ĢENERĀLADVOKĀTA L. A. HĒLHUDA [*L. A. GEELHOED*] SECINĀJUMI,

sniegti 2005. gada 14. jūlijā [1]

I — Ievads

1. 2003. gada 27. maijā Tiroles zemes ministru prezidents [*Landeshauptmann*] pieņēma noteikumus, ar ko tika aizliegta automašīnu ar kravnesību, kas pārsniedz 7,5 t un kas pārvadā noteiktas preces, kustība pa autoceļa A 12 joslu Innas ielejā [*Inntal*] Austrijā. Šie noteikumi tika pieņemti, lai samazinātu slāpekļa dioksīda izmešu līmeni, ko rada smagas kravnesības automašīnas, un tiem bija jāstājas spēkā ar 2003. gada 1. augustu. Šajā kontekstā Komisija nekavējoties uzsāka procedūru saistībā ar pienākuma neizpildi saskaņā ar EKL 226. pantu, uzsverot, ka šādas darbības ir pretrunā Kopienas tiesību normām transporta jomā un Līguma noteikumiem par preču brīvu apriti.

2. Šajā lietā ir izvirzīti būtiski jautājumi par principiem, kas ir attiecināmi uz darbību, kuru mērķis ir vides aizsardzība, saskaņošanu ar Līguma nosacījumiem par iekšējā tirgus darbību. Abi minētie ir Kopienas pamatmērķi, kas noteikti EKL 2. pantā un arī vairākos citos Līguma pantos.

3. Līguma noteikumi par preču un pakalpojumu brīvu apriti, ieskaitot transporta pakalpojumus, ir bijuši pamats lielākai ģeogrāfiskai specializācijai Kopienas teritorijā. Proti, tā rezultātā transporta kustība ir augusi ātrāk nekā iekšzemes kopprodukts: transporta kustības pieauguma attiecība pret ekonomikas pieaugumu ir palielinājusies par aptuveni pusotru procentu. Transporta nozares pārvadājumu daļa, kas līdz astoņdesmito gadu vidum bija valsts ierobežojoša rakstura tiesiskā regulējuma objekts vairākās dalībvalstīs, visvairāk pelnīja, pamatojoties uz šādu neproporcionālu izaugsmi. Tai pat laikā, vispārīgos vārdos, dzelzceļa transporta pārvadājumu sfērā valdīja stagnācija un apjoms samazinājās; preču transports pa iekšējiem ūdensceļiem palielinājās tikai nedaudz, ņemot vērā ierobežoto tādas infrastruktūras pieejamību, kas nepieciešama, lai veiktu liela

1 — Oriģinālvaloda — angļu.

apjoma iekšzemes navigāciju, bet preču transports pa autoceļiem ātri pieauga. Katra Kopienas paplašināšanās kārta deva papildu impulsus šādam pieaugumam.

4. Tomēr tam, ka preču transports pa autoceļiem strauji palielinās, ir arī negatīvā puse: satiksmes sastrēgumi uz Kopienas ceļiem, it īpaši savienojumos starp saimnieciskās darbības centriem, daudz ātrāka ceļu infrastruktūras nolietošanās, kā rezultāta paaugstinās infrastruktūras uzturēšanas izmaksas, trokšņa līmeņa un gaisa piesārņojuma izmešu radītā ietekme uz vidi un, visbeidzot, draudi cilvēku veselībai un drošībai, ko rada sastrēgumi un vides piesārņojums.

5. Pēdējo 25 gadu laikā vairākums dalībvalstu ir ieviesušas vairākus pasākumus, kuru mērķis ir ierobežot un mērķtiecīgi novirzīt tās negatīvās blakus sekas, ko rada autoceļu transporta pieaugums. Tā, piemēram, tika ieviesti īpaši nodokļi, lai finansētu autoceļu infrastruktūras izmaksas. Tranzīta autotransports parasti tiek novadīts tā, lai apietu blīvi apdzīvotas vietas un tās vietas, kuru ainava un daba ir neaizsargātas. Vairākas tranzītvalstis ierobežo savu autoceļu infrastruktūras lietošanu lielas kravnesības automašīnu transporta satiksmei nedēļas nogalēs vai nakts laikā. Visbeidzot, ir mēģināts ietekmēt transporta veida izvēli tuvākos attālumos, ieviešot mērķa subsīdijas, īpašas nodevas un saistošas tiesību normas.

6. Šie pasākumi ir cieši saistīti ar dalībvalstu pienākumu ievērot Kopienu noteikumus, kas ir pieņemti, lai samazinātu dažādu darbību ietekmi uz vidi un lai aizsargātu vidi, cilvēku, dzīvnieku un augu veselību.

7. Šajā lietā ir apvienoti visi manis īsumā iepriekš aprakstītie attīstības veidi. Lieta atspoguļo saspīlējumu, kāds veidojas starp preču transporta pa autoceļiem ekonomisko attīstību un citu interešu, kas ir pret šādas attīstības nevēlamo ietekmi, aizsardzību.

II — Atbilstošās tiesību normas

A — *Kopienu tiesības*

8. Autotransporta kravu pārvadājumu noteikumi Kopienas teritorijā ietverti Regulā

Nr. 881/92 [2] un Regulā Nr. 3118/93 [3].

9. Regulas Nr. 881/92 3. pantā ir paredzēta Kopienas izsniegta atļauja pārvadātājiem, kas veic uzņēmējdarbību tās teritorijā. Šo atļauju izsniedz dalībvalsts katram pārvadātājam, kas veic uzņēmējdarbību tās teritorijā un kuram ir atļauts veikt starptautiskos autopārvadājumus.

10. Turklāt Regulas Nr. 3118/93 1. panta pirmais punkts nosaka:

"Katrs autopārvadātājs, kas veic kravu komercpārvadājumus un kam ir izsniegta Kopienas atļauja, kura paredzēta Regulā (EEK) Nr. 881/92, ir tiesīgs saskaņā ar šajā regulā izklāstītiem nosacījumiem pagaidu kārtā sniegt iekšzemes autopārvadājumu pakalpojumus komerciālā nolūkā citā dalībvalstī, še turpmāk, attiecīgi "kabotāžas pārvadājumi" un "uzņēmēja dalībvalsts", neizveidojot šajā valstī juridisko adresi vai struktūru."

11. Kopienu tiesiskais regulējums par apkārtējā gaisa kvalitātes aizsardzību ir noteikts Direktīvā 96/62/EK par apkārtējā gaisa kvalitātes novērtēšanu un pārvaldību [4] un Direktīvā 1999/30/EK par robežvērtību noteikšanu sēra dioksīda, slāpekļa dioksīda un slāpekļa oksīdu, makrodaļiņu un svina koncentrācijai apkārtējā gaisā [5] (turpmāk tekstā — "gaisa kvalitātes direktīvas"). Abas direktīvas tika pieņemtas atbilstoši EK līguma 130. S panta 1. punktam (jaunajā redakcijā — EKL 175. panta 1. punkts).

12. Atbilstoši Direktīvas 96/62 1. pantam tās galvenais mērķis ir definēt kopējas stratēģijas pamatprincipus, lai:

— noteiktu un izvirzītu mērķus attiecībā uz apkārtējā gaisa kvalitāti Kopienā

2 — Padomes 1992. gada 26. marta Regula (EEK) Nr. 881/92 par piekļuvi Kopienas autopārvadājumu tirgum, ja pārvadājumus veic uz dalībvalsts teritoriju vai no tās, vai arī šķērsojot vienas vai vairāku dalībvalstu teritoriju (OV L 95, 1. lpp.), ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 1. marta Regula (EEK) Nr. 484/2002 (OV L 76, 1. lpp.), turpmāk tekstā — "Regula Nr. 881/92".

3 — Padomes 1993. gada 25. oktobra Regula (EEK) Nr. 3118/93, ar ko paredz nosacījumus, saskaņā ar kuriem ārvalstu pārvadātāji dalībvalstī drīkst sniegt kravu iekšzemes autopārvadājumu pakalpojumus (OV L 279, 1. lpp.), kura grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 1. marta Regulu Nr. 484/2002 (OV L 76, 1. lpp.; turpmāk tekstā — "Regula Nr. 3118/93").

4 — Padomes 1996. gada 27. septembra Direktīva 96/62/EK par apkārtējā gaisa kvalitātes novērtēšanu un pārvaldību (OV L 296, 55. lpp.; turpmāk tekstā — "Direktīva 96/62").

5 — Padomes 1999. gada 22. aprīļa Direktīva 1999/30/EK par robežvērtību noteikšanu sēra dioksīda, slāpekļa dioksīda un slāpekļa oksīdu, makrodaļiņu un svina koncentrācijai apkārtējā gaisā (OV L 163, 41. lpp.; turpmāk tekstā — "Direktīva 1999/30").

nolūkā nepieļaut, novērst vai samazināt piesārņojuma kaitējumu iedzīvotāju veselībai un videi kopumā,

— novērtētu apkārtējā gaisa kvalitāti dalībvalstīs pēc vienotām metodēm un kritērijiem,

— iegūtu objektīvu informāciju par apkārtējā gaisa kvalitāti un nodrošinātu tās pieejamību atklātībā, cita starpā izmantojot trauksmes sliekšņus,

— saglabātu gaisa kvalitāti, ja tā ir laba, un to uzlabotu citos gadījumos.

13. Direktīvas 96/62 4. pantā ir paredzēts, ka par piesārņojošām vielām, kas uzskaitītas I pielikumā, Komisija iesniedz Eiropas Savienības Padomei priekšlikumus robežvērtību noteikšanai.

14. Direktīvas 96/62 7. pantā noteiktas vispārējas prasības apkārtējā gaisa kvalitātes uzlabošanai. Tā pirmā un trešā punkta redakcija ir šāda:

"1. Dalībvalstis veic robežvērtību ievērošanas nodrošināšanai vajadzīgos pasākumus.

[..]

3. Dalībvalstis izstrādā rīcības plānus, kur gadījumiem, kad pastāv robežvērtību un/vai trauksmes sliekšņu pārsniegšanas risks, paredz īstermiņa pasākumus šā riska un šādu notikumu varbūtējā ilguma samazināšanai. Šajos plānos katrā konkrētā gadījumā var paredzēt ierobežot un vajadzības gadījumos pārtraukt darbības, ieskaitot mehānisko transportlīdzekļu satiksmi, kas izraisa robežvērtību pārsniegšanu."

15. Direktīvas 96/62 8. panta 3. punktā ir noteikti pasākumi, kas attiecas uz zonām, kurās [piesārņojuma] līmenis ir augstāks nekā robežvērtība. Trešais punkts noteic:

"Zonās un aglomerācijās, kas noteiktas pirmajā punktā [kur vienas vai vairāku piesārņojošo vielu līmenis pārsniedz pielaides robežas summu], dalībvalstis veic pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek izstrādāts un īstenots plāns vai programma piesārņojuma samazināšanai līdz robežvērtībai noteiktā termiņā.

Minētais plāns vai programma jānodod atklātībai un tajā obligāti jābūt vismaz IV pielikumā uzskaitītajai informācijai."

— stundas robežvērtība ir noteikta 200 $\mu g/m^3$, ko "kalendārā gada laikā nedrīkst pārsniegt vairāk kā 18 reizes", reizinot ar piesārņojuma izteiksmi procentos, ko pakāpeniski samazina līdz 2010. gada 1. janvārim;

16. Direktīvas 1999/30 4. pantā minēts pamatojums slāpekļa dioksīda (NO_2) robežvērtībām:

— gada robežvērtība ir noteikta 40 $\mu g/m^3$, to reizinot ar tādu pašu piesārņojuma izteiksmi procentos, ko pakāpeniski samazina līdz 2010. gada 1. janvārim, vai 56 $\mu g/m^3$ 2002. gadam.

"1. Dalībvalstis veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka saskaņā ar 7. pantu noteiktā slāpekļa dioksīda, atbilstošos gadījumos — slāpekļa oksīdu, koncentrācija apkārtējā gaisā II pielikuma I iedaļā norādītajos termiņos nepārsniedz tajā noteiktās robežvērtības.

B — *Austrijas tiesības*

18. Apstrīdētie noteikumi tika pieņemti, pamatojoties uz Likuma par gaisa aizsardzību pret piesārņojumiem 10., 11. un 14. pantu (*Immissionsschutzgesetz-Luft*, turpmāk tekstā — "*IG-L*"), ar kuriem Austrijas tiesībās transponēta Direktīva 96/62 un Direktīva 1999/30. *IG-L* 10. pantā ir paredzēta veicamo pasākumu saraksta publicēšana robežvērtības pārsniegšanas gadījumā. 11. pantā minēti principi, kas šajā sakarā jāievēro: piesārņotāja–maksātāja princips un samērīguma princips. 14. pantā ietverti noteikumi, kas īpaši piemērojami pārvadājumu nozarē.

Direktīvas II pielikuma I iedaļā noteiktās pielaides piemēro saskaņā ar Direktīvas 96/62/EK 8. pantu.

2. Slāpekļa dioksīda radītā apkārtējā gaisa piesārņojuma trauksmes slieksnis ir noteikts II pielikuma II iedaļā."

III — Fakti un procedūra

17. Direktīvas 1999/30 II pielikumā ir noteiktas šādas slāpekļa dioksīda robežvērtības, lai aizsargātu cilvēku veselību:

19. Konstatējot definētās slāpekļa dioksīda robežvērtības pārsniegšanu 2002. gada 1. ok-

tobrī, uz laiku tika aizliegta lielas kravnesības automašīnu kustība nakts stundās pa vienu no autoceļa A 12 joslām Innas ielejā. 2002. gada laikā *IG-L* noteiktā robežvērtība 56 $\mu g/m^3$ apjomā šī autoceļa joslā tika pārsniegta atkārtoti. Tādējādi [transporta] kustības nakts stundās aizliegums tika pagarināts un vēlāk, no 2003. gada 1. jūnija, tika aizstāts ar pastāvīgu aizliegumu preču pārvadājumiem nakts stundās, ko veic lielas kravnesības automašīnas, kas smagākas par 7,5 t; šāds aizliegums bija spēkā visu gadu.

20. 2003. gada 27. maijā, pamatojoties uz *IG-L*, Tiroles zemes ministru prezidents pieņēma apstrīdētos noteikumus. No 2003. gada 1. augusta pa attiecīgo autoceļa A 12 joslu tika pilnībā aizliegta lielas kravnesības automašīnu, kas pārvadā noteiktas preces, kustība. Saskaņā ar apstrīdēto noteikumu 1. pantu to mērķis ir samazināt ar cilvēku darbībām saistītā piesārņojuma izplūdi un uzlabot gaisa kvalitāti, lai *inter alia* nodrošinātu ilgstošu cilvēku, kā arī faunas un floras veselību.

21. Ar noteikumu 2. pantu tika norobežota tā sauktā "sanitārā zona", kas ir apmēram 46 km gara autoceļa A 12 josla starp Kundlas [*Kundl*] un Ampasas [*Ampass*] pašvaldībām. Saskaņā ar noteikumu 3. pantu tika aizliegta lielas kravnesības automašīnām vai tām lielas kravnesības automašīnām ar puspiekabi, kas smagākas par 7,5 t, un lielas kravnesības automašīnām ar piekabi, kuru maksimāli atļautā pievienotā masa pārsniedz 7,5 t, pārvietoties pa minēto joslu un pārvadāt šādas preces: visus Eiropas atkritumu katalogā minētos atkritumus [6], labību, guļbaļķus, mizas un korķi, dzelzsrūdu un rūdu, kas nav dzelzsrūda, akmeņus, zemi, gruvešus, motorizētus transportlīdzekļus un piekabes vai būvniecībai paredzētu tēraudu. Aizliegums bija piemērojams nekavējoties — sākot no 2003. gada 1. augusta, un kompetentajām iestādēm nevajadzēja papildus iejaukties. Noteikumu 4. pants nosaka izņēmumu, ka šim aizliegumam netiek pakļautas lielas kravnesības automašīnas, kas ierodas vai atstāj Insbrukas pilsētas teritoriju vai Kufšteinas [*Kufstein*], Švacas [*Schwaz*] vai Insbruklandes [*Innsbruck-Land*] apriņķus. *IG-L* ietvēra arī citas atkāpes. Aizliegums neattiecās uz citu kategoriju automašīnām, tostarp uz automašīnām — autoceļu tīrītājām, atkritumu savācējām, kā arī uz lauksaimniecības un meža tehniku. Visbeidzot, īpaši izņēmumi var tikt pieņemti attiecībā uz citu kategoriju automašīnām būtisku sabiedrības vai privātu interešu dēļ.

22. Pēc pirmās savstarpējās informācijas apmaiņas ar Austrijas Republiku Komisija 2003. gada 25. jūnijā šai dalībvalstij nosūtīja brīdinājuma vēstuli un aicināja to sniegt atbildi vienas nedēļas laikā. Austrijas valdība sniedza atbildi 2003. gada 3. jūlija vēstulē. 2003. gada 9. jūlijā Komisija saskaņā ar EKL 226. pantu Austrijas Republikai nosūtīja

6 — Komisijas 2000. gada 3. maija Lēmums Nr. 2000/532/EK, ar ko aizstāj Lēmumu Nr. 94/3/EK, ar ko izveido atkritumu katalogu, piemērojot Padomes Direktīvas 75/442/EEK par atkritumiem 1. panta a) apakšpunktu un Padomes Direktīvas 94/904/EK, ar ko izveido bīstamo atkritumu katalogu saskaņā ar Padomes Direktīvas 91/689/EEK par bīstamajiem atkritumiem 1. panta 4. punktu (OV L 226, 3. lpp.), redakcijā, kas izriet no Padomes 2001. gada 23. jūlija Lēmuma Nr. 2001/573/EK, ar ko groza Komisijas Lēmumu Nr. 2000/532/EK attiecībā uz atkritumu katalogu (OV L 203, 18. lpp.).

argumentētu atzinumu, nosakot Austrijas Republikai vienas nedēļas termiņu, lai sniegtu atbildi uz šo atzinumu. Šī dalībvalsts atbildi uz argumentēto atzinumu sniedza 2003. gada 18. jūlija vēstulē.

23. Komisija, turpinot uzskatīt, ka apstrīdētie noteikumi nav saderīgi ar Kopienu tiesībām, 2003. gada 23. jūlijā uzsāka šo procedūru saistībā ar pienākuma neizpildi saskaņā ar EKL 226. pantu. Komisijas prasījumi Tiesai ir šādi:

— atzīt, ka noteikumi ar ko tiek ierobežota autoceļa A 12 lietošana Innas ielejā posmā starp 20,359. kilometru Kundlas aglomerācijā un 66,780. kilometru Ampasas aglomerācijā kravas automašīnām, kas smagākas par 7,5 t un kas pārvadā noteiktas preces, nav saderīgi ar Austrijas Republikas pienākumiem, kas tai uzlikti ar Regulas Nr. 881/92 1. un 3. pantu, Regulas 3118/93 1. un 6. pantu un EKL 28.–30. pantu, un

— piespriest Austrijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

24. Vienlaicīgi, saskaņā ar EKL 242. un 243. pantu Komisija lūdz Tiesas priekšsēdētāju noteikt, ka Austrijas Republikai ir jāievieš pagaidu pasākumi, lai nodrošinātu, ka apstrīdētajos noteikumos ietvertā aizlieguma izpilde tiek apturēta līdz Tiesas lēmuma pieņemšanai pamata prāvā [7].

25. Ar 2003. gada 30. jūlija rīkojumu Tiesas priekšsēdētājs pēc Komisijas lūguma noteica, ka saskaņā ar Reglamenta 84. panta 2. punktu *status quo* saglabāšanai Austrijas Republikai jāaptur apstrīdētajos noteikumos minētā sektorālā kustības aizlieguma izpilde līdz rīkojuma par pagaidu noregulējuma atcelšanu pasludināšanai [8].

26. Ar 2003. gada 2. oktobra rīkojumu [9] Tiesas priekšsēdētājs noteica, ka apstrīdētajos noteikumos iekļautā kustības aizlieguma izpildes apturēšana ir pagarināta līdz 2004. gada 30. aprīlim un, pamatojoties uz 2004. gada 27. aprīļa rīkojumu [10], šis pagarinājums ir spēkā līdz Tiesas sprieduma pasludināšanai pamata prāvā.

27. Ar 2003. gada 16. septembra un 2004. gada 21. janvāra rīkojumiem Tiesas priekšsē-

7 — Lieta C-320/03 R Komisija/Austrija.

8 — Rīkojums lietā C-320/03 R Komisija/Austrija (*Recueil*, I-7929. lpp.).

9 — Rīkojums lietā C-320/03 R Komisija/Austrija (*Recueil*, I-11665. lpp.).

10 — Rīkojums lietā C-320/03 R Komisija/Austrija (*Recueil*, I-3593. lpp.).

dētājs atļāva vispirms Vācijas Federatīvajai Republikai un Itālijas Republikai, un vēlāk Nīderlandes Karalistei iestāties lietā un atbalstīt Komisijas prasījumus.

IV — Par pieņemamību

28. Austrijas valdība apstrīd Komisijas prasības pieņemamību ārkārtīgi īso termiņu dēļ, kas tai tika piešķirti pirmstiesas procedūras laikā, lai sagatavotu atbildes uz Komisijas nosūtīto brīdinājuma vēstuli un argumentēto atzinumu. Austrijas Republika uzskata, ka šādos apstākļos nav bijis iespējams sagatavot atbilstošu aizstāvību un tādējādi tai ir tikušas liegtas tiesības uz taisnīgu un objektīvu tiesvedību. Tā arī apšauba, vai Komisijas dienesti nopietni ir pārbaudījuši apsvērumus, kas tika sniegti kā atbilde uz Komisijas apgalvojumiem.

29. Austrijas Republika piebilst, ka Komisijai vajadzēja piemērot procedūru, kas paredzēta Regulā (EK) Nr. 2679/98 par iekšējā tirgus darbību attiecībā uz brīvu preču apriti starp dalībvalstīm [11].

30. Komisija atzīst, ka tās noteiktie termiņi patiešām bija ļoti īsi, bet uzskata, ka tie tomēr ir pamatojami, jo apstrīdētajiem noteikumiem bija jāstājas spēkā no 2003. gada 1. augusta.

31. Tiesa bieži ir norādījusi, ka pirmstiesas procedūras mērķis ir sniegt attiecīgajai dalībvalstij iespēju ievērot pienākumus, ko tai uzliek Kopienu tiesības, vai arī uzsvērt šos aizstāvības pamatus attiecībā uz Komisijas izvirzītajiem iebildumiem [12]. Ņemot vērā šos abus mērķus, Komisijai dalībvalstīm ir jādod saprātīgs laiks, lai atbildētu uz brīdinājuma vēstuli un lai aizpildītu argumentētajā atzinumā minētās prasības vai, ja tas nepieciešams, sagatavotu savu aizstāvību. Tiesa vienlīdz ir lēmusi, ka, lai noteiktu, vai piešķirtais termiņš ir saprātīgs, ir jāņem vērā visi lietas apstākļi un ļoti īsi termiņi ir pamatojami noteiktos gadījumos, it īpaši ja ir nepieciešami steidzami līdzekļi pienākuma izpildei vai arī ja attiecīgajai dalībvalstij jau ilgi pirms procedūras uzsākšanas pilnībā ir bijis zināms Komisijas viedoklis [13].

11 — Padomes 1998. gada 7. decembra Regula (EK) Nr. 2679/98 par iekšējā tirgus darbību attiecībā uz preču brīvu apriti starp dalībvalstīm (OV L 337. lpp.; turpmāk tekstā — "Regula Nr. 2679/98").

12 — 2001. gada 13. decembra spriedums lietā C-1/00 Komisija/Francija (Recueil, I-9989. lpp., 64. punkts), 1999. gada 28. oktobra spriedums lietā C-328/96 Komisija/Austrija (Recueil, I-7479. lpp., 34. punkts) un 1988. gada 2. februāra spriedums lietā 293/85 Komisija/Beļģija (Recueil, 305. lpp., 14. punkts).

13 — Skat. lietas, kas minētas iepriekšējā zemsvītras piezīmē: spriedums lietā Komisija/Francija, 65. punkts, spriedums lietā Komisija/Austrija, 51. punkts, un spriedums lietā Komisija/Beļģija,14. punkts.

32. Veids, kādā tiek virzīta pirmstiesas procedūra, ir jāizskata, ņemot vērā visus šīs lietas apstākļus. Pēc sūdzības saņemšanas 2003. gada 6. maijā Komisija pieprasīja, lai Austrijas iestādes sniedz informāciju par toreiz vēl ierosinātajiem noteikumiem, norādot minēto pasākumu iemeslus. Austrijas iestādes sniedza atbildi 2003. gada 13. jūnijā. Pa to laiku apstrīdētie noteikumi bija pieņemti, un tiem bija jāstājas spēkā 2003. gada 1. augustā. Tas radītu situāciju, kurā, pēc Komisijas domām, Austrijas Republika nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek Kopienu tiesības, un tā radītu neatgriezeniskas sekas pārvadājumu nozarē. Lai novērstu šādas situācijas rašanos, Komisija, lielā mērā apstākļu, ko radīja Austrijas iestāžu noteiktie termiņi apstrīdēto noteikumu ieviešanai, dēļ bija spiesta paātrināti virzīt pirmstiesas procedūru, tādējādi izpildot procesuālos nosacījumus un pieprasot pagaidu pasākumus saskaņā ar EKL 243. pantu.

33. Austrijas iestādēm Komisijas nostāja bija zināma pirms pirmstiesas procedūras uzsākšanas un apstrīdēto noteikumu pieņemšanas.

34. Šādos apstākļos es uzskatu, ka Komisijai nebija citas iespējas, kā virzīt pirmstiesas procedūru tādā veidā, kā tas tika darīts, un noteiktie termiņi šajā kontekstā nav uzskatāmi par nesaprātīgiem. Tādos apstākļos kā šajā lietā paziņojums, ka Komisijas celtā prasība pret dalībvalsti nav pieņemama, būtiski apšaubītu ar EKL 211. pantu piešķirto Komisijas lomu uzraudzīt dalībvalstu pienākumu izpildi, kas izriet no Kopienu tiesībām, un, ja nepieciešams, aizsākt procesu saskaņā ar EKL 226. pantu.

