YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN PRESIDENTIN MÄÄRÄYS
23 päivänä helmikuuta 2001 *

Asiassa C-445/00 R,

Itävallan tasavalta, asiamiehenään H. Dossi, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

Euroopan unionin neuvosto, asiamiehinään A. Lopes Sabino ja G. Houttuin, prosessiosoite Luxemburgissa,

vastaajana,

jota tukevat

Saksan liittotasavalta, asiamiehenään W.-D. Plessing, avustajinaan Rechtsanwalt J. Sedemund ja Rechtsanwalt T. Lübbig,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

ja

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään M. Wolfcarius ja C. Schmidt, prosessiosoite Luxemburgissa,

väliintulijoina,

jossa kantaja vaatii vuoden 1994 liittymisasiakirjassa olevan pöytäkirjan N:o 9 liitteen 4 ja asetuksen (EY) N:o 3298/94 muuttamisesta Itävallan kautta kulkeville raskaille tavarankuljetusajoneuvoille vahvistetun ekopistejärjestelmän osalta 21 päivänä syyskuuta 2000 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2012/2000 (EYVL L 241, s. 18) täytäntöönpanon lykkäämistä sekä välitoimien määräämistä,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN PRESIDENTTI

on antanut seuraavan

määräyksen

1 Itävallan tasavalta on 4.12.2000 jättämällään kanteella vaatinut EY 230 artiklan nojalla vuoden 1994 liittymisasiakirjassa olevan pöytäkirjan N:o 9 liitteen 4 ja asetuksen (EY) N:o 3298/94 muuttamisesta Itävallan kautta kulkeville raskaille tavarankuljetusajoneuvoille vahvistetun ekopistejärjestelmän osalta 21 päivänä

syyskuuta 2000 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2012/2000 (EYVL L 241, s. 18; jäljempänä riidanalainen asetus) kumoamista.

2 Itävallan tasavalta on samana päivänä yhteisöjen tuomioistuimen kirjaamoon jättämällään hakemuksella vaatinut EY 242 ja EY 243 artiklan nojalla riidanalaisen asetuksen täytäntöönpanon lykkäämistä sekä välitoimien määräämistä.

3 Euroopan unionin neuvosto on 15.1.2001 esittänyt välitoimihakemuksesta kirjalliset huomautuksensa.

4 Yhteisöjen tuomioistuimeen 27.12.2000 ja 8.1.2001 toimittamillaan väliintulohakemuksilla Saksan liittotasavalta ja Euroopan yhteisöjen komissio ovat pyytäneet saada osallistua oikeudenkäyntiin tukeakseen neuvoston vaatimuksia.

5 Tässä välitoimimenettelyssä esitetyt väliintulohakemukset on syytä hyväksyä EY:n tuomioistuimen perussäännön 37 artiklan ensimmäisen ja neljännen kohdan ja yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 93 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti.

6 Saksan liittotasavalta ja komissio ovat toimittaneet väliintulokirjelmänsä 16.1.2001.

7 Komissio on 31.1.2001 toimittamassaan kirjelmässä esittänyt yhteisöjen tuomioistuimen pyynnöstä useita asiakirjoja ja lisätietoja.

8 Asianosaisten lausumat on kuultu 5.2.2001.

9 Kantaja vaatii, että yhteisöjen tuomioistuin

— lykkää väliaikaisesti riidanalaisen asetuksen täytäntöönpanoa

— että komission on vähennettävä ekopisteitä vuodesta 2001 lähtien pääasian oikeudenkäynnin ajan enemmän kuin riidanalaisessa asetuksessa on säädetty, mutta vähentämisessä on kuitenkin otettava huomioon pisteiden suhteellinen jakautuminen jäsenvaltioiden välillä, jotta voidaan myöntää ekopisteitä ja varmistaa siten kauttakulkumahdollisuudet Itävallan läpi mutta vältetään samalla korjaamattomat vahingot aineellisen ratkaisun tekemiseen asti.

10 Neuvosto vaatii, että yhteisöjen tuomioistuin

— jättää kanteen tutkimatta siltä osin kuin siinä vaaditaan, että yhteisöjen tuomioistuin velvoittaisi komission, joka ei ole asiassa asianosaisena, antamaan uuden ja erilaisen toimen

— hylkää väliintulohakemuksen muilta osin perusteettomana

— velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

11 Komissio ja Saksan hallitus vaativat välitoimihakemuksen tutkimatta jättämistä ja täytäntöönpanon lykkäämistä koskevan vaatimuksen hylkäämistä.

Asiaa koskevat oikeussäännöt ja tosiseikat

12 Itävallan tasavallan, Suomen tasavallan ja Ruotsin kuningaskunnan liittymisehdoista ja niiden sopimusten mukautuksista, joihin Euroopan unioni perustuu, tehdyssä asiakirjassa (EYVL 1994, C 241, s. 21 ja EYVL 1995, L 1, s. 1; jäljempänä liittymisasiakirja) olevan maantie- ja rautatieliikenteestä sekä yhdistetyistä kuljetuksista Itävallassa annetun pöytäkirjan N:o 9 (jäljempänä pöytäkirja) maantieliikennettä koskevassa III osassa määrätään erityisjärjestelmästä Itävallan kautta kulkevalle maanteiden tavaraliikenteelle.

13 Kyseinen järjestelmä perustuu Euroopan talousyhteisön ja Itävallan tasavallan väliseen tavaroiden rautatie- ja maantieliikenteen kauttakulkusopimukseen, joka on allekirjoitettu Portossa 2.5.1992 (jäljempänä vuoden 1992 sopimus) ja hyväksytty yhteisön nimissä 27.11.1992 tehdyllä neuvoston päätöksellä 92/577/ETY (EYVL L 373, s. 4).

14 Järjestelmän keskeisistä seikoista määrätään pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdassa, joka kuuluu seuraavasti:

"Seuraavia määräyksiä sovelletaan 1 päivään tammikuuta 1998:

a) Kauttakulkuliikenteeseen Itävallan läpi käytettävien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen NO_x-päästöjen kokonaismäärää vähennetään 60 prosentilla 1 päivänä tammikuuta 1992 ja 31 päivän joulukuuta 2003 välisenä aikana liitteessä 4 olevan taulukon mukaisesti.

b) Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen NO_x-kokonaispäästöjen vähennysten hallinto hoidetaan ekopistejärjestelmän avulla. Kyseisen järjestelmän mukaisesti Itävallan kautta kulkeva raskas tavarankuljetusajoneuvo kuluttaa sen NO_x-päästöjä vastaavan määrän ekopisteitä (tuotannon vaatimustenmukaisuusarvon — COP-arvo — tai tyyppihyväksyntäarvon mukaisesti). Näiden pisteiden laskemismenetelmä ja hallinto esitetään liitteessä 5.

c) Jos kauttakulkumatkojen määrä vuodessa ylittää vuodelle 1991 vahvistetun vertailuluvun yli 8 prosentilla, komissio toteuttaa 16 artiklassa määrätyn menettelyn mukaisesti aiheelliset toimenpiteet liitteessä 5 olevan 3 kohdan mukaisesti.

d) — —

e) Komissio jakaa ekopisteet jäsenvaltioiden kesken 6 kohdan mukaisesti vahvistettavien säännösten mukaisesti."

15 Pöytäkirjan 11 artiklan 4—6 kohdassa määrätään seuraavaa:

"4. Komissio tekee 1 päivään tammikuuta 2001 mennessä Euroopan ympäristötoimiston avulla tieteellisen tutkimuksen siitä, missä määrin 2 kohdan a alakohdassa määrätty saasteiden vähentämistä koskeva tavoite on saavutettu. Jos komissio päätyy siihen, että tämä tavoite on saavutettu kestävällä tavalla, 2 kohdan määräyksiä ei sovelleta enää 1 päivänä tammikuuta 2001 jälkeen. Jos komissio päätyy siihen, että tätä tavoitetta ei ole saavutettu kestävällä tavalla, neuvosto voi toteuttaa EY:n perustamissopimuksen 75 artiklan mukaisesti yhteisössä toimenpiteet, joilla varmistetaan yhtäläinen ympäristönsuojelun taso, erityisesti saasteiden vähentäminen 60 prosentilla. Jos neuvosto ei toteuta tällaisia toimenpiteitä, siirtymäaikaa jatketaan automaattisesti viimeisellä kolmen vuoden jaksolla, jonka kuluessa sovelletaan 2 [kohdan] määräyksiä.

5. Siirtymäajan päättyessä yhteisön säännöstöä sovelletaan kokonaisuudessaan.

6. Komissio toteuttaa 16 artiklassa määrätyn menettelyn mukaisesti ekopistejärjestelmään liittyviä menettelyjä, ekopisteiden jakoa ja tämän artiklan soveltamista koskevia teknisiä kysymyksiä koskevat yksityiskohtaiset toimenpiteet, jotka tulevat voimaan Itävallan liittymispäivänä.

— — "

16 Pöytäkirjan 16 artikla kuuluu seuraavasti:

"1. Komissiota avustaa komitea, joka muodostuu jäsenvaltioiden edustajista ja jonka puheenjohtajana on komission edustaja.

2. Kun tässä artiklassa määrättyä menettelyä on noudatettava, komission edustaja tekee komitealle ehdotuksen tarvittavista toimenpiteistä. Komitea antaa lausuntonsa ehdotuksesta määräajassa, jonka puheenjohtaja voi asettaa asian kiireellisyyden mukaan. Lausunto annetaan EY:n perustamissopimuksen 148 artiklan 2 kohdassa niiden päätösten edellytykseksi määrätyllä enemmistöllä, jotka neuvosto tekee komission ehdotuksesta. Komiteaan kuuluvien jäsenvaltioiden edustajien äänet painotetaan mainitussa artiklassa määrätyllä tavalla. Puheenjohtaja ei osallistu äänestykseen.

3. Komissio päättää suunnitelluista toimenpiteistä, jos ne ovat komitean lausunnon mukaiset.

Jos suunnitellut toimenpiteet eivät ole komitean lausunnon mukaisia tai lausuntoa ei ole annettu, komissio tekee viipymättä neuvostolle ehdotuksen tarvittavista toimenpiteistä. Neuvosto ratkaisee asian määräenemmistöllä.

4. Jos neuvosto ei ole ratkaissut asiaa kolmen kuukauden määräajassa siitä, kun asia on tullut vireille neuvostossa, komissio tekee päätöksen ehdotetuista toimenpiteistä."

17 Pöytäkirjan liitteen 5, jonka otsikkona on "Ekopisteiden laskeminen ja hallinto, joita tarkoitetaan pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan b alakohdassa", 3 kohdassa määrätään seuraavaa:

"Jos sovelletaan 11 artiklan 2 kohdan c alakohtaa, ekopisteiden lukumäärä seuraavalle vuodelle vahvistetaan seuraavasti:

Edellä olevan 2 kohdan mukaisesti lasketut kuorma-autojen keskimääräiset neljännesvuosittaiset NO_x-päästöarvot kunakin vuonna ekstrapoloidaan arvioidun keskimääräisen NO_x-päästöarvon saamiseksi seuraavalle vuodelle. Arvioitu arvo kerrottuna 0,0658:lla sekä liitteessä 4 esitetyllä vuoden 1991 ekopisteiden lukumäärällä on kyseisen vuoden ekopisteiden lukumäärä."

18 Komissio antoi 21.12.1994 pöytäkirjan 11 artiklan 6 kohdan perusteella asetuksen (EY) N:o 3298/94 Norjan, Itävallan, Suomen ja Ruotsin liittymisasiakirjan pöytäkirjassa N:o 9 olevassa 11 artiklassa Itävallan kautta kulkeville raskaille tavarankuljetusajoneuvoille vahvistettuun kauttakulkuoikeusjärjestelmään (ekopistejärjestelmään) liittyviä menettelyjä koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EYVL L 341, s. 20). Tällä asetuksella muutetaan pöytäkirjan liitettä 4 ja vahvistetaan ekopisteiden kokonaismäärät seuraavasti:

Vuosi	Ekopisteiden prosenttiosuudet	15 jäsenvaltiolle myönnetyt ekopisteet
1991 (vertailuvuosi)	100 %	23 556 220
1995	71,7 %	16 889 810
1996	65,0 %	15 311 543
1997	59,1 %	13 921 726
1998	54,8 %	12 908 809
1999	51,9 %	12 225 678
2000	49,8 %	11 730 998
2001	48,5 %	11 424 767
2002	44,8 %	10 533 187
2003	40,0 %	9 422 488

Asetuksen N:o 3298/94 liitteessä D vahvistetaan lisäksi ekopisteiden jakoperusteet jäsenvaltioiden välillä.

19 Koska vuonna 1991 kauttakulkumatkoja Itävallan läpi oli 1 490 900, pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettu kynnysluku vastaa 1 610 172:ta kauttakulkumatkaa.

20 Kantaja ei ole kiistänyt tietoja, joiden mukaan ekopistetilastot osoittavat vuonna 1999 tehdyn 1 706 436 matkaa, eli vuonna 1991 saatu luku ylittyy 14,57 prosentilla.

21 Komissio saattoi 20.5.2000 pöytäkirjan 16 artiklassa määrättyä menettelyä noudattaen asetusehdotuksen pöytäkirjan 16 artiklassa tarkoitetun komitean (jäljempänä ekopistekomitea) käsiteltäväksi. Komissio väitti, että pöytäkirjan liitteessä 5 olevan 3 kohdan laskemismenetelmän mukaan vuoden 2000 ekopisteiden määrää olisi vähennettävä noin 20 prosenttia (eli 2 184 552 ekopistettä). Komission mukaan tämän vähennyksen seurauksena vuoden 2000 viimeisellä neljänneksellä ei käytännössä ollut enää yhtään ekopistettä käytettävissä, minkä vuoksi kuorma-autojen koko kauttakulkuliikenne Itävallan läpi oli kielletty. Komissio väitti, että sovellettavia pöytäkirjan määräyksiä oli tulkittava perusvapauksien valossa, ja se ehdotti ekopisteiden määrän jakamista neljälle viimeiselle vuodelle eli vuosille 2000—2003, joihin sovelletaan siirtymäjärjestelyä. Vähennystä piti olla 30 prosenttia vuonna 2000, 30 prosenttia vuonna 2001, 30 prosenttia vuonna 2002 ja loput 10 prosenttia vuonna 2003.

22 Komissio katsoi, että pöytäkirjassa ei anneta ohjeita vähennyksen jakautumisesta jäsenvaltioiden välillä, minkä vuoksi se ehdotti myös, että vähennyksestä vas-

taisivat ne jäsenvaltiot, joiden kuljettajat ovat vaikuttaneet pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetun matkojen kynnysluvun ylitykseen vuoden 1999 kuluessa.

23 Komission ehdotus ei saanut määräenemmistön kannatusta ekopistekomiteassa, minkä vuoksi komissio esitti 21.6.2000 neuvostolle ehdotuksen neuvoston asetukseksi KOM(2000) 395 lopullinen, joka oli sisällöltään samanlainen.

24 Kantaja ei ole kiistänyt tietoja, joiden mukaan Ranskan puheenjohtajuuskaudella esitettiin 21.9.2000 neuvostolle kompromissiehdotus, jossa hyväksyttiin komission alkuperäinen ehdotus porrastaa ekopisteiden vähennykset vuoteen 2003 asti ja otettiin samalla käyttöön uusi laskemismenetelmä, joka johtaa 1 009 501 ekopisteen vähennykseen. Komissio muutti tämän jälkeen alkuperäistä ehdotustaan ranskalaiskompromissin mukaiseksi siten, että neuvosto saattoi hyväksyä määräenemmistöllä komission muutetun ehdotuksen, josta tuli riidanalainen asetus. Itävallan tasavalta äänesti ehdotusta vastaan.

25 Riidanalaisen asetuksen 5.—7. perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”Pöytäkirjan N:o 9 soveltamisen on oltava sopusoinnussa perustamissopimuksessa määrättyjen perusoikeuksien kanssa. Siten on välttämätöntä toteuttaa toimenpiteitä, joilla voidaan taata tavaroiden vapaa liikkuvuus ja sisämarkkinoiden täysimääräinen toimivuus.

Ekopisteiden kokonaismäärän vähentäminen ainoastaan vuonna 2000 johtaisi kohtuuttomiin seurauksiin, koska siitä seuraisi kaiken Itävallan kautta kulkevan kauttakulkuliikenteen loppuminen osaksi vuotta. Sen vuoksi ekopisteiden kokonaismäärän vähentäminen olisi jaettava vuosille 2000—2003.

Sen takaamiseksi, että ekopisteiden vähentäminen on oikeasuhteista, olisi myös ekopisteiden osuuksia vähennettävä niiltä jäsenvaltioilta, jotka eniten vaikuttivat siihen, että 8 prosentin raja-arvo ylittyi, jotta tarvittava kokonaisvähennys saadaan aikaan. Tämän vuoksi menettelyä, jonka mukaan ekopisteet jaetaan jäsenvaltioiden kesken, on tarkistettava."

26 Riidanalaisen asetuksen 1 artiklalla muutetaan pöytäkirjan liitettä 4 siten, että uusien ekopisteiden vuosittainen määrä vahvistetaan vuosiksi 2000—2003 porrastettujen vähennysten perusteella.

27 Riidanalaisen asetuksen 2 artiklan 1 kohdalla korvataan asetuksen N:o 3298/94 6 artiklan 2 kohdan toinen alakohta seuraavalla säännöksellä:

"Pöytäkirjassa N:o 9 olevan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetussa tapauksessa ekopisteiden määrää vähennetään. Vähennys lasketaan pöytäkirjan liitteessä 5 olevassa 3 kohdassa esitetyn menettelyn mukaisesti. Näin laskettu ekopisteiden vähennys toteutetaan useamman vuoden aikana."

28 Lisäksi riidanalaisen asetuksen 2 artiklan 4 kohdalla muutetaan asetuksen N:o 3298/94 liitettä D siten, että ekopisteet jaetaan uudelleen jäsenvaltioiden välillä.

29 Komissio antoi 21.12.2000 pöytäkirjan 11 artiklan 4 kohdan mukaisesti neuvostolle kertomuksen KOM(2000) 862 lopullinen Itävallan kautta kulkevasta tavaroiden maantieliikenteestä. Tähän kertomukseen sisältyy ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi, jolla poistettaisiin pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohta sekä liitteessä 5 oleva 3 kohta.

30 Koska komissio ei päätynyt kertomuksessaan siihen, että tavoite vähentää saasteita 60 prosentilla olisi saavutettu kestävällä tavalla, ja koska neuvosto ei ollut toteuttanut pöytäkirjan 11 artiklan 4 kohdan kolmannessa virkkeessä tarkoitettuja toimenpiteitä, siirtymäkautta pidennettiin automaattisesti viimeisellä kolmen vuoden jaksolla, joka kestää 1.1.2001—31.12.2003 ja jonka aikana sovelletaan pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohtaa ja erityisesti sen c alakohtaa.

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

Välitoimihakemusta koskevat alustavat arviot

31 Kantajan mukaan EY 243 artiklan mukainen välitoimihakemus on välttämätön. Se katsoo, että jos sen vaatimus riidanalaisen asetuksen täytäntöönpanon lyk-

käämisestä hyväksytään, komission ekopisteiden myöntämisen oikeudellista perustaa ei ole enää olemassa, joten jollei näissä olosuhteissa määrätä tässä välitoimimenettelyssä niin ikään vaadittuja välitoimia, jäsenvaltioille ei voida myöntää enää yhtäkään ekopistettä.

32 Välitoimien sisällön osalta kantaja selittää, että koska nämä toimet eivät voi koskea enää vuotta 2000, se vaatii, että yhteisöjen tuomioistuin velvoittaisi komission vahvistamaan väliaikaisesti pääasian oikeudenkäynnin ajaksi riidanalaisessa asetuksessa säädettyä suuremman ekopisteiden määrän vähennyksen jäsenvaltioiden välistä suhteellista jakoa noudattaen. Vuoden 2001 aikana voitaisiin soveltaa vähennystä, joka perustuu vuonna 1999 tehtyjä matkoja koskevan kynnysluvun ylitykseen, kun vuonna 2000 jo toteutettu 30 prosentin vähennys on otettu huomioon.

33 Neuvosto, Saksan hallitus ja komissio katsovat, että välitoimihakemus on jätettävä tutkimatta. Pääasian kanne ei koske komission toimea, eikä kantaja voi vaatia tätä toimielintä vastuuseen. Komissio täsmentää, että yhteisöjen tuomioistuin ei voi määrätä sitä vastaan toimenpiteitä, koska se on asiassa väliintulijana. Toisaalta vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yhteisöjen tuomioistuin ei voi omalla päätöksellään korvata yhteisön muiden toimielinten päätöksiä. Jos yhteisöjen tuomioistuin haluaisi nyt esillä olevassa asiassa määrätä kantajan vaatimat toimenpiteet, se joutuisi tekemään tosiasiallisia ja taloudellisia arviointeja, jotka eivät kuulu sen toimivaltaan.

34 Saksan hallitus väittää vielä, että välitoimihakemus on jätettävä tutkimatta, koska se ei ole riittävän täsmällinen työjärjestyksen 83 artiklan 2 kohdassa asetettuihin vaatimuksiin nähden, ja että välitoimi, jossa komissio määrätään ole-

maan ottamatta huomioon riidanalaisessa asetuksessa säädettyä ekopisteiden jakoa, ennakoisi pääasian ratkaisua.

35 Komissio puolestaan kiistää kantajan väitteen, jonka mukaan riidanalaisen asetuksen täytäntöönpanon lykkääminen johtaisi siihen, ettei ekopisteiden jaolla olisi enää oikeudellista perustaa. Komissio katsoo päinvastoin, että riidanalaisen asetuksen täytäntöönpanon lykkääminen, aivan kuten sen kumoaminenkin, johtaisi ainoastaan siihen, että vuoden 1999 matkojen kynnysluvun ylitykseen perustuvalla ekopisteiden määrän vähentämisellä ei olisi enää oikeudellista perustaa. Ilman kyseistä asetusta kauttakulkuliikennettä Itävallan läpi säänneltäisiin edelleen pöytäkirjalla.

Fumus boni juris

36 Kantaja vetoaa fumus boni jurisin osalta niihin väitteisiin, jotka se on esittänyt kumoamiskanteessaan riidanalaista asetusta vastaan. Siinä se vetoaa kuuteen eri kanneperusteeseen, joista kolme on esitetty myös välitoimihakemuksessa.

37 Ensimmäisessä kanneperusteessaan kantaja katsoo, että riidanalaista asetusta annettaessa on rikottu olennaisia menettelymääräyksiä. Kantaja vetoaa erityisesti siihen, että komission päätöstä muuttaa alkuperäistä asetusehdotustaan, jotta neuvoston puheenjohtajan esittämä kompromissi otettaisiin huomioon, ei ole tehty kollegisesti. Kantaja lisää tältä osin, että asiasta vastaavalle komission jäsenelle annettu valtuus tarvittaessa muuttaa komission ehdotusta, jotta neuvoston määräenemmistön hyväksymä uusi sanamuoto voitaisiin ottaa huomioon, ei ole komission työjärjestyksen mukaista, sillä siinä valtuuksien antaminen

rajoitetaan selvästi määriteltyihin johtamiseen liittyviin toimenpiteisiin tai hallinnollisiin toimenpiteisiin.

38 Toisessa kanneperusteessaan kantaja väittää, että komissiolla ei ollut pöytäkirjan 16 artiklassa tarkoitetussa menettelyssä toimivaltaa muuttaa jälkikäteen olennaisesti neuvostolle antamaansa ehdotusta.

39 Kolmannessa kanneperusteessaan kantaja vetoaa siihen, että riidanalaisessa päätöksessä ei ole noudatettu lainkaan perusteluvelvollisuutta laskettaessa ekopisteiden vähentämistä, määritettäessä vähennyksen jakautumisperustetta jäsenvaltioiden välillä, porrastettaessa kyseinen vähennys neljälle vuodelle sekä otettaessa käyttöön uusi pääsääntö, jonka mukaan ekopisteiden vähennys porrastetaan usealle vuodelle, jos pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettu kynnysluku ylitetään.

40 Kantajan neljännen kanneperusteen mukaan riidanalaisella päätöksellä rikotaan useilla tavoin EY:n perustamissopimusta ja pöytäkirjan määräyksiä.

41 Kantaja väittää ensinnäkin, että kyseisten pöytäkirjan määräysten sanamuoto on yksiselitteinen ja selkeä eikä jätä tulkinnanvaraa: kun pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettu kynnysluku ylitettiin vuonna 1999, oli määritettävä vuonna 2000 vähennettävien ekopisteiden määrä pöytäkirjan liitteessä 5 olevassa 3 kohdassa määrätyn laskemismenetelmän mukaisesti. Riidanalaisen asetuksen 1 artiklassa ei säädetä, että vuonna 1999 todetusta matkojen kynnysluvun ylityksestä seuraava ekopisteiden määrän vähennys olisi toteutettava kokonaisuudessaan vuonna 2000, vaan siinä jaetaan se nykyisen siirtymäjärjestelmän neljälle vuodelle eli vuosille 2000—2003. Koska pöytäkirja on osa primäärioikeutta, sen muuttaminen johdettuun oikeuteen kuuluvalla riidanalaisella asetuksella ilman neuvoston saamaa nimenomaista valtuutusta on selvästi lainvastaista.

42 Riidanalaisen asetuksen 1 artiklan lisäksi sen 2 artiklan 1 kohta, jolla muutetaan asetuksen N:o 3298/94 6 artiklan 2 kohdan toista alakohtaa, merkitsee muutosta primäärioikeuden tavoitteisiin siltä osin kuin siinä säädetään yleisesti, että ekopisteiden vähennys "toteutetaan useamman vuoden aikana". Ekopisteiden määrän porrastuksen muuttamisella kaikkia pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdan tapauksia koskevaksi pääsäännöksi ei ole lainkaan oikeudellista perustaa pöytäkirjassa, ja se on selvästi vastoin pöytäkirjassa perustettua järjestelmää.

43 Kantaja ei hyväksy neuvoston riidanalaisessa asetuksessa esittämiä perusteluja, jotka koskevat sitä, että ekopisteiden kokonaismäärän vähentäminen ainoastaan vuonna 2000 johtaisi kohtuuttomiin seurauksiin, ja sitä, että pöytäkirjan soveltamisessa on noudatettava perustamissopimuksessa vahvistettuja perusvapauksia, koska neuvoston tulkintatapa on kantajan mukaan pöytäkirjan selvän sanamuodon vastainen. Vaikka oletettaisiinkin, että tämä menettelytapa olisi sallittu, riidanalaisella asetuksella käyttöön otettu järjestelmä on joka tapauksessa lainvastainen, koska pöytäkirjaa olisi selvästi ollut mahdollista soveltaa rajoittamatta sisämarkkinoiden toimintaa siten, että olisi toteutettu vähemmän sitovia toimenpiteitä, esimerkiksi porrastamalla vähennys ainoastaan vuosiin 2000 ja 2001.

44 Toiseksi kantaja katsoo, että ekopisteiden uusi jako jäsenvaltioiden välillä on ristiriidassa yhteisön oikeuden kanssa. Kantajan mukaan pöytäkirja on pantava täytäntöön noudattaen yleisiä oikeusperiaatteita ja erityisesti yhteisvastuuperiaatetta, jota täydentävät saastuttaja maksaa -periaate ja suhteellisuusperiaate, koska pöytäkirjassa ei ole ohjeita jakomenettelystä.

45 Ensinnäkin se, että riidanalaisen päätöksen mukaan ekopisteiden vähentäminen koskee ainoastaan niitä jäsenvaltioita, jotka ovat vaikuttaneet merkittävästi Itävallan läpi kulkevan kauttakulkuliikenteen lisääntymiseen, on kantajan mielestä perustavanlaatuisesti ristiriidassa yhteisvastuuperiaatteen kanssa. Neuvoston käyttämä ensimmäinen kriteeri, jolla se on määritellyt tästä lisääntymisestä "pääasiallisesti vastuussa olevat", toisin sanoen sen, missä määrin jäsenvaltiot

ovat vaikuttaneet pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetun kynnysluvun ylittymiseen, on niin ikään vastoin suhteellisuusperiaatetta. Kantajan mielestä on kohtuutonta, että jäsenvaltion, joka on juuri ja juuri ylittänyt kyseisen kynnysluvun, ekopistekiintiötä alennetaan, kun taas jäsenvaltio, joka on jäänyt juuri saman kynnysluvun alapuolelle, välttää vähennyksen kokonaan. Toisesta kriteeristä, joka perustuu liikenteen lisääntymiseen vuonna 1999 vuosiin 1995—1997 nähden, kantaja katsoo, että vertailuvuodet on valittu mielivaltaisesti.

46 Viidennen kanneperusteen mukaan riidanalaisessa päätöksessä hyväksytty ekopisteiden vähennysten laskemismenetelmä on ristiriidassa pöytäkirjan yleisten tavoitteiden kanssa ja siten vastoin tätä pöytäkirjaa ja merkitsee sen liitteessä 5 olevassa 3 kohdassa vahvistetun laskemismenetelmän virheellistä soveltamista. Kyseisen laskemismenetelmän käyttäminen olisi johtanut pöytäkirjan mukaista vähennystä pienempään vähennykseen. Riidanalaisessa asetuksessa on myös vakavasti laiminlyöty perusteluvelvollisuus, koska se ei sisällä konkreettisia tietoja siitä laskemismenetelmästä, johon asetuksen 1 artiklassa säädetty ekopisteiden vähennys perustuu.

47 Kantaja pyrkii osoittamaan käytetyn laskemismenetelmän lainvastaiseksi vetoamalla ensinnäkin siihen, että vuoden 1999 ekopistetilastot käsittävät paitsi Itävallan kautta tehdyt matkat, joiden perusteella on tosiasiallisesti vähennetty ekopisteitä, myös niin sanotulle mustalle listalle kuuluvat matkat eli "laittomat" kauttakulkumatkat, jotka on tehty ilman ekopisteiden vähentämistä. Kantaja huomauttaa, että vuoden 1999 ekopistetilastojen elektronisessa ekopistejärjestelmässä näiden Itävallan kautta tehtyjen "laittomien" matkojen NO_x-päästöarvona on käytetty nollaa, sillä todellisuudessa kyseisistä matkoista ei ole vähennetty yhtään ekopistettä.

48 Soveltaessaan pöytäkirjan liitteessä 5 olevan 3 kohdan mukaista kaavaa ekopisteiden vähentämiseen neuvosto on kantajan mielestä nojautunut ainoastaan NO_x-päästöjen tosiasialliseen keskiarvoon raskaan tavarankuljetusajoneuvon tekemää matkaa kohti ja jättänyt siten huomiotta "laittomat" matkat, jotka on tilastoissa laskettu nollaksi. Kantaja katsoo, että neuvoston olisi pitänyt käyttää

keskimääräistä NO_x-päästöarvoa matkaa kohti, mikä olisi sisältänyt "laittomat" matkat. Tämä "laittomien" matkojen huomiotta jättäminen tekee tyhjäksi tai ainakin vaikuttaa huomattavasti pöytäkirjan tehokkaaseen vaikutukseen eli ympäristönsuojeluun ja kansanterveyteen.

49 Kuudennessa kanneperusteessaan kantaja katsoo, että riidanalaisen asetuksen säännöksillä ei ole oikeudellista perustaa, koska 11 artiklan 2 kohdassa, 16 artiklassa tai missään muussakaan pöytäkirjan määräyksessä ei anneta toimivaltaa niiden säätämiseen. Rajoitetun erityistoimivallan periaatteen mukaan toimielimet voivat toimia vain niille annetun toimivallan rajoissa.

50 Neuvosto ja Saksan hallitus väittävät ensimmäisen kanneperusteen osalta, että kantaja esittää vain olettamuksen. Komissio on vahvistanut, että asiasta vastaava komission jäsen oli ennakoidessaan neuvostossa käytävien neuvottelujen etenemistä hankkinut valtuudet muuttaa ehdotusta siinä tapauksessa, että neuvoston määräenemmistö kannattaisi kompromissitekstiä. Saksan hallitus katsoo, että komission mahdollisesti tekemä virhe ei voi aiheuttaa toisen toimielimen antaman säädöksen pätemättömyyttä.

51 Toisen kanneperusteen osalta neuvosto ja väliintulijat katsovat, että komissio voi milloin tahansa muuttaa ehdotustaan EY 250 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

52 Neuvosto on eri mieltä riidanalaisen asetuksen perustelujen puutteellisuutta koskevaan kolmanteen kanneperusteeseen liittyvistä väitteistä ja katsoo, että kyseinen asetus on riittävän perusteltu ja ettei oikeuskäytännössä edellytetä, että kiistanalaisessa säädöksessä esitettäisiin kaikki laskemismenetelmät, prosentit ja määrät. Neuvosto huomauttaa, että perusteluja on arvioitava asiayhteydessään ja kaikkien kyseisellä alalla sovellettavien säännösten valossa.

53 Neljännen kanneperusteen osasta, joka koskee pöytäkirjan määräysten rikkomista siltä osin kuin riidanalaisen asetuksen mukaan ekopisteiden vähennykset on porrastettava matkojen kynnysluvun ylityttyä vuonna 1999, neuvosto katsoo, että kaikkien ekopisteiden vähentämisellä yksinomaan vuonna 2000 olisi ollut se kantajan kannekirjelmässään myöntämä kohtuuton seuraus, että kaikki kauttakulkuliikenne Itävallan läpi olisi lakannut. Neuvosto korostaa, että ekopistejärjestelmän tarkoituksena on vähentