkityksellisen yhteisön lainsäädännön tulkintaa koskevaa ennakkoratkaisukysymystä. Bundesverwaltungsgericht ei esitä ilmailuun liittyvien yhteisön säännöksien tulkintaa koskevia kysymyksiä, vaan se kysyy, voidaanko kieltäytyminen tekemästä Aherin vaatimaa ennakollista päätöstä katsoa EY:n perustamissopimuksen 30 artiklan mukaisten tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevien periaatteiden vastaiseksi. Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin arvioi tarvitsevansa selvitystä siitä, voiko kieltäytyminen rekisteröimästä sellaista tanskalaista lentokonetta, joka on melua koskevien yhteisön säännösten, mutta ei ankarampien saksalaisten normien mukainen, olla vaihdannan este tai vaikutuksiltaan vastaava toimenpide, kun seuraavat tosiseikat otetaan huomioon: Vaikka valittajan lentokone on ollut rekisteröitynä Tanskassa vuodesta 1974 lähtien, sitä ei voida kuitenkaan enää rekisteröidä Saksassa yllämainittujen kansallisten rajoitusten vuoksi. Melusaastetta koskevien nykyisten saksalaisten sääntöjen ylittämisestä huolimatta rekisteröinti on kuitenkin rajoituksetta pidetty voimassa sellaisten saman tyyppisten ja melupäästöiltään samanlaisten lentokoneiden osalta, jotka oli rekisteröity Saksassa ennen rajoittavien kansallisten säädösten antamista. Siten on välttämätöntä määritellä, onko edellä mainitussa tilanteessa kyseessä rekisteröintivaltioon perustuva kielletty syrjintä, joka on perustamissopimuksen 30 artiklan säännösten vastaista.

Näiden syiden perusteella Bundesverwaltungsgericht on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle yhteisöjen tuomioistuimeen 29.11.1996 toimitetulla päätöksellä seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen.

III Ennakkoratkaisukysymys

4. "Onko EY:n perustamissopimuksen 30 artiklan mukaisten tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevien periaatteiden mukaista se, että Saksan lainsäädännössä, jossa direktiivissä 80/51/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 83/206/ETY, vähimmäisvaatimuksina säädettyjen lentokoneiden melurajoitusten perusteella asetetaan lentokoneiden Saksan liittotasavallassa rekisteröimisen edellytykseksi ankarammat melua koskevat säännökset siten, että jo ennen tämän direktiivin antamista toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyille lentokoneille ei Saksan melurajoitusten ylittymisen vuoksi myönnetä rekisteröintiä Saksan liittotasavallassa, vaikka rakenteeltaan samanlaisille koneille jo aiemmin Saksassa myönnetyn rekisteröinnin voimassaolo jatkuu rajoituksetta?"

IV Asiaan sovellettava yhteisön lainsäädäntö

riittävän selvityksen perusteella, joka osoittaa lentokoneen täyttävän *vähintään* [3] liitteen 16/5 I niteen II osan 2, 3, 5 tai 6 luvun mukaiset standardit."

5. Perustamissopimuksen 30 artiklassa säädetään seuraavaa:

2 artikla

"Jäsenvaltioiden väliset tuonnin määrälliset rajoitukset ja kaikki vaikutukseltaan vastaavat toimenpiteet ovat kiellettyjä — — ".

"1. Asiakirja, jolla vahvistetaan 1, 3, 4 ja 5 artiklassa tarkoitettu melutodistus, voi olla joko erillinen melutodistus tai muuhun rekisteröintivaltion hyväksymään ja sen vaatimuksesta lentokoneessa pidettävään asiakirjaan liittyvä lausuma — — .

6. Direktiivin 80/51/ETY 1—3 artiklassa, sellaisina kuin ne ovat muutettuina direktiivillä 83/206/ETY, säädetään seuraavaa:

2. Jäsenvaltioiden on tunnustettava rekisteröintivaltion tyyppihyväksynnän antavan viranomaisen antamien 1 kohdan mukaisten asiakirjojen oikeellisuus, jos rekisteröintivaltio on myös yhteisön jäsen."

1 artikla

3 artikla

"Jäsenvaltioiden on huolehdittava, että yhtään sen alueella rekisteröityä siviilikäytössä olevaa potkurikonetta tai ääntä hitaammin lentävää suihkukonetta, joka kuuluu johonkin kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 16 viidennen painoksen, jota sovelletaan 26 päivästä marraskuuta 1981 alkaen, jäljempänä 'liite 16/5', I niteessä (ilma-alusten melu) määriteltyyn ryhmään, ei käytetä jäsenvaltioiden alueella, ellei sille ole myönnetty melutodistusta sellaisen

"1. Jäsenvaltioiden on huolehdittava, että kaikilla siviilikäytössä olevilla, suurimmalta

3 — Kursivointi tässä.

sallitulta lentoonlähtömassaltaan korkeintaan 5 700 kg:n painoisilla potkurikoneilla ja kaikilla suihkukoneilla, jotka eivät kuulu mihinkään liitteen 16/5 I niteessä mainittuun ryhmään, mutta käyttävät jonkin jäsenvaltion lentoasemia, on melutodistus, joka osoittaa niiden täyttävän *vähintään* liitteen 16/5 I niteen II osan 2 tai 6 luvun mukaiset standardit *silloin, kun lentokoneet rekisteröidään jäsenvaltiossa* — — ". [4]

A *Yhteisön erityislainsäädännön tulkinta*

8. Aluksi on todettava, että direktiivin 80/51/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 83/206/ETY, pääasiallisena tavoitteena on ympäristön suojelu. Sen johdanto-osassa mainitaan Euroopan yhteisöjen vuoden 1973 toimintaohjelma ympäristöalan toimenpiteiksi. Siinä ei sen sijaan näytä olevan vaikutteita rinnakkaisista taloudellisista tai kaupallisista tavoitteista, jotka liittyisivät lentokoneiden kaupan esteiden poistamiseen. [6]

V Arviointini ennakkoratkaisukysymyksestä

7. Vaikka ennakkoratkaisukysymys koskee lähinnä perustamissopimuksen 30 artiklan (B) tulkintaa, siihen vastaamiseksi on välttämätöntä analysoida niitä yhteisön johdannaisen oikeuden säännöksiä, joissa säädetään ääntä hitaammin lentävien ilma-alusten melupäästöjä koskevista säännöistä (A). [5]

9. Lisäksi kuten asianosaiset perustellusti katsovat, direktiivin asian kannalta merkityksellisissä säännöksissä vahvistetaan ainoastaan vähimmäisvaatimukset ja annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus säätää ankarammista rajoista melusaasteen torjumiseksi. Tämän johdosta Saksan liittotasavallalla oli mahdollisuus, jonka se käytti lainmukaisesti hyväkseen, säätää ankarammat rajoitukset melupäästöille ja edellyttää näiden rajoitusten noudattamista lentokoneiden rekisteröimiseksi ja melutodistusten antamiseksi. Lisäksi se, että kyseinen lentokone oli lievempien yhteisön säännösten mukainen, ei ole riittävä seikka sen kirjaamiseen saksalaiseen rekisteriin, koska lentokone ylitti päte-

4 — Kursivointi tässä.

5 — Perustamissopimuksen 30 artiklan perusperiaatteen tulkinta jokaisessa konkreettisessa tapauksessa riippuu kyseiseen toimintaan sovellettavan yhteisön lainsäädännön erityispiirteistä. Ennen 30 artiklan soveltamista on tutkittava, onko olemassa jäsenvaltioita sitovia erityissäädöksiä. Ks. ns. Cassis de Dijon -tapaukseen liittyvä vakiintunut oikeuskäytäntö (asia 120/78, Rewe-Zentral, tuomio 20.2.1979, Kok. 1979, s. 649, 8 kohta).

6 — Tällä huomiolla on merkityksensä. Yhteisöjen tuomioistuin on useasti yhteisön sääntöjen pakottavaa luonnetta arvioidessaan viitannut tähän teleologiseen arviointiperusteeseen. Ks. esim. asia 278/85, komissio v. Tanska, tuomio 14.10.1987, Kok. 1987, s. 4069, 16 ja 22 kohta.

västi vahvistetut, melua koskevat saksalaiset rajoitukset.

10. On vielä korostettava, että direktiivissä säädetään siitä tilanteesta, kun lentokone *rekisteröidään ensimmäistä kertaa* jäsenvaltioiden rekisteriin. Sen 3 artiklan 1 kohdassa säädetään erityisesti, että jäsenvaltiot huolehtivat siitä, että potkurikoneet, kuten Aher-yhtiön koneen kaltaiset lentokoneet, voidaan rekisteröidä [7] sen alueella vain, jos on niiden on osoitettu täyttävän vähintään direktiivissä säädetyt vähimmäisvaatimukset. Direktiivin soveltamisalan rajoittaminen ensimmäiseen rekisteröintiin aiheuttaa seuraavia seurannaisvaikutuksia.

11. Tämä rajoitus merkitsee yhdessä sen kanssa, että direktiivissä sallitaan lisäksi kansallisten, ankarampien vaatimusten säätäminen melupäästöjen osalta, että yhteisön lainsäätäjä ei halua myöntää pysyvää oikeutta eikä oikeudellista takuuta sellaisille rekisteröidyille lentokoneille, joilla on melutodistus yhdessä jäsenvaltiossa ja joiden osalta haetaan rekisteröintiä toisessa jäsenvaltiossa. Toisin sanoen yhteisön oikeudessa ei aseteta mihinkään suosituimmin kohdeltuun erityiseen luokkaan niitä lentokoneita, jotka täyttävät yhteisön oikeuden mukaiset vähimmäisvaatimukset ja jotka on jo rekisteröity yhdessä jäsenvaltiossa silloin, kun niiden osalta pyydetään rekisteröintiä toisessa jäsenvaltiossa. Vaikka direktiivin 2 artiklan 2 kohdassa säädetään melutodistusten vastavuoroisesta tunnustamisesta jäsenvaltioiden välillä, tämä tunnustaminen koskee vain sitä, että jäsenvaltio ei voi epäillä toisen jäsenvaltion antaman todistuksen sisällön oikeellisuutta, kuten komissio perustellusti korostaa. Se ei kuitenkaan tarkoita sitä, että jäsenvaltioiden olisi tunnustettava näiden todistusten sisällölle sama arvo tai samat oikeudelliset vaikutukset niiden kansallisessa oikeusjärjestyksessä kuin itse antamilleen todistuksille.

12. Toisaalta, mikäli sellainen lentokone, joka on jo rekisteröity yhdessä jäsenmaassa ja joka on yhteisön oikeuden vähimmäisvaatimusten mukainen, voitaisiin rekisteröidä toisessa jäsenvaltiossa, vaikka se ei täytä tässä valtiossa voimassa olevia ankarampia kansallisia vaatimuksia, tämä mitätöisi direktiivissä nimenomaan säädetyn mahdollisuuden antaa ankarampia kansallisia sääntöjä melupäästöjen osalta. Konkreettisemmin ilmaistuna henkilö, joka haluaisi tuoda Saksaan sellaisen lentokoneen, joka ei ole saksalaisten vaatimusten mukainen, voisi rekisteröidä koneen jossain toisessa jäsenvaltiossa (jossa sovelletaan korkeampia melupäästörajoituksia) ja vedota sen jälkeen aikaisempaan rekisteröintiin rekisteröidäkseen sen Saksassa.

13. Rajoittamalla riidanalaisen direktiivin soveltamisalaa vain ensimmäiseen rekisteröintiin jäsenvaltioissa yhteisön lainsäätäjä antaa epäsuorasti näille valtioille mahdollisuuden pitää voimassa sellaisten lentokoneiden aikaisemmat rekisteröinnit, jotka eivät ole direktiivin vähimmäisvaatimusten eivätkä myöhemmin direktiivin nojalla säädettyjen ankarampien kansallisten vaatimusten

7 — Mm. direktiivin 3 artiklan 1 kohdan kreikan- ja ranskankielisissä versioissa säädetään nimenomaisesti siitä, että lentokone rekisteröidään *ensimmäistä kertaa*, kun taas suomenkielisessä versiossa tätä ei erikseen mainita.

mukaisia. Yhteisön tason yhtenäistämisen rajoittaminen koskemaan vain niitä lentokoneita, jotka rekisteröidään ensimmäistä kertaa kansalliseen rekisteriin, perustuu komission toteaman mukaisesti seuraavaan ajatukseen: yhteisön lainsäätäjä on halunnut rajoittaa niiden uusien lentokoneiden melupäästöjä, jotka direktiivin antamisen jälkeen esitetään kirjattaviksi kansallisiin rekistereihin, ensinnäkin koska uudet lentokoneet muodostavat suurimman osan jokaisen valtion lentokonekannasta, ja toiseksi koska tämä menetelmä pakottaa lentokoneiden valmistajat edistämään sellaista tekniikkaa, jolla melusaastetta voidaan torjua. Yhteisön lainsäätäjä ei sitä vastoin ole tahtonut velvoittaa jäsenvaltioita uudistamaan olemassa olevaa kantaa poistamalla rekistereistä sellaiset jo rekisteröidyt lentokoneet, jotka ylittävät direktiivissä säädetyt lievemmät rajoitukset.

14. Toteankin siten, että lentokonetta, joka ei täytä saksalaisia vaatimuksia ja jolle haetaan rekisteröintiä direktiivin voimaantulon jälkeen ja toisaalta täysin samat ominaisuudet omaavaa, mutta Saksassa jo ennen direktiivin antamista rekisteröityä konetta kohdellaan eri tavalla. Erilainen kohtelu on kuitenkin yhteisön lainsäätäjän tahdon mukainen, sillä se halusi velvoittaa jäsenvaltiot olemaan hyväksymättä tietyt melurajat ylittäviä koneita, mutta se ei kuitenkaan halunnut rajoittaa kussakin jäsenvaltiossa jo ennen direktiivin antamista olemassa ollutta melusaastetta.

15. Yhteisön kaikelle lainsäädännölle, jossa säädetään vähimmäisvaatimuksista, on ominaista, että se voi johtaa (ensi näkemältä) siihen, että tiettyjä tuotteita voidaan kohdella huonommin tai että ylläpidetään eroa kilpailuedellytysten välillä. Kuten yhteisöjen tuomioistuin on jo asiassa Gallagher ym. antamassaan tuomiossa todennut, "nämä seuraukset johtuvat siitä yhdenmukaistamisen asteesta, joka kyseisillä, vähimmäisvaatimuksia sisältävillä säännöksillä halutaan saavuttaa". [8]

16. Edellä mainittujen toteamusten perusteella näyttää selvältä, että jäsenvaltio voi riidanalaisilla direktiiveillä säädetyn oikeudellisen järjestelmän mukaisesti kieltäytyä melutodistuksen antamisesta ja siten lentokoneen rekisteröinnistä huolimatta siitä, että kone on rekisteröity sääntöjen mukaisesti toisessa jäsenvaltiossa ja vaikka saman tyyppisten, ensimmäisessä jäsenvaltiossa jo rekisteröityjen lentokoneiden katsotaan edelleenkin täyttävän rekisteröinnin edellytykset. Tämän johdosta yhteisön johdannainen oikeus ei voi olla oikeudellisena perusteena Aher-yhtiön Saksan viranomaisiin kohdistamille vaatimuksille.

B *Perustamissopimuksen 30 artiklan tulkinta*

17. Asiassa Dassonville [9] annetun tuomion mukaan määrällisiä rajoituksia vaikutuksel-

8 — Asia C-11/92, tuomio 22.6.1993, Kok. 1993, s. I-3545, 22 kohta.

9 — Asia 8/74, tuomio 11.7.1974, Kok. 1974, s. 837, 5 kohta; Kok. Ep. II, s. 349.

taan vastaavana toimenpiteenä on pidettävä kaikkea jäsenvaltioiden kaupallista tai muuta toimintaa koskevaa lainsäädäntöä, joka voi rajoittaa yhteisön sisäistä kauppaa suoraan tai välillisesti taikka tosiasiallisesti tai mahdollisesti. Päinvastoin kuin mitä Aher-yhtiö väittää, katson että kysymys perustamissopimuksen 30 artiklan rikkomisesta ei tule käsiteltävänä olevassa tapauksessa esiin. Saksan liittotasavalta on lainmukaisesti käyttänyt sitä mahdollisuutta, mikä sille on annettu asian kannalta merkityksellisessä yhteisön lainsäädännössä, jossa ei sitä paitsi tavoitella lentokoneiden melupäästöjen sääntelyä koskevan kansallisen lainsäädännön täydellistä yhdenmukaistamista. Päinvastaisessa tapauksessa, eli jos kieltäytyminen rekisteröimästä lentokonetta, jonka kirjaamista saksalaiseen rekisteriin haetaan ensimmäistä kertaa, katsottaisiin kuuluvaksi perustamissopimuksen 30 artiklassa säädetyn kiellon soveltamisalaan sillä perusteella, että lentokone ei ole kansallisten, melusaastetta koskevien sääntöjen mukainen, kun saman tyyppinen kone on jo rekisteröity saksalaiseen rekisteriin, vaikka se ei ole kansallisten vaatimusten mukainen, tämä mitätöisi käytännössä vapauden säätää melupäästöjä koskevista ankarimmista vaatimuksista, minkä yhteisön lainsäätäjä on halunnut myöntää kansallisille viranomaisille direktiivin riidanalaisissa säännöksissä.

18. Kansallisten lakien vastavuoroisen tunnustamisen periaate, johon yhteisöjen tuomioistuin nojautuu tulkitessaan perustamissopimuksen 30 artiklaa, edellyttää, että nämä lait vastaavat sisällöltään ja laadultaan toisiaan. Se seikka, että direktiivissä itsessään sallitaan ankarampien rajojen säätäminen melupäästöille, tarkoittaa ipso facto, että nämä kansalliset lait eivät voi vastata toisiaan, eli näiden lakien vastavuoroinen tunnustaminen ei voi tulla kyseeseen.

19. Lisäksi päinvastoin kuin mitä Aher väittää, ei voida puhua lentokoneiden "kansallisuuteen" perustuvasta syrjivästä kohtelusta. Melupäästöjä koskevat rajoitukset koskevat kaikkia lentokoneita, jotka rekisteröidään ensimmäistä kertaa Saksassa. Ero tehdään vain jo rekisteröityjen lentokoneiden, olivatpa lentokoneet saksalaisia tai eivät, ja toisaalta kansalaisuudesta riippumatta niiden saman tyyppisten koneiden välille, joiden rekisteröintiä haetaan toimivaltaisilta Saksan viranomaisilta ensimmäistä kertaa.

20. Joka tapauksessa on korostettava, että tässä asiassa esille tulleiden seikkojen perusteella ei voida päätellä, että tietyt melupäästöjä koskevat rajat, kuten riidanalainen Saksan lainsäädäntö, olisi suhteeton toimenpide sen päämäärään eli melusaasteen rajoittamiseen nähden. Toissijaisesti katson, että yhteisöjen tuomioistuin on jo todennut, että ympäristönsuojelu on perustavanlaatuinen

valtion tavoite, joka voi rajoittaa perustamissopimuksen 30 artiklassa säädettyjen kieltojen soveltamista [10].

21. Tämän johdosta katson, ettei ole tarpeellista tutkia yksityiskohtaisemmin Saksan liittotasavallan esittämää perustelua, jonka mukaan vaikka riidanalaisten saksalaisten säännösten katsottaisiinkin kuuluvan perustamissopimuksen 30 artiklassa säädettyjen kieltojen soveltamisalaan, ne ovat kuitenkin perusteltuja ihmisten terveyden suojelemiseksi, siten kuin tämä vahvistetaan perustamissopimuksen 36 artiklassa.

VI Ratkaisuehdotus

22. Näillä perusteilla esitän, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa esitettyyn ennakkoratkaisukysymykseen seuraavasti:

Ääntä hitaammin lentävien ilma-alusten melupäästöjen rajoittamisesta 20 päivänä joulukuuta 1979 annettu neuvoston direktiivi 80/51/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 83/206/ETY, sisältää melurajoituksia koskevat vähimmäisvaatimukset sellaisille lentokoneille, jotka rekisteröidään ensimmäistä kertaa jäsenvaltioissa; direktiivissä jäsenvaltioiden sallitaan hyväksyvän ankarampiakin vaatimuksia. Kansallinen säännös, jossa yhteisön edellä mainitun erityissäännöksen mukaisesti asetetaan ankarammat melurajoitukset niiden lentokoneiden osalta, joiden rekisteröintiä haetaan ensimmäistä kertaa, on EY:n perustamissopimuksen 30 artiklassa määrätyn tavaroiden vapaan liikkuvuuden periaatteen mukainen, vaikka se estää toisessa jäsenvaltiossa jo rekisteröidyn lentokoneen rekisteröimisen Saksassa ja vaikka saman tyyppiset, Saksassa ennen direktiivin antamista jo rekisteröidyt lentokoneet säilyttävät rekisteröintinsä.

10 — Yhteisöjen tuomioistuin on jo asiassa 240/83, Association de défense des brûleurs d'huiles usagées, 7.2.1985 antamassaan tuomiossa (Kok. 1985, s. 531) katsonut, että ympäristönsuojelu on yksi yhteisön olennaisimmista tavoitteista, johon tietyt rajoitukset tavaroiden vapaalle liikkuvuudelle voivat sellaisenaan perustua. Tämä tulkinta on sittemmin vahvistettu Euroopan yhtenäisasiakirjassa. Edellä esitetty huomioon ottaen on siten todettava, että ympäristönsuojelu on sellainen pakottava vaatimus, jonka perusteella perustamissopimuksen 30 artiklan soveltamista voidaan rajoittaa. Asia 302/86, komissio v. Tanska, tuomio 20.9.1988 (Kok. 1988, s. 4607, 8 ja 9 kohta).