35. Austrijas valdības apstiprinājums, ka Komisijai bija jāpiemēro Regulā Nr. 2679/98 noteiktā procedūra, ir jānoraida. Šīs regulas mērķis ir iespējami īsā laikā novērst šķēršļus preču brīvai apritei starp dalībvalstīm, kā tas noteikts tās 1. pantā. Nav nepieciešams iedziļināties šīs procedūras detaļās, ko pamatā, bet ne tikai, veicināja privātpersonu darbību radītas situācijas, par ko liecina Tiesas spriedumi lietās Komisija/Francija [14], *Schmidberger* [15] un citās, bet ir pietiekami minēt, ka šāda procedūra nekādā gadījumā nav atzīstama par iepriekšēju nosacījumu, kas Komisijai būtu jāizpilda pirms pirmstiesas procedūras uzsākšanas saskaņā ar EKL 226. pantu. Tā arī neaizstāj šo procedūru. Tiesa ir konsekventi lēmusi, ka, "neskatoties uz citām tai Līgumā piešķirtajām pilnvarām, lai nodrošinātu dalībvalstu ar Kopienu tiesībām uzlikto pienākumu izpildi, Komisijai ir dota rīcības brīvība, lai lemtu par prasības celšanu saistībā ar valsts pienākumu neizpildi, nepastāvot nepieciešа-

14 — 1997. gada 9. decembra spriedums lietā C-265/95 Komisija/Francija (*Recueil*, I-6959. lpp.).

15 — 2003. gada 12. jūnija spriedums lietā C-112/00 *Eugen Schmidberger, Internationale Transporte und Planzüge*/Austrija (*Recueil*, I-5659. lpp.).

mībai pamatot savu izvēli; apsvērumi šīs izvēles noteikšanā neskar prasības pieņemamību" [16]. Tādēļ Komisijas pilnvaras saskaņā ar EKL 226. pantu nevar novērtēt vai ierobežot ar atvasinātām Kopienu tiesībām [17]. Es vēlētos piebilst, ka pat tad, ja šai procedūrai tiktu piemēroti Regulas 5. panta noteikumi, Austrijas valdībai pēc Komisijas pieprasījuma būtu jāpieprasa sniegt atbildi piecu darba dienu laikā no tā saņemšanas. Lai arī konteksts atšķiras no pirmstiesas procedūras, tomēr ir dīvaini, ka Austrijas valdība, netieši atsaucoties uz Regulu, uzskata, ka minētais termiņš ir pieņemams.

36. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Komisijas prasība ir jāatzīst par pieņemamu.

16 — 2001. gada 26. jūnija spriedums lietā C-70/99 Komisija/Portugāle (*Recueil*, I-4845. lpp., 17. punkts).

17 — Sal. ar 2005. gada 2. jūnija spriedumu lietā C-394/02 Komisija/Grieķija (Krājums, I-4713. lpp., 27. un 28. punkts) un tajā minēto judikatūru.

V — Lietas būtība

A — *Komisijas un Vācijas, Itālijas un Nīderlandes valdību argumenti*

37. Kā minēts iepriekš, Komisija uzskata, ka apstrīdētie noteikumi ir pretrunā Kopienu Regulā Nr. 881/92 un Regulā Nr. 3118/93 minētajiem noteikumiem pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas brīvības un ar EKL 28. un 30. pantu garantētās preču brīvas aprites jomā. Pirms pievērsties minētajiem apgalvojumiem, Komisija norāda uz apstrīdēto noteikumu ieviešanas rezultātā radušos nekavējošo praktisko un ekonomisko ietekmi.

38. Autoceļa A 12 posms, uz kuru attiecas noteikumi, tiek intensīvi lietots, jo tā ir vieta, kurā savienojas Ziemeļu–Dienvidu satiksmes līnija starp Vāciju un Itāliju un iekšējā Austrijas Austrumu–Rietumu satiksmes līnija. Atbilstoši Tiroles [sniegtajai] statistikai A 12 autoceļu ik dienu vidēji izmanto 5200 lielas kravnesības automašīnas starp Verglu [*Wörgl*] un Halli [*Hall*]. Uzmanīgāk izpētot transporta līdzekļus, kurus ietekmēs noteikumi, un ņemot vērā izņēmumus vietējam transportam, var secināt, ka minētie noteikumi ik dienas skars 610 ārvalstu automašīnas un 130 Austrijas automašīnas. Tā kā attiecīgā autoceļa A 12 posmu var apiet tikai pa ievērojamu apvedceļu, ar noteikumiem faktiski tika aizliegta visu tranzīta lielas

kravnesības automašīnu, kas pārvadā šajos noteikumos uzskaitītās preces, satiksmi. Vācijas valdība piebilst, ka, izmantojot garākus alternatīvos ceļus, tiks palielināts gaisa piesārņojums un tas tikai mainīs problēmas izcelsmes vietu.

39. Noteikumi rada vērā ņemamas ekonomiskas sekas ne tikai pārvadājumu sektorā vien, bet arī norādīto preču ražotājiem, jo viņiem būs jāsaskaras ar lielākiem transporta izdevumiem vai pārvadājumu organizēšanas problēmām, meklējot alternatīvas preču transportēšanai klientiem. Komisija un lietā iestājušos valstu valdības norāda, ka it īpaši tiks apdraudēti vidējie un mazie transporta uzņēmumi, no kuriem daudzi specializējas norādīto preču pārvadāšanā.

40. Komisija un lietā iestājušos valstu valdības uzsver, ka par reālu nevar uzskatīt attiecīgo pārvadājumu novirzīšanu uz dzelzceļu īsā laikposmā. Tas attiecas uz trīs iespējām, kā novirzīt esošos attiecīgo preču pārvadājumus uz dzelzceļa transportu: dzelzceļa transports, transports bez konvoja un transports ar konvoju (*Rollende Landstrasse*). Pat neņemot vērā, ka pārvietot preces pa dzelzceļu nav autopārvadātāju uzdevums, šādu iespēju pašlaik nevar uzskatīt par reālu alternatīvu autoceļu pārvadājumiem, ņemot vērā Brenneres [*Brenner*] dzelzceļa maģistrāles kapacitāti, kā arī ņemot vērā tehniskos ierobežojumus, kavējumus un uzticamības trūkumu šim transporta veidam. Nav iespējams īsā laikā pietiekami palielināt kapacitāti. Plānotā kapacitātes palielināšana "Brennere–2005" programmas ietvaros ir domāta, lai apmierinātu esošo pieprasījumu, un tajā nevar iekļaut papildu pieprasījumu, ko radīs apstrīdēto noteikumu [radītais] aizliegums. Pāreja uz dzelzceļa transportu padarīs attiecīgo preču pārvadājumus mazāk rentablus.

41. Ņemot vērā šo ietekmi, Komisija un lietā iestājušos valstu valdības norāda, ka ir skaidrs, ka ar apstrīdētajiem noteikumiem, tiem esot pretrunā Regulai (EEK) Nr. 881/92 un Regulai (EEK) Nr. 3118/93, tiek ierobežota piekļuve pārvadājumu pakalpojumu tirgum, pārkāpjot EKL 28. un 30. pantu. Itālijas un Nīderlandes valdības papildina, ka ar tiem tiek ierobežotas tiesības veikt brīvu tranzītu pa dalībvalsts teritoriju, kuras ir atzinusi Tiesa *SIOT*[18] lietā.

42. Papildus jāmin, ka, lai gan noteikumiem, tos sagatavojot, bija neitrāls raksturs, tomēr tie *de facto* visvairāk ietekmē tranzīta pārvadājumus. Statistikas dati liecina par to, ka 80 % šo pārvadājumu veic uzņēmumi, kas nav Austrijas uzņēmumi, turpretī pārvadājumus, kurus šie noteikumi neskar, veic 80 % Austrijas uzņēmumu. Tādēļ ar noteikumiem

18 — 1983. gada 16. marta spriedums lietā 266/81 *SIOT* (*Recueil*, 731. lpp.).

(netieši) tiek radīta diskriminācija starp nacionālajiem un ārvalstu transporta uzņēmumiem. Tātad tos nevar pamatot ar vides aizsardzības apsvērumiem.

43. Ja Tiesas viedoklis būs citāds, tad Komisija norāda, ka apstrīdētos noteikumus nevar pamatot ar gaisa kvalitātes direktīvām. No vienas puses, beztermiņa sektorālu satiksmes aizliegumu nevar pamatot ar Direktīvas 96/62 7. panta 3. punktu. No otras puses, Komisija pieņem, ka ir ievēroti Direktīvas 8. panta 3. punkta izpildes priekšnosacījumi, jo slāpekļa dioksīda robežvērtība, pārsniedzot pielaides normu, 2002. gadā nepārprotami tika pārsniegta. Tomēr *IG-L* 10. pantā ietvertais pasākumu saraksts neietver elementus, kas kā prasība noteikti minētajā pantā un Direktīvas IV pielikumā. Lietā iestājušās valdības vienlīdz kritizē pielietoto metodi, ar kuras palīdzību tiek noteikts piesārņojuma līmenis un izdarīts secinājums, ka slāpekļa dioksīda izplūdi it īpaši rada noteikta lielas kravnesības automašīnu kategorija.

44. Lai gan Austrijas valdība cenšas pamatot apstrīdētos noteikumus ar apsvērumiem, kas vienlaikus attiecas uz sabiedrības veselību un vides aizsardzību, tomēr saskaņā ar Komisijas un lietā iestājušos valdību viedokli ir acīmredzams, ka galvenais ir pēdējais apsvērums. Pamatojums, kas balstīts uz apsvērumiem, kas saistīti ar sabiedrības veselību saskaņā ar EKL 30. pantu, ir iespējams tikai tad, ja attiecīgās preces tieši un patiesi apdraud personu veselību. Šis acīmredzami nav tāds gadījums.

45. Turklāt apstrīdētie noteikumi nav saderīgi ar samērīguma principu, esot spēkā citiem noteikumiem, kas mazāk ierobežo preču brīvu apriti un pārvadājuma pakalpojumus. Komisija, kuru atbalsta lietā iestājušās dalībvalstis, norāda uz iespēju pakāpeniski ieviest apstrīdētajos noteikumos paredzēto aizliegumu dažādiem piesārņojuma līmeņiem, ko rada lielas kravnesības automašīnas (*EURO*–0, 1 un 2, vēlāk arī *EURO*–3). Tā arī norāda, ka ekopunktu sistēma, ko paredz Protokols Nr. 9 par auto un dzelzceļa transportu un kombinēto transportu (turpmāk tekstā — "Protokols Nr. 9"), kas pievienots Aktam par Austrijas Republikas, Somijas Republikas un Zviedrijas Karalistes pievienošanās nosacījumiem un Līgumu pielāgojumiem, uz kuriem balstās Eiropas Savienība, un to papildinājumiem (OV 1994, C 241, 21. lpp., un OV 1995, L 1, 1. lpp.) ir liels ieguldījums lielas kravnesības automašīnu satiksmes saskaņošanā ar prasībām, kas saistītas ar vides aizsardzību. Citi ieviešamie pasākumi sevī ietver lielas kravnesības automašīnu satiksmes ierobežošanu sastrēguma stundās, lielas kravnesības automašīnu kustības aizliegumu nakts stundās, maksas sistēmu ieviešanu atkarībā no radītā piesārņojuma daudzuma un ātruma ierobežojumus. Šādi pasākumi, kas vairāk atbilst principam cīnīties pret apkārtējai videi radītajiem zaudējumiem un piesārņotāja–maksātāja principam, attiektos arī uz vietējo satiksmi un samazinātu automašīnu, kuras

apstrīdētie noteikumi neskar, radīto piesārņojumu. Katrā ziņā Komisija un lietā iestājušās valdības norāda, ka ir pāragri ieviest jaunu aizliegumu smagas kravnesības automašīnām, pirms ir kļuvuši pieejami rezultāti par sekām, ko radījusi satiksmes aizlieguma pagarināšana nakts stundās.

46. Tāpat Vācijas valdība norāda, ka nav skaidrs, vai apstrīdētajos noteikumos norādīto preču pārvadāšana pa autoceļiem īpaši veicina gaisa piesārņojumu. Tā uzsver, ka preču izvēle ir patvaļīga un netaisna. Nīderlandes valdība piebilst, ka noteikumi attiecas tikai uz vienu no vairākiem piesārņojuma avotiem attiecīgajā zonā un ar tiem tiek ierobežots relatīvi tīru lielas kravnesības automašīnu pielietojums (*ELIRO*–3). Itālijas valdība norāda, ka Kopienu tiesības uz tranzītu ir automašīnām, kurām ir piešķirti ekopunkti.

47. Vācijas valdība uzskata, ka atbilstoši EKL 10. pantam pirms šāda radikāla pasākuma ieviešanas Austrijas varas iestādēm bija pienākums apspriesties ar attiecīgajām dalībvalstīm un Komisiju. Komisija norāda, ka apstrīdētie noteikumi bija jāievieš pakāpeniski, lai attiecīgās nozares varētu sagatavoties apstākļu maiņai.

48. Komisija un lietā iestājušās valdības noslēgumā apgalvo, ka nav pieņemami jebkādi preču pārvadāšanu ierobežojoši nosacījumi, kas nav paredzēti regulās par preču brīvu pārvadāšanu. Ar EKL 28. pantu saistītie apsvērumi atspoguļo, ka apstrīdētos noteikumus nevar pamatot un tie ir pretrunā Regulas Nr. 881/92 1. un 3. pantam un Regulas Nr. 3118/93 1. un 6. pantam.

B — *Austrijas Republikas argumenti*

49. Austrijas Republika pastāv uz to, ka apstrīdētie noteikumi ir saderīgi ar Kopienu tiesībām. Tā norāda, ka Komisija neapstrīd, ka 2002. gadā robežvērtība, pārsniedzot pielaides normu 56 $\mu g/m^3$, tika pārsniegta Fompas/Raštštetes [*Vomp/Raststätte*] kontrolpunktā, bet 2003. gadā šī robežvērtība tika ievērojami pārsniegta un sasniedza 68 $\mu g/m^3$. Šādā gadījumā ar Direktīvas 96/62 7. un 8. pantu dalībvalstij tiek uzlikts pienākums veikt pasākumus, lai nodrošinātu robežvērtības ievērošanu. Šādos apstākļos arī tika pieņemti apstrīdētie noteikumi.

50. Austrijas valdība apstrīd Komisijas uzskatu par to, ka gaisa kvalitātes direktīvās noteiktās robežvērtības nav piemērojamas attiecībā uz joprojām spēkā esošajiem ekopunktiem. Tā atzīst, ka ar Protokolu Nr. 9

ieviestā ekopunktu sistēma skaidri paredz atkāpes no Kopienu atvasinātajām tiesībām, bet uzskata, ka tās ir izsmeļošas un neietver gaisa kvalitātes direktīvās noteikto.

pieņēmums, ka attiecīgajam autotransportam būs jāveic apkārtceļš caur Šveici vai pa Tauernas [*Tauern*] autoceļu, nav pamatots.

52. Austrijas valdība apstrīd argumentus, kas ir pamatoti ar to, ka apstrīdētie noteikumi ekonomiski ietekmēs pārvadājumu nozari, pārsniedzot strukturālo kapacitāti un sasniedzot īpaši zemus peļņas rādītājus. Fakts, ka minētie noteikumi var šīs problēmas saasināt, nevar būt iemesls, lai tos atzītu par prettiesiskiem.

51. Zinātniskie pētījumi skaidri pierāda, ka slāpekļa dioksīda izplūde no lielas kravnesības automašīnām ir galvenais gaisa piesārņojuma avots zonā, uz kuru attiecas apstrīdētie noteikumi, un pastāv acīmredzama nepieciešamība ierobežot šo automašīnu veikto pārvadājumu skaitu. Lai samazinātu A 12 autoceļa attiecīgajā posmā noteiktā aizlieguma radīto ietekmi, tika izvēlētas preces, kuru pārvadāšana pa dzelzceļu ir praktiska un piemērojama alternatīva gan no tehniskā, gan no ekonomiskā viedokļa. Pretēji Komisijas un lietā iestājušos dalībvalstu apgalvojumiem dažādi Austrijas un ārvalstu publiskie un privātie dzelzceļa transporta uzņēmumi ir paziņojuši, ka kapacitāte ir pietiekama, lai apmierinātu apstrīdēto noteikumu dēļ radušos palielināto pieprasījumu. Tas ir attiecināms uz kombinētiem pārvadājumiem bez konvoja, pilnas komplektācijas automašīnu pārvadājumiem un tā saukto *Rollende Landstrasse*. Vienlaikus pastāv arī alternatīvi autoceļu maršruti. Aptuveni pusi no tranzīta satiksmes, kas vērojama Brenneres koridorā, varētu novirzīt pa autoceļu, kas ir īsāks vai identisks autoceļam uz Brenneri. Komisijas

53. Attiecībā uz apgalvojumu par apstrīdēto noteikumu diskriminējošo raksturu Austrijas valdība uzsver, ka tie neattiecas tikai uz ārvalstu precēm. Aizliegums attiecas uz visām lielas kravnesības automašīnām, ieskaitot Austrijas automašīnas, kas izmanto noteikto A 12 autoceļa daļu, lai pārvadātu noteikumos uzskaitītās preces. Preču izvēle bija atkarīga no iespējas to pārvadāšanu viegli novirzīt uz dzelzceļu (*Bahnaffinität*, dzelzceļa tuvums), lai samazinātu noteikumu radīto ietekmi uz preču brīvu apriti. Faktiski nozīmīga uzskaitīto preču daļa jau pašlaik tiek pārvadāta pa dzelzceļu. Komisijas argumentu, ka pasākums ir diskriminējošs, jo aizliegums neattiecas uz pārvadājumiem, kuru galamērķis vai sākumpunkts ir attiecīgajā zonā, Austrijas valdība atspēko ar to, ka šī situācija nav salīdzināma ar tranzīta satiksmi. Vienīgo patieso salīdzinājumu var veikt starp automašīnām, kas iebrauc un izbrauc no attiecīgās zonas. Vietējai satik-

smei piemērotais izņēmums ir pamatots, jo [pārvadājumu] novirzīšanas attiecīgās zonas ietvaros uz dzelzceļu būs jābrauc tālāk uz dzelzceļa stacijām, kas nebūtu produktīvi, ņemot vērā apstrīdēto noteikumu mērķi — gaisa piesārņojuma samazināšanu.

54. Ja Tiesa nospriedīs, ka, neskatoties uz minētajiem apsvērumiem, noteikumi ir netieši diskriminējoši attiecībā uz precēm no citām dalībvalstīm, tad tas tomēr ir pamatojams ar sabiedrības veselības aizsardzības apsvērumiem EKL 30. panta izpratnē un ar vides aizsardzības apsvērumiem. Šajā sakarā Austrijas valdība norāda, ka gaisa kvalitātes direktīvās iekļauto robežvērtību noteiktais līmenis ir tāds, lai nodrošinātu nepieciešamu ilgstošu cilvēku veselības, ekosistēmas un veģetācijas aizsardzību. Tādēļ nav nepieciešams pierādīt, ka katrs gadījums, kad robežvērtības tiek pārsniegtas, apdraud cilvēku veselību un apkārtējo vidi.

55. Apstrīdētajos noteikumos ietvertais aizliegums ir atbilstošs, nepieciešams un samērīgs, lai sasniegtu izvirzīto mērķi. Austrijas valdība nepiekrīt, ka Komisijas un lietā iestājušos valdību piedāvātās alternatīvas būtu samērīgākas metodes apstrīdēto noteikumu mērķa sasniegšanā. Aizliegums atsevišķu *EURO* klašu automašīnām būtu nepietiekams (aizliegums attiecībā uz *EURO*–0. un 1. klasi) vai nesamērīgs (aizliegums attiecībā uz *EURO*–0., 1. un 2. klasi). Pēdējais minētais [aizliegums] ietekmētu 50 % lielas kravnesības automašīnu satiksmi un neņemtu vērā tās novirzīšanu uz dzelzceļu. Austrijas valdība tālāk norāda, ka robežvērtības tika pārsniegtas, neskatoties uz spēkā esošo ekopunktu sistēmu, un ka noteikumu sagatavošanā tika ņemts vērā lielas kravnesības automašīnu kustības aizliegums nakts stundās. Apstrīdētajos noteikumos iekļautais aizliegums nav uzskatāms par atsevišķu izolētu pasākumu. Tas ir jāizvērtē kopsakarā ar citiem pieņemtajiem strukturālajiem pasākumiem, lai samazinātu gaisa piesārņojumu, kā, piemēram, dzelzceļa infrastruktūras uzlabošanu.

56. Visbeidzot, Austrijas Republika uzskata, ka Komisijas minētais arguments, kas saistīts ar Regulas Nr. 881/92 un Regulas Nr. 3118/93 pārkāpumiem, nav pamatots, jo tajā nav uzskaitīti šī pārkāpuma iemesli un tas tikai atsaucas uz argumentiem, kas ir minēti attiecībā uz EKL 28. panta pārkāpumu. Tādējādi nav ievēroti Tiesas Reglamenta 38. panta 1. punkta c) apakšpunktā minētie nosacījumi.

C — Vispārējas piezīmes: problēmas plašāks konteksts

57. Šo secinājumu ievadā es minēju, ka šīs lietas pirmsākumi ir dziļāka problēma, kas ir

saistīta ar nepieciešamību saskaņot autoceļu intensīvu izmantošanu ar sabiedrības veselības un vides aizsardzības prasībām. Pirms uzsākt juridisko jautājumu risināšanu *strictu sensu*, ir nepieciešams skatīt šo lietu plašākā kontekstā, lai rastu sabalansētu risinājumu, ņemot vērā problēmas cēloni.

58. Pirmkārt, ir jāpievērš īpaša uzmanība ģeogrāfiskajam apvidum, kurā apstrīdētie noteikumi tiek piemēroti. Alpi veido dabisku šķērsli starp Franciju un Vāciju, no vienas puses, un dalībvalstīm, kas atrodas tālāk Ziemeļos, Itāliju un daļu Balkānu, ieskaitot Slovēniju, no otras puses. Pastāv vairāki koridori šī šķēršļa pārvarēšanai, — pārejas vai tuneļi vai abu minēto apvienojums, kas veidoti atbilstoši autotransporta vajadzībām. Tranzīts caur Alpiem ir koncentrēts šajos koridoros. Ātrās Kopienas iekšējo autopārvadājumu izaugsmes rezultātā intensīvāk tiek izmantotas autoceļu infrastruktūras un attiecīgi radīta paaugstināta vides spriedze šajos koridoros un to tiešā tuvumā.

59. Alpu reģiona centrs Ziemeļos un Austrumos atrodas divās nosacīti nelielās valstīs — Šveicē un Austrijā, bet Rietumos tas atrodas robežteritorijā starp Franciju un Itāliju. Šajā robežteritorijā ir vairāki satiksmes koridori, kā, piemēram, ceļš caur Monblāna [*Mont Blanc*] tuneli un tunelis pie Frejas [*Fréjus*]. Citi koridori šķērso Šveici un Austriju. Pastāvot šādai apvidus konfigurācijai, jebkurš ierobežojošs, pārvadājumus novirzošs vai pārvadājumu veidu ietekmējošs pasākums, ko pieņem Šveice vai Austrija, neizbēgami daudz vairāk ietekmēs autopārvadājumus, kuru sākumpunkts ir citā dalībvalstī, nekā vietējos pārvadājumus. Līdzīgu pasākumu pieņemšanai attiecībā uz robežteritoriju starp Franciju un Itāliju būtu daudz vājāka ietekme.

60. Tā kā valsts pasākumu iedarbība, lai ierobežotu negatīvo ārējo ietekmi, ko rada preču autopārvadājumi pa koridoriem, ir raksturīga dabiskajām un valstu robežām, tad jautājums par to, vai šie pasākumi ir tieši vai netieši diskriminējoši, ir jāizskata apdomīgi un precīzi.

61. Otrkārt, valstu pasākumus pārvadājumu plūsmu novirzīšanā vai pārvadājumu veidu ietekmēšanā raksturo tas, ka, ņemot vērā ar vietējo vai reģionālo ekonomiju dzīvotspēju saistītos iemeslus, šajos pasākumos ir jāiekļauj izņēmumi attiecībā uz pārvadājumiem, kuru galamērķis vai sākumpunkts ir šajos reģionos. Šo apsvērumu nevar nepamanīt neviens uzmanīgs lietotājs, kas izmanto lielākos Eiropas autoceļus. Ja nosacīti tādas nelielas tranzīta valstis kā Šveice vai Austrija ievieš pasākumus, lai ietekmētu vai ierobežotu pārvadājumu plūsmu, tad atkāpes

attiecībā uz satiksmi, kuras sākumpunkts vai galamērķis ir noteiktajā teritorijā, gandrīz neizbēgami nacionālajiem pārvadātājiem būs labvēlīgākas nekā pārvadātājiem no citām dalībvalstīm. Šādas valstu robežu izvietojuma rezultātā radītās sekas nevar vienkārši kvalificēt kā diskriminācijas formu, kā to ierosina Komisija un lietā iestājušās valdības.

62. Treškārt, ir daudz sīkāk jāanalizē vides problēma, kas ir apstrīdēto noteikumu objekts.

63. Liekas, ka puses piekrīt tam, ka NO_x [slāpekļa oksīds] un NO_2 [slāpekļa dioksīds] radītais gaisa piesārņojums Innas ielejā pēdējos gados ir palielinājies, un tam, ka piesārņojums daudz biežāk, ilgākos laika posmos un lielākā apjomā ir pārsniedzis Kopienu un valstu tiesību aktos pieļauto līmeni. Turklāt maksimālās pieļaujamās robežvērtības laika gaitā kļūst aizvien striktākas.

64. Maksimāli pieļaujamie vides piesārņojuma līmeņi, kas pieminēti arī šajā lietā, rada tādu kā "telpu", kas atbilst vides spējai absorbēt piesārņojumu no dažādiem [piesārņojuma] avotiem konkrētajā apvidū. Izmeši no dažādiem avotiem, piemēram, autoceļu satiksmes, industriālās darbības un dzīvojamo ēku apkures tiek uzskatīti par pieļaujamiem šī apjoma robežās. Ja pastāv risks, ka šīs "telpas" robežas var pārsniegt, tad ir jāveic pasākumi, lai ierobežotu šo piesārņojumu izraisošās darbības.

65. Apstrīdēto noteikumu izvērtēšanas kontekstā, no vienas puses, ir jānosaka, vai tie ir atbilstoši vides aizsardzības mērķa sasniegšanai un, no otras puses, vai tie nesamērīgi neietekmē citas, Kopienu tiesību aizsargātās intereses. Pasākuma piemērotība ir jānovērtē, ievērojot tādus aspektus kā pasākuma iedarbība (vai ir ticams, ka pasākuma rezultātā pieņemamā termiņā tiks atbilstoši ierobežots izmešu līmenis?), vai to praksē var īstenot (vai pasākums ir iedarbīgs instruments tā mērķa sasniegšanā?) un tā ieviešana (vai ir iespējams pakļaut saimnieciskās darbības dalībniekus pieņemt vēlamo uzvedības modeli?). Pasākuma samērīgums ir jāvērtē, ņemot vērā tādus aspektus kā iespējamās alternatīvas noteikto preču autopārvadājumiem un ar tiem saistītā pasākuma efektivitāte. Visbeidzot, vērtējot pasākuma atbilstību un samērīgumu, būtu svarīgi izsvērt, vai to var attiecināt uz dinamiskākajiem piesārņo-

juma avotiem, t.i., uz avotiem, kuru dēļ izmešu palielināšanās ir relatīvi augsta, tādējādi nosacīti visvairāk palielinot kopējo izmešu apjomu.

66. Nav šaubu, ka, ņemot vērā pretrunīgos apstākļus un intereses, ir jāparedz vairāku pasākumu kombinēšana, kuri jebkurā no situācijām būtu atbilstoši un samērīgi. Tādēļ ir jābūt uzmanīgiem, apstiprinot, ka "citi" pasākumi būtu "daudz iedarbīgāki", "daudz samērīgāki" vai "mazāk ierobežojoši". Lai arī tikpat labi pasākumus varētu izvērtēt no vienu konkrēto interešu viedokļa, tie tomēr būtu citādi, ja tos izvērtētu citu interešu kontekstā.

67. Daļēji, lai veicinātu procesa pārskatāmību saistībā ar lēmuma pieņemšanu attiecībā uz politiku šajā jomā, Direktīvas 96/62 7. panta 3. punkts un 8. panta 3. punkts noteic, ka dalībvalstīm šajās tiesību normās uzskaitītajos gadījumos ir jārada "plāni" un "programmas", lai samazinātu gaisa kvalitātes direktīvās minēto izmešu apjomu.

68. Ceturtkārt, ir jānorāda, ka jebkurš pasākums, kura mērķis ir ietekmēt pārvadājumu plūsmu un pārvadājumu veidus, atstās iespaidu uz esošo pārvadājumu nozares struktūru. Šādi pasākumi neizbēgami ietekmēs attiecīgo pārvadājumu uzņēmumu izmaksu struktūru un pārvadājumu organizāciju, it īpaši tad, ja ar tiem tiek mainīts pārvadājumu veids. Atsevišķas transporta uzņēmumu kategorijas salīdzinājumā ar citām ir labāk nodrošinātas, lai piemērotos jaunajai situācijai. Visbeidzot, pasākumu kopums, kas ir izveidots, lai atsevišķu kravu veidu pārvadāšanu pa autoceļiem aizstātu ar dzelzceļa transportu, jau pēc savas definīcijas radīs ievērojamas izmaiņas dažādu pārvadājumu tirgu iekšējā un savstarpējā konkurencē. Tās ir neatrisināmas un dažos gadījumos pat plānotas sekas.

69. Ņemot vērā minēto, argumenti, ko Komisija un lietā iesaistījušās valdības izsaka, pamatojoties uz apstrīdēto noteikumu radīto ekonomisko ietekmi uz atsevišķām pārvadājumu nozares sadaļām, nevar tikt pieņemti bez nosacījumiem. Tie ir pieņemami tikai tiktāl, ciktāl šī ietekme rodas nepamatotu vai nesamērīgu pasākumu elementu dēļ. Pretējā gadījumā nebūtu pieļaujami pat nepieciešami un samērīgi pasākumi, kuru mērķis ir samazināt izmešus no lielas kravnesības automašīnām. Es uzskatu, ka Komisijas argumenti šajā lietā nav produktīvi to vienpusības dēļ. Pie šī jautājuma es atgriezīšos vēlāk.

D — *Juridiskā analīze: pieeja*

70. Lai gan Komisija ar savu galveno argumentu cenšas pierādīt, ka apstrīdētie noteikumi ir pretrunā Regulai Nr. 881/92 un Regulai Nr. 3118/93, tomēr tā sava prasības pieteikuma juridiskajā analīzē koncentrējas uz nesaderību ar EKL 28. pantu. Jautājums par saderību ar gaisa kvalitātes direktīvām tiek uzskatīts par iespēju apstrīdētos noteikumus pamatot ar vides aizsardzības apstākli. Regulas Nr. 881/92 un Regulas Nr. 3118/93 pārkāpums tiek minēts tikai pēc tam un īsi.

71. Es neuzskatu, ka šī pieeja ir korekta no sistemātiskā viedokļa. Tā kā Austrijas valdība ir paziņojusi, ka apstrīdēto noteikumu pamatā ir *IG-L*, kurā transponētas gaisa kvalitātes direktīvas Austrijas tiesībās, tad vispirms ir jāpārbauda, vai un ciktāl uz to attiecas nozīmīgas šo direktīvu tiesību normas. Ja gaisa kvalitātes direktīvas nav atbilstošs pamatojums šiem noteikumiem, tad tālāk būtu jānovērtē, vai attiecībā uz noteikto preču brīvas aprites ierobežojumu tie ir saderīgi ar EKL 28. un 30. pantu. Visbeidzot, attiecībā uz ierobežojumu transporta pakalpojumu sniegšanā ir jāizvērtē Regulas Nr. 881/92 un Regulas Nr. 3118/93 pārkāpums.

E — *Saderība ar gaisa kvalitātes direktīvām*

72. Galvenais instruments Direktīvas 96/62 1. pantā noteikto mērķu sasniegšanai ir robežvērtības, kas noteiktas dažāda veida gaisa piesārņojumiem, lai varētu novērtēt apkārtējā gaisa kvalitāti un noteikt, kad ir jāveic aizsargājoša vai regulējoša rakstura pasākumi. Šādas robežvērtības slāpekļa dioksīdam (NO_2) un slāpekļa oksīdam (NO_x) ir noteiktas Direktīvā 1999/30. Ja pastāv "risks, ka robežvērtība var tikt pārsniegta", tad Direktīvas 96/62 7. panta 3. punkts noteic, ka dalībvalstis "izstrādā rīcības plānus, lai samazinātu šādu risku". Saskaņā ar šo pašu punktu šādi rīcības plāni var paredzēt "darbību pārtraukšanu, ieskaitot mehānisko transportlīdzekļu satiksmi". Ja ir konstatēts, ka piesārņojuma līmenis pārsniedz robežvērtību, tad Direktīvas 96/62 8. panta 3. punkts noteic, ka dalībvalstis "veic pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek izstrādāts un īstenots plāns vai programma piesārņojuma samazināšanai līdz robežvērtībai noteiktā termiņā". Tādiem plāniem vai dokumentiem ir jābūt publiski pieejamiem un jāietver informācija, kas norādīta Direktīvas 96/62 IV pielikumā.

73. Tas būtībā ir ietvars, kurā ir jāvērtē apstrīdēto noteikumu atbilstība gaisa kvalitātes direktīvām. Ņemot vērā Komisijas un Austrijas valdības iesniegtos argumentus, vērtējumam būtu jāattiecas uz diviem aspek-

tiem: pirmkārt, uz jautājumu, vai gaisa kvalitātes direktīvās ir izvirzīta prasība par dalībvalstu rīcību gadījumos, kad robežvērtība tiek pārsniegta, un, otrkārt, uz jautājumu par šādas rīcības apjomu, t.i., pieņemamā pasākuma raksturu.

74. Pirmkārt, es vēlētos minēt, ka Komisija nav izvērtējusi, ka NO_2, (slāpekļa dioksīda) gada noteiktā robežvērtība 56 $\mu g/m^3$, pārsniedzot pielaides normu, Fompas/Raštštetes kontrolpunktā tika pārsniegta 2002. un 2003. gadā. Lai gan Vācijas un Itālijas valdības kritizē metodes, kas tiek pielietotas, nosakot NO_2 līmeni, Komisija šo jautājumu nemin. Šo faktu apstiprināja arī Tiesas priekšsēdētājs savā 2003. gada 2. oktobra rīkojumā [19]. Var uzskatīt, ka šī procesa ietvaros pastāv vienprātība par apstrīdēto noteikumu faktu bāzi.

75. Otrais jautājums šīs sadaļas ietvaros ir par to, ka nav ticis apstrīdēts, vai *IG-L* precīzi ir transponētas gaisa kvalitātes direktīvas.

76. Kā apgalvo Austrijas valdība, tad uz jautājumu par to, vai Austrijas iestādēm bija pienākums rīkoties pēc tam, kad tika konstatēts, ka NO_2 gada robežvērtība ir pārsniegta, var atbildēt, pamatojoties uz Direktīvas 96/62 7. panta 3. punkta un 8. panta 3. punkta redakciju. Šīs abas tiesību normas ir pavēles izteiksmē un noteic, ka, ja rodas šajās tiesību normās aprakstītās situācijas, tad dalībvalstij "ir jāveic" tajās noteiktās darbības.

77. Lai gan, kā to norāda Komisija un Vācijas valdība, NO_2 robežvērtību ir jāsāk ievērot tikai no 2010. gada, tas tomēr nenozīmē, ka robežvērtībai, kas ir jau noteikta, nav nekādu juridisku seku. Gluži otrādi — ja Direktīvā ir skaidri noteikts rezultāts, ko var sasniegt tikai pakāpeniski, tas nozīmē, ka dalībvalstu pienākums ir rīkoties, lai sasniegtu noteikto rezultātu noteiktajos termiņos. Atturēšanās no nepieciešamo darbību veikšanas padarītu noteiktā mērķa sasniegšanu gaisa kvalitātes direktīvās noteiktos termiņos par daudz sarežģītāku vai neiespējamu, un tas būtu pretrunā dalībvalstu pienākumiem, kā noteikts EKL 10. pantā, to lasot kopā ar EKL 249. panta 3. daļu [20]. Tādēļ no tā, ka Direktīvas 1999/30 II pielikumā ir noteiktas NO_2 un NO_x robežvērtības, kas ir jāsasniedz 2010. gadā, nevar secināt, ka Direktīvas 96/62 7. panta 3. punktā un 8. panta 3. punktā nav ietverts pienākums veikt noteiktas darbības, ja šie vērtību limiti tiek pārsniegti pirms noteiktā datuma.

19 — Minēts 9. zemsvītras piezīmē, 57. punkts.

20 — Sal. ar 1997. gada 18. decembra spriedumu lietā C-129/96 *Inter-Environnement Wallonie* (*Recueil*, I-7411. lpp., 44. un 45. punkts).

78. Tādēļ Austrijas iestādes pamatoti izlēma, ka tām saskaņā ar Direktīvu 96/62 ir noteikts pienākums rīkoties brīdī, kad tika konstatēts, ka ir tikušas pārsniegtas Direktīvas 1999/30 II pielikumā noteiktās ikgadējās NO_2 robežvērtības.

79. Rodas jautājums, vai uz apstrīdētajiem noteikumiem attiecas Direktīvas 96/62 7. panta 3. punkts un 8. panta 3. punkts. Kā minēts iepriekš, Direktīvā 96/62 ir noteikta atšķirība starp situāciju, kurā pastāv risks, ka robežvērtība var tikt pārsniegta, un situāciju, kad piesārņojuma līmenis ir augstāks nekā robežvērtība. Šajā lietā, kurā Austrijas iestādes bija konstatējušas, ka NO_2 gada robežvērtība ir pārsniegta, ir skaidrs, ka apstrīdētie noteikumi ir jāvērtē saskaņā ar Direktīvas 96/62 8. panta 3. punktu, nevis 7. panta 3. punktu. Atrisināmais jautājums ir par to, vai apstrīdētie noteikumi ir uzskatāmi par plāna vai programmas ieviešanu, kā to nosaka Direktīvas 96/62 8. panta 3. punkts, uzskatot, ka *IG-L* 10., 11. un 14. pants veido šādu plānu vai programmu.

80. Vispār plāna vai programmas koncepcija noteic, ka problēma ir identificēta un analizēta un ka ir paredzēti problēmas atrisināšanai vajadzīgie pasākumi, un ir arī noteikts to ieviešanas termiņš. Līdzīgā direktīvas par ūdens piesārņojuma samazināšanu kontekstā es aprakstīju darbības plānu kā dokumentu, kas ir kā ietvardokuments, kas paredz plānotos pasākumus, lai sasniegtu noteiktu mērķi noteiktos termiņos, un kas balstās uz pieņēmumu, ka šie pasākumi ir atbilstoši mērķim un pietiekami saskaņoti. Svarīgi ir tas, ka šāds plāns vai programma veido autonomu un atpazīstamu ietvardokumentu pasākumu kopumam, kas ir radīti, lai sasniegtu noteiktu politikas mērķi [21]. Šo viedokli kodolīgi ir apstiprinājusi Tiesa, lemjot, ka darbības plānam ir sevī jāietver "organizēta un saskaņota sistēma, kuras uzdevums ir īpaša mērķa sasniegšana" [22].

81. Fakts, ka plānu vai programmu koncepcija, kas noteikta Direktīvas 96/62 8. panta 3. punktā, ir lietota minētajā izpratnē, ir apstiprināts direktīvas IV pielikumā, kurā skaidri noteikts, kāda informācija šajos plānos vai programmās ir jāsniedz. Šī informācija ietver detaļas par pārsniegtā piesārņojuma vietu, piesārņojuma avotu, situācijas analīzi un esošajiem un plānotajiem pasākumiem. Patiešām ar pasākumu, kas tiek veikti šādas programmas kontekstā, palīdzību robežvērtību efektīvi var sasniegt tikai tad, ja tie ir īpaši pielāgoti, lai samazinātu noteiktu piesārņojumu līmeni, ņemot vērā visus attiecīgā reģiona vietējos ģeogrāfiskos apstākļus.

21 — Skat. 16. un 17. punktu manos secinājumos saistībā ar 2004. gada 11. marta spriedumu lietā C-396/01 Komisija/Īrija (*Recueil*, I-2315. lpp.).

22 — Iepriekš minētais spriedums lietā Komisija/Īrija, 60. punkts.

82. Ir jānošķir, no vienas puses, valsts tiesiskais regulējums, uz kā pamata kompetentas iestādes ir pilnvarotas pieņemt noteiktu veidu noteikumus robežvērtības pārsniegšanas gadījumos, un, no otras puses, plāni vai programmas, kas noteic, kādi pasākumi ir atbilstoši un iedarbīgi, lai konkrētajos vides un ģeogrāfiskajos apstākļos samazinātu noteiktu piesārņojuma līmeni minētajā apvidū. Pirmajā gadījumā ir noteikts formāls pamats un apstākļi pasākumu ieviešanai, savukārt otrajā gadījumā notiek koncentrēšanās uz noteiktā situācijā veicamiem konkrētiem pasākumiem.

83. *IG-L* 10. pantā esošais pasākumu saraksts kopā ar *IG-L* 11. pantā noteiktajiem principiem un *IG-L* 14. panta speciālajām pārvadājumu tiesību normām ir pārāk vispārīgi, lai tos varētu kvalificēt kā plānu vai programmu Direktīvas 96/62 8. panta 3. punkta izpratnē, kas ir sīkāk skaidrots Direktīvas 96/62 IV pielikumā. Tie nav saistīti ar kādu konkrētu faktisko situāciju. Lai gan apstrīdētie noteikumi ir pieņemti, pamatojoties uz šīm *IG-L* tiesību normām, un paši par sevi var veidot plāna vai programmas elementu, tie acīmredzami nebija pieņemti saistītu pasākumu kopuma ietvaros, lai — kā minēts 80. punktā — samazinātu NO_2 attiecīgajā apvidū.

84. Tādējādi es secinu, ka apstrīdētie noteikumi nevar balstīties uz Direktīvas 96/62 8. panta 3. punktu.

85. Tomēr ar EKL 176. pantu dalībvalstīm tiek atļauts piemērot daudz stingrākus vides aizsardzības pasākumus par tiem, kas pieņemti, pamatojoties uz EKL 175. pantu. Šādiem pasākumiem ir jābūt atbilstošiem citiem Līguma noteikumiem. Attiecīgi kā nākamais ir jāvērtē apstrīdēto noteikumu saderīgums ar preču brīvas aprites noteikumiem un noteikumiem par brīvu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu.

F — *Saderība ar EKL 28. un 30. pantu*

86. Ar EKL 28. un 30. pantu tiek nodrošināta preču brīvu aprite Kopienas teritorijā, kas ir ne tikai preču brīvu imports un eksports starp dalībvalstīm, bet arī brīva preču pārvadāšana pa dalībvalstu teritoriju. Tiesa ir lēmusi spriedumā lietā *SIOT*[23]: "kā izriet no apvienotās muitas un dalībvalstu savstarpējām interesēm, tad ir nepieciešams atzīt vispārēju preču brīva tranzīta principu Kopienas teritorijā"[24]. Jebkuri (beztarifu) šķēršļi, kas ierobežo šīs tiesības, ir aizliegti, ja vien tos nevar pamatot ar EKL 30. pantā vai Tiesas judikatūrā minētajiem apsvērumiem. Šajā lietā pamatojošie apsvērumi, uz kuriem norāda Austrijas valdība, ir cilvēku veselības un vides aizsardzība. Pat ja uz šiem

23 — Minēts 18. zemsvītras piezīmē.
24 — Sprieduma 16. punkts.

mērķiem var atsaukties, lai pamatotu apstrīdētos noteikumus, tad to saderību ar preču brīvas aprites principiem var izvērtēt tikai tad, ja tie netraucē preču brīvu plūsmu lielākā mērā nekā nepieciešams, lai sasniegtu šos mērķus.

1) Ierobežojums

87. Pilnīgi aizliedzot noteiktu preču kategoriju pārvadāšanu ar automašīnām, kuru kravnesība pārsniedz 7,5 t, pa vienu no visnozīmīgākā autoceļa starp Dienvidvāciju un Ziemeļitāliju daļām, apstrīdētie noteikumi acīmredzami rada šķēršļus šo preču brīvai apritei un brīvai pārvadāšanai. Aizliegums piespiež minēto preču pārvadātājus un ražotājus meklēt alternatīvus autoceļus vai citus transporta veidus, palielinot izmaksas un atsevišķos gadījumos zaudējot dalību tirgos, uz kuriem šo preču transports būs kļuvis nerentabls. Ņemot vērā diametrāli pretējos viedokļus un statistikas datus par pašreizējo dzelzceļa kapacitātes spēju apmierināt apstrīdēto noteikumu ieviestā aizlieguma rezultātā radīto pieaugošo pieprasījumu, ir grūti noteikt, vai minēto preču [transportu] var viegli novirzīt pa dzelzceļu īsā laika periodā. Ietekmes, ko rada noteikumos iekļautais aizliegums ar tā spēkā stāšanās brīdi, kas ir tikai divi mēneši pēc to pieņemšanas, rezultātā noteikumu skartajās nozarēs nav iespējams rast alternatīvus minēto preču pārvadāšanas ceļus pieņemamos termiņos.

88. Dalībvalstīm ir īpašs pienākums nodrošināt preču brīvu plūsmu pa galvenajiem tranzīta ceļiem Kopienas teritorijā, kā Tiesa uzsvēra *Schmidberger* lietā par Brenneres autoceļu, kas bija saistīta ar fiziskām personām [25]. Tas nozīmē, ka tranzīta starp dalībvalstīm izpratnē ir jānodrošina preču fizisks transports pa galvenajām transporta maģistrālēm Kopienas teritorijā. Ar pilnīgu noteiktu preču kategoriju transportēšanas aizliegumu tiek radīta līdzīga barjera tai, kāda minēta spriedumā lietā Komisija/Francija [26] un lietā *Schmidberger*. Ņemot vērā Tiesas sniegto paplašināto interpretāciju par importa kvantitatīvam ierobežojumam līdzīgu pasākumu [27], neapstrīdami ir runa par pasākumu, kas aizliegts ar EKL 28. pantu.

25 — Minēts 15. zemsvītras piezīmē, 62. un 63. punkts.

26 — Minēts 14. zemsvītras piezīmē.

27 — 1974. gada 11. jūlija spriedums lietā 8/74 *Dassonville* (*Recueil*, 837. lpp.): saskaņā ar sprieduma 5. punktu šis nosacījums aptver "visus tirdzniecības noteikumus, ko ieviež dalībvalstis un kuri var tieši vai netieši faktiski vai iespējami radīt šķēršļus Kopienas iekšējam tirgum". Skat. arī spriedumu lietā *Schmidberger*, kas minēts 15. zemsvītras piezīmē, 56. punkts.

2) Diskriminācija

89. Tālāk ir jānosaka, vai apstrīdētajiem noteikumiem ir diskriminējošs raksturs. Ir svarīgi noteikt, kāds pamatojums ir uzskatāms par attaisnojošu. Saskaņā ar Tiesas vispārējo viedokli attiecībā uz iespēju ar prasībām, kas skar vispārējas intereses, tajā skaitā vides aizsardzību, pamatot Kopienas iekšējam tirgum piemērotus ierobežojumus var tikai tos pasākumus, kas nav skaidri piemērojami tikai valstu precēm un precēm, kas tiek importētas no citām dalībvalstīm. Ja pasākums ir netieši diskriminējošs, tad to var pamatot tikai ar EKL 30. pantā uzskaitīto pamatojumu.

90. Judikatūrā ir noteikts, ka diskriminācija var rasties tikai tad, ja līdzīgās situācijās tiek piemērotas dažādas tiesību normas vai dažādās situācijās — vienādas tiesību normas [28].

91. Apstrīdēto noteikumu rezultātā radītā diskriminācija ir tā, ka tie daudz lielākā mērā ietekmē autopārvadātājus no citām dalībvalstīm nekā no Austrijas. Ja 80 % minēto preču tranzīta pārvadājumu pa sanitāro zonu veic citu dalībvalstu autopārvadātāji, tad izņēmumu gadījumos, kas tiek piemēroti vietējai satiksmei un minēto preču pārvadājumiem, ja to sākumpunkts vai galamērķis atrodas sanitārajā zonā, pārsvarā (80 %) pārvadājumus veic Austrijas autopārvadātāji. Jautājums ir, vai šī atšķirība, kas ietekmē Austrijas un citu valstu minēto preču autopārvadātājus, patiešām rada netiešu diskrimināciju.

92. Ar līdzīgu jautājumu Tiesa saskārās lietā Komisija/Austrija [29], kas attiecās uz dažādiem par Brenneres autoceļa izmantošanu piemērotiem nodevu maksājumiem. Minētajā lietā nodeva, kas tika piemērota automašīnām ar vairāk nekā trim asīm un kuras tika izmantotas visu Brenneres autoceļa posmu, bija vidēji augstāka nekā nodeva, kas tika piemērota tai pašai automašīnu kategorijai, kas izmantoja tikai daļu no ceļa posma. Ņemot vērā faktu, ka vairākums automašīnu, kas izmantoja visu ceļa posmu, nebija reģistrētas Austrijā, bet vairākums to, kas lietoja tikai daļu no ceļa posma, bija reģistrētas Austrijā, un abas automašīnu kategorijas atradās līdzīgās situācijās, Tiesa nolēma,

28 — 2000. gada 26. septembra spriedums lietā C-205/98 Komisija/Austrija (*Recueil*, I-7367. lpp., 70. punkts).

29 — Minēts iepriekšējā zemsvītras piezīmē.

ka ietekme, ko rada mainīgie tarifi, ir labvēlīgāka Austrijas pārvadātājiem [30]. Šo lēmumu apstiprināja tarifu izmaiņu likumiskais ietvars, kurā tika uzsvērta nepieciešamība "aizsargāt vietējos pārvadātājus no mainīgajiem tarifiem izrietošajām augstajām nodevām" [31].

93. Pretēji nodokļiem attiecībā uz lietu par Brenneres autoceļu ar apstrīdētajiem noteikumiem netiek radīta tik liela atšķirība starp dažādām automašīnu kategorijām, lai tādā veidā radītu priekšrocības Austrijas automašīnu veiktajam preču transportam. Aizliegums vienādi tiek piemērots visām automašīnām ar kravnesību, kas pārsniedz 7,5 t un kas pārvadā apstrīdētajos noteikumos uzskaitītās preces. Lai gan ir taisnība, ka minētajos noteikumos ietvertais aizliegums daudz vairāk ietekmē ārvalstu lielas kravnesības autopārvadātāju tranzīta satiksmi starp Dienvidvāciju un Ziemeļitāliju nekā Austrijas automašīnas, jautājums ir, vai tikai tas ir pietiekami, lai secinātu, ka tādējādi netieši tiek diskriminēti ārvalstu autopārvadātāji. Papildus ir jājautā, vai izņēmuma attiecībā uz pārvadājumiem, kuru sākumpunkts vai galamērķis ir sanitārajā zonā un kas sniedz lielāku labumu Austrijas uzņēmumiem, rezultātā var izdarīt tādu pašu secinājumu.

94. Kā es jau skaidroju šo secinājumu 58. un turpmākajos punktos, novērtējot, vai apstrīdētie noteikumi (netieši) diskriminē ārvalstu autopārvadātājus, noteikumi ir jāskata ģeogrāfiskajā kontekstā, uz kuru tie attiecas. Es uzskatu, ka ir pārāk vienkāršoti un formāli veltīt uzmanību salīdzinājumam par noteikumu tūlītējo ietekmi uz dažādu kategoriju iesaistītajiem pārvadātājiem. Ņemot vērā noteikumu pamata mērķi, kas ir noteiktu preču kategoriju transporta novirzīšana no autoceļa uz dzelzceļu, kritēriji, kas tiek pielietoti, lai noteiktu preces, kurām tiek piemērots pārvadāšanas aizliegums, ir neitrāli. Noteikumi ir jāuztver kā kopums, kura mērķis nav tikai uz transportu kā tādu, ko veic noteiktas automašīnas, vai uz noteiktām precēm kā tādām vērsts pasākums. Tie attiecas uz abu šo elementu kombinēšanu, kas ir izskaidrojams ar pieņēmumu par to, ka pastāv iespēja novirzīt šo transportu pa dzelzceļu. Tā kā noteikumu mērķis ir ietekmēt minēto preču transporta veidu un, ņemot vērā Austrijas īpašo ģeogrāfisko izvietojumu, tie dabiski neizbēgami un tieši vairāk ietekmē minēto preču ārvalstu tranzītu nekā vietējos pārvadājumus. Vēl jo vairāk, šiem noteikumiem ir raksturīgs, ka izņēmumi tiek piemēroti pārvadājumiem, kuru sākumpunkts vai galamērķis ir sanitārajā zonā.

95. Izskatot apstrīdētos noteikumus kopumā un vispārējā kontekstā, es neuzskatu, ka tos var uzskatīt par (netieši) diskriminējošiem.

30 — It īpaši skat. sprieduma 79. un 88. punktu.

31 — Skat. sprieduma 81. punktu.

3) Pamatojums

96. Apstrīdētie noteikumi tika pieņemti ar skaidru mērķi aizsargāt vidi un sabiedrisko veselību sanitārajā zonā. Tā kā es uzskatu, ka noteikumi nav diskriminējoši, Austrijas valdība principā var atsaukties uz abiem apsvērumiem, lai pamatotu noteikumu radīto preču brīvas aprites ierobežojumu.

97. Šajā lietā netiek vērtēts, ka divos iepriekšējos gados tika pārsniegta NO_2 palielinātā robežvērtība. Šādā gadījumā dalībvalstīm, kā tas tika konstatēts iepriekš 78. punktā, saskaņā ar Direktīvas 96/62 8. panta 3. punktu ir jāveic darbības, lai situāciju labotu un ir jāīsteno pasākumi plāna vai programmas ietvaros, lai nodrošinātu robežvērtību sasniegšanu. Lai gan es secināju, ka uz *IG-L* balstītie noteikumi nav saderīgi ar Direktīvas 96/62 8. panta 3. punkta prasībām, es uzskatu, ka tie ir saderīgi ar Direktīvas mērķi — gaisa kvalitātes aizsardzību un it īpaši ar vispārēju vides aizsardzību minētajā apvidū. Kā minējusi Nīderlandes valdība, fakts, ka apstrīdētie noteikumi tiek piemēroti tikai vienam gaisa piesārņojuma avotam un neietekmē citus avotus, neizslēdz iespēju tos pamatot ar vides aizsardzības apsvērumiem. Lai gan tas varētu atbilst patiesībai, ka vides problēmu sekmīgi var risināt, tikai veicot vispusīgas un strukturālas darbības, tomēr šāds arguments nevar būt ierobežojošs nosacījums, pamatojot atsevišķus pasākumus, kas pieņemti, lai šo mērķi sasniegtu.

98. Austrijas valdība pamato apstrīdētos noteikumus, atsaucoties uz sabiedrības veselību EKL 30. panta izpratnē. Ir jānorāda, ka saskaņā ar judikatūru ir stingri jāievēro izņēmumi preču brīvas kustības noteikumiem, kas ir noteikti šajā pantā. Valsts iestādēm, kas atsaucas uz cilvēku, dzīvnieku un augu veselības un dzīvības aizsardzību, katrā lietā ir jāpierāda, ka attiecīgo produktu tirdzniecība rada reālu veselības aizsardzības apdraudējumu [32]. Ir skaidrs, ka šādu risku nerada apstrīdētajos noteikumos iekļautie produkti. Gadījumos, kad vides aizsardzība lielākā vai mazākā mērā ir sabiedrības veselības aizsardzības interesēs, šis aspekts ir uzskatāms par vides aizsardzības sastāvdaļu. Tas, ka vides politikas mērķis ir aizsargāt sabiedrības veselību, plašākā izpratnē ir apstiprināts šīs nozares Kopienas mērķos un noteikts EKL 174. panta 1. punktā. Ja apstrīdētie noteikumi tika pieņemti, balstoties arī uz sabiedrības veselības aizsardzības apsvērumiem šajā daudz plašākajā izpratnē,

32 — Skat., piemēram, 2004. gada 2. decembra spriedumu lietā C-41/02 Komisija/Nīderlande (Krājums, I-11375. lpp., 47. punkts).

tad es neuzskatu, ka sabiedrības veselības aizsardzībai ir atsevišķa loma šajos lietas apstākļos.

99. Ja Tiesa tomēr lems, ka apstrīdētos noteikumus, pretēji manam viedoklim, var pamatot ar vides aizsardzības apsvērumiem, tad centrālais jautājums šajā lietā būs, vai tādējādi netieši tiek diskriminētas smagas kravnesības automašīnas, kas veic minēto preču pārvadājumus no citām dalībvalstīm.

100. Tiesa kopš 90. gadu sākuma vairākās lietās ir saskārusies ar šādu jautājumu. Savos spriedumos tā uz šo jautājumu rada atbildi veidā, kas bija atšķirīgs no tās parastās pieejas attiecībā uz iespēju atsaukties uz sabiedrības interesēm, kas nav uzskaitītas EKL 30. pantā, lai pamatotu valstu ierobežojumus preču brīvai kustībai.

101. Tā lietā *Walloon Waste*[33], konstatējot, ka uz obligātajām prasībām var atsaukties tikai tad, ja noteikumi tiek piemēroti vienādi gan valstu, gan importētajiem produktiem, Tiesa lēma, ka, "izvērtējot, vai attiecīgais šķērslis [tā būtība ir aizliegums importēt atkritumus ārpus Valonijas reģioniem] ir diskriminējošs, ir jāņem vērā atkritumu konkrētais raksturs"[34]. *Inter alia*, pamatojoties uz EKL 174. panta 2. punktā noteikto principu par to, ka videi nodarītais zaudējums ir jālabo, novēršot tā cēloni, tā secināja, ka, "ņemot vērā atšķirības starp dažādās vietās radītajiem atkritumiem un atkritumu saistību ar to rašanās vietu, apstrīdētos noteikumus nevar uzskatīt par diskriminējošiem"[35]. Šajā lietā Tiesa vienkārši pārformulēja attiecīgā pasākuma raksturu, lai tas atbilstu nosacījumiem, pie kādiem var atsaukties uz obligātajām prasībām, lai pamatotu importa ierobežojumu.

102. Lietā *Aher-Waggon*[36] par Vācijas pasākumiem, saskaņā ar kuriem iepriekš citā dalībvalstī reģistrētas lidmašīnas pirmreizējā reģistrācija tās teritorijā ir pakļauta nosacījumiem par saderību ar stingrākiem trokšņu standartiem nekā tiem, kas noteikti direktīvā, vienlaicīgi pieļaujot atkāpes no šiem standartiem attiecībā uz tām lidmašīnām, kas ir reģistrētas valsts teritorijā pirms direktīvas ieviešanas. Lai gan šie noteikumi bija skaidri diskriminējoši attiecībā uz vecākām lidmašī-

33 — 1992. gada 9. jūlija spriedums lietā C-2/90 Komisija/Beļģija (*Recueil*, I-4431. lpp.).

34 — Sprieduma 34. punkts.

35 — Sprieduma 36. punkts.

36 — 1998. gada 14. jūlija spriedums lietā C-389/96 *Aher-Waggon GmbH*/Vācija (*Recueil*, I-4473. lpp.).

nām atkarībā no to reģistrācijas dalībvalsts, Tiesa šo aspektu neizskatīja un lēma, ka "šādu šķērsli var [..] pamatot ar sabiedrības veselības un vides aizsardzības apsvērumiem" [37].

103. Lietā *PreussenElektra* [38] izskatītie pasākumi attiecās uz to, ka Vācijā uzņēmumiem ir jāiepērk elektrība, ko ražo atjaunojami enerģijas avoti par minimālām cenām un pieprasīja energosistēmas operatoriem noteikt šādas cenas, neparedzot kompensācijas iespējas. Tā kā ar šiem pasākumiem skaidri tika veicināti valsts "zaļās" elektrības ražotāji, tos nevarēja atzīt par noteikumiem, kurus vienādi piemēro valsts un importētajai elektrībai. Tomēr atkārtoti, neizskatot noteikumu būtību, Tiesa uzskatīja, ka, "lai noteiktu vai šādi obligāti iepirkumi tomēr ir saderīgi ar Līguma 30. pantu, pirmkārt, ir jāņem vērā izskatāmo noteikumu mērķis un, otrkārt, elektrības tirgum raksturīgās īpatnības" [39]. *Inter alia* konstatējot, ka to mērķis ir vides aizsardzība, samazinot siltumnīcas gāzu izmešus, kas ir viens no klimata izmaiņu iemesliem un kurus Eiropas Savienība un tās dalībvalstis ir apņēmušās apkarot tādu starptautisko nolīgumu ietvaros kā Kioto protokols, un ka saskaņā ar EKL 174. panta 2. punktu un EKL 6. pantu vides aizsardzības prasības ir jāiekļauj citu Kopienas politiku formulējumos un to ieviešanā, Tiesa nolēma, ka "pašreizējā Kopienu tiesību par elektrības tirgu stadijā" apstrīdētie noteikumi nav nesaderīgi ar EKL 28. pantu [40]. Zīmīgi, ka Tiesa nevērtēja obligāto iepirkuma pienākumu attiecībā uz vides mērķiem.

104. No trijām ar EKL 28. pantu saistītajām lietām izriet, ka Tiesa atzīst nepieciešamību pieņemt noteikumus, kuru mērķis ir vides aizsardzība pat tad, ja tie daudz vairāk ietekmē importēto nekā valstī ražoto preču tirdzniecību. Tomēr tā vēl nav skaidri noteikusi, pie kādiem apstākļiem, kas vienādi netiek piemēroti attiecībā uz ārvalstu un valstu produktiem, noteikumus var pamatot ar vides apsvērumiem. Attiecībā uz šo jautājumu judikatūra joprojām ir neskaidra un fragmentāra.

105. Savos secinājumos lietā *PreussenElektra* arī ģenerāladvokāts Džeikobss [*Jacobs*] ap-

37 — Sprieduma 19. punkts.

38 — 2001. gada 13. marta spriedums lietā C-379/98 *PreussenElektra* (*Recueil*, I-2099. lpp.).

39 — Sprieduma 72. punkts.

40 — Skat. sprieduma 73.–81. punktu.

sprieda šo jautājumu un aicināja Tiesu izskaidrot savu argumentāciju, lai radītu nepieciešamo tiesisko drošību. Viņš uzsvēra, ka ir divi īpaši iemesli, lai radītu elastīgāku pieeju, piemērojot obligātās vides aizsardzības prasības. Pirmkārt, kopš Amsterdamas līguma [pieņemšanas] vides aizsardzībai ir daudz lielāka loma EK līgumā nekā iepriekš. EKL 6. pants noteic, ka vides aizsardzība ir jāņem vērā, nosakot EKL 3. pantā ietvertos un arī iekšējo tirgu iekļaujošos Kopienas politikas jautājumus. Otrkārt, valstu noteikumos attiecībā uz vides aizsardzību "to rakstura dēļ ir noteikta atšķirīgu nosacījumu piemērošana, pamatojoties uz nodarījuma raksturu un izcelsmes vietu, un tādēļ tos var atzīt par diskriminējošiem" [41].

106. Es šajā jautājumā piekrītu ģenerāladvokāta Džeikobsa uzskatiem. Kopš Vienotā Eiropas akta pieņemšanas 1986. gadā vides aizsardzība aizvien vairāk ir kļuvusi par Kopienas politikas mērķi, kas parādās ne tikai EKL 6. pantā politikas integrācijas principā, bet arī EKL 2. panta paziņojumā par Kopienas mērķiem. Tā ir atzīta arī par ierobežojošu pasākumu pamatojumu, bet nevis EKL 30. pantā, bet gan EKL 95. panta 4. un 5. punktā, kuri paredz dalībvalstīm atstāt spēkā vai pieņemt stingrākus noteikumus nekā saskaņošanas pasākumi. Ir taisnība, ka Komisijai saskaņā ar EKL 95. panta 6. punktu ir jāpārliecinās, vai pasākumi sevī neietver patvaļīgas diskriminācijas iespēju vai slēptus tirdzniecības ierobežojumus. Es uzskatu, ka otrais gadījums neizslēdz, ka pasākumi dažādi ietekmēs vietējās un importētās preces, ko pie zināmiem nosacījumiem var pamatot.

107. Ja vides aizsardzības dēļ pieņemtie noteikumi vairāk skar ārvalstu produktus nekā vietējos produktus, tad šis fakts vien nevar būt pietiekams, lai secinātu, ka noteikumi ir (netieši) diskriminējoši. Tālāk ir jāpārbauda, vai šāda ietekme ir noteikumu vides [aizsardzības] mērķu nepieciešamās un tiešās sekas. Citiem vārdiem sakot, jautājums ir par to, vai noteikumu mērķi var sasniegt, vairāk skarot valsts produktus nekā ārvalstu. Šādos apstākļos es secinātu, ka šādi valsts noteikumi ir pamatojami ar vides aizsardzības apsvērumiem, ja vien ir skaidri zināms, ka noteikumu darbība un to nolūks nav vairāk aizsargāt vietējos produktus.

108. 94. punktā es konstatēju, ka fakts, ka apstrīdētie noteikumi vairāk ietekmē minēto

41 — Minēts 38. zemsvītras piezīmē, 229.–233. punkts.

preču ārvalstu autopārvadātājus nekā Austrijas autopārvadātājus, ir šo noteikumu piemērošanas konkrētajā ģeogrāfiskajā kontekstā neizbēgamas sekas. Papildus jāmin, ka to mērķis nekādi nav radīt labvēlīgākus apstākļus Austrijas pārvadātājiem. Tādēļ es uzskatu, ka apstrīdētajos noteikumos ietvertais sektorālais aizliegums ir pamatojams ar vides aizsardzības apsvērumiem, neskatoties uz atšķirīgo ietekmi uz ārvalstu un Austrijas satiksmi, kas šķērso sanitāro zonu. Tādēļ tālāk ir jāpārbauda, vai noteikumi ir atbilstoši, nepieciešami un samērīgi ar sasniedzamo mērķi.

saikni starp apstrīdētajiem noteikumiem un tādiem Austrijā pastāvošajiem gaisa piesārņojuma samazināšanas noteikumiem kā ekopunktu sistēma.

110. Tā kā abas šajā lietā izvirzītās intereses — preču brīva aprite Kopienas teritorijā un vides aizsardzība — ir Kopienas pamatmērķi, tad ir jāizsver, vai apstrīdētie noteikumi šīs intereses līdzsvaro [42].

4) Samērīgums

109. Savos apsvērumos puses un lietā iesaistījušās valdības uzsvēra apstrīdēto noteikumu samērīguma aspektu saistībā ar mērķi samazināt NO_2 izmešus sanitārajā zonā. Saistībā ar šo apgalvojumu tika izvirzīti trīs galvenie apsvērumi. Pirmais apsvērums ir iespēja rast alternatīvu minēto preču pārvadājumiem, izmantojot dzelzceļu vai citus autoceļus. Otrais apsvērums ir iespēja sasniegt gaisu piesārņojošo izmešu samazināšanu citos veidos, piemēram, ieviešot ātruma ierobežojumus vai nodokļu sistēmu, kas ir saistīta ar smagas kravnesības automašīnu piesārņojuma klasi. Trešais apsvērums skar

111. Ir jāmin, ka daudzie Komisijas un lietā iesaistījušos valstu valdību kā alternatīva apstrīdētajos noteikumos iekļautajam aizliegumam minētie esošie un paredzamie pasākumi atspoguļo, cik ļoti sarežģīta ir politikas izvēle, lai samazinātu NO_2 izmešus līdz pieņemamam līmenim (t.i., līmenim, kas atbilst Direktīvā 1999/30 noteiktajām robežvērtībām). Nav norādīts, ka kāds no šiem pasākumiem būtu vienlīdz rezultatīvs, lai sasniegtu noteikto mērķi un vienlaicīgi radītu zemāka līmeņa šķēršļus preču brīvai apritei. Visticamāk, ka mērķim samazināt gaisa

42 — Sal. ar 15. zemsvītras piezīmē minēto spriedumu lietā *Schmidberger*, 81. punkts.

piesārņojumu minētajā apvidū atbilstošāka būtu ieteikto alternatīvo pasākumu kombinēšana.

112. Šajā prāvā Tiesai ir jānosaka, vai apstrīdētie noteikumi ir vai nav samērīgi attiecībā pret mērķi, kura dēļ tie tika pieņemti, nevis jānorāda, kādi alternatīvi pasākumi varētu būt vispiemērotākie. Šādos apstākļos samērīguma pārbaudē ir jākoncentrējas uz to, vai noteikumi nav nepamatoti un tādēļ *prima facie* var tikt uzskatīti par efektīviem, — tādiem, kas ir praktiski pielietojami un ieviešami [43]. Papildus es uzskatu, ka samērīguma princips noteic, ka pasākumiem, kas ir izveidoti, lai ieviestu strukturālas izmaiņas pārvadājumu plūsmās un veidos, ir jābūt sagatavotiem un ieviestiem tādējādi, lai tie būtu saskaņoti ar tranzīta darbības nozīmīgumu. Šī pēdējā apsvēruma kontekstā es uzskatu, ka apstrīdētie noteikumi nav samērīgi.

113. Pirmais punkts ir saistīts ar noteikumu sagatavošanu. Pirms šādu tālejošu noteikumu pieņemšanas, kuros paredzēts pilnīgs aizliegums noteiktu preču kategoriju pārvadājumiem ar smagas kravnesības automašīnām noteiktā autoceļa posmā, kas ir būtisks savienojošais posms starp dalībvalstīm, ir svarīgi, lai tiek izsvērti mazāk ierobežojoši pasākumi un tiek atspoguļots, ka tie nav atbilstoši. Vēl jo vairāk, lai nodrošinātu pārskatāmību un novērtētu saderību ar Kopienu tiesībām, ir svarīgi, lai šī informācija būtu skaidra sagatavošanās posmā. Tas ir arī viens no Direktīvas 96/62 7. panta 3. punktā un 8. panta 3. punktā izvirzītajiem plānu un programmu mērķiem. Ne no Tiesai iesniegtajiem materiāliem, ne citiem lietas dokumentiem neizriet, ka Austrijas valdība apstrīdēto noteikumu sagatavošanā būtu ņēmusi vērā iespējamību, ka mērķi samazināt piesārņojumu varētu sasniegt ar citiem, mazāk ierobežojošiem līdzekļiem, un, vai pastāv reāla alternatīva ietekmēto preču pārvadāšanai ar citiem transporta veidiem vai pa citiem autoceļiem.

114. Otrkārt, pirms tāda pasākuma ieviešanas, kas rada strukturālas sekas preču transportēšanai pa Austrijas teritoriju, izvirzot prasību par ietekmētās nozares strauju piemērošanos, visvairāk ietekmētās dalībvalstis ir jāinformē un ar tām ir jākonsultējas saskaņā EKL 10. pantā noteiktajiem pienā-

43 — Sal. ar šo secinājumu 65. un 66. punktu.

kumiem. Pirms apstrīdēto noteikumu pieņemšanas šādas konsultācijas nav notikušas.

115. Treškārt un visbūtiskāk, ņemot vērā apstrīdēto noteikumu strukturālās sekas, kas ietekmē lielu skaitu ekonomisko aktivitāšu nozaru, attiecībā uz ietekmētajām nozarēm ir jādod laiks, lai pielāgotos jaunajiem apstākļiem, kuros tiem būs jādarbojas. Šāda satura pasākums, kas rada strukturālas izmaiņas attiecībā uz to, kā var pārvadāt noteiktas preces, ir jāievieš pakāpeniski. Ir jābūt piemērotam pārejas periodam, kas ne tikai ļautu piemēroties iesaistītajiem dalībniekiem, bet arī nodrošinātu, ka pieejamā infrastruktūra ir piemērota, lai apmierinātu pieaugošo pieprasījumu. Šāds pārejas periods var ilgt vairākus gadus. Austrijas iestāžu paredzētais divu mēnešu termiņš sektorālā aizlieguma ieviešanai ir acīmredzami nepietiekams un tādēļ nesamērīgs.

116. Šo iemeslu dēļ es secinu, ka veids, kādā apstrīdētie noteikumi tika sagatavoti un kā tika plānota to ieviešana, ir pretrunā samērīguma principam. Tādēļ tie nav saderīgi ar EKL 28. pantu.

G — Saderīgums ar Regulu Nr. 881/92 un Regulu Nr. 3118/93

117. Savā pieteikumā Komisija aprobežojas ar apgalvojumu, ka citu nosacījumu piemērošana preču brīvai kustībai kā minētajās regulās noteiktie nav pieņemama, un, kā izriet no tās apgalvojuma, ierobežojumus nevar pamatot ar EKL 28. pantu un to, ka ir pārkāpti Regulas Nr. 881/92 1. un 3. pants un Regulas Nr. 3118/93 1. un 6. pants.

118. Abu regulu mērķis ir radīt pieeju preču autopārvadājumu tirgum, izskaužot ierobežojumus pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem, kas ir saistīti ar to valstisko piederību vai ar to, ka tie ir dibināti citā dalībvalstī, nevis tajā, kurā pakalpojums tiek sniegts [44]. Instruments, ar kura palīdzību šis mērķis tiek sasniegts, ir vienota Kopienas atļauja, ko izsniedz dalībvalsts, kurā uzņēmums atrodas. Turklāt Regulas N. 3118/93 6. pants noteic, ka kabotāžas pārvadājumu operāciju izpildē vairākās jomās ir jāievēro valsts tiesiskais

44 — Skat. Regulas Nr. 881/92 un Regulas Nr. 3118/93 preambulas otro apsvērumu.

regulējums, tajā skaitā pārvadājumu līgumu likmes un nosacījumi, autotransporta līdzekļa svars un gabarīti un prasības attiecībā uz dažu preču kategoriju pārvadāšanu.

119. Šajā jautājumā es vēlos minēt, ka Komisija savā apgalvojumā nekādi nav motivējusi, ka ar apstrīdētajiem noteikumiem tiek pārkāpts kāds no Regulas Nr. 881/92 vai Regulas Nr. 3118/93 noteikumiem. Vēl jo vairāk, tā nav pierādījusi, ka ar minētajiem noteikumiem tiek pārkāpta regulā paredzētā vienotās atļaujas sistēma, kā arī to, ka tie ierobežo autopārvadātāju pieeju tirgum.

120. Ir būtiski nošķirt apstākļus, kas rada pieeju tirgum no apstākļiem, kas nosaka pārvadājumu pakalpojumus dalībvalstīs. Tā kā ar regulām ir tikai nodrošināta pieeja autopārvadājumiem, ar tām netiek ierobežotas dalībvalstu pilnvaras pieņemt noteikumus, kas attiecas uz ceļu infrastruktūras lietošanu un ir pamatoti ar vides aizsardzības vai autoceļu drošības uzlabošanas apsvērumiem.

121. Nīderlandes valdības minētajam faktam, ka Regulas Nr. 3118/93 6. pantā nav ietverti tāda veida noteikumi kā šajā lietā, nav nozīmes. Šī regula aprobežojas tikai ar kabotāžas pārvadājumiem, tās noteikumi ir skaidri saistīti ar kabotāžas pakalpojumiem, un tie neizslēdz vispārēja rakstura pasākumus, kurus var piemērot attiecībā uz dalībvalstu autoceļu lietošanu. Es vēlos vēl tikai norādīt, ka šīs tiesību normas neietver atsauci uz pasākumiem, kas pieņemti autoceļu drošībai.

122. Tādēļ es secinu, ka šis Komisijas argumentācijas aspekts nav pamatots.

VI — Tiesāšanās izdevumi

123. Atbilstoši Reglamenta 69. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums nav labvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Komisija ir prasījusi piespriest Austrijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā šai dalībvalstij spriedums nav labvēlīgs, tai saskaņā ar Komisijas prasījumu ir jāatlīdzina tiesāšanās izdevumi. Saskaņā ar 69. panta 4. punktu dalībvalstis, kas iestājušās lietā, lai atbalstītu Komisijas prasījumus, sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.

VII — Secinājumi

124. Tādējādi es Tiesai piedāvāju:

— atzīt, ka, ņemot vērā trūkumus, kas pieļauti sagatavošanas procesā, iepriekš nekonsultējoties ar dalībvalstīm un Komisiju, piemērojot īpaši īsus ieviešanas termiņus aizliegumam Innas ielejas autoceļā A 12 posmā starp 20,359. kilometru Kundlas aglomerācijā un 66,780. kilometru Ampasas aglomerācijā automašīnu, kas smagākas par 7,5 t un kas pārvadā noteiktas preces, kustību, Austrijas Republika nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 28.–30. pants;

— piespriest Austrijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus;

— piespriest Vācijas Federatīvajai Republikai, Itālijas Republikai un Nīderlandes Karalistei segt savus tiesāšanās izdevumus pašām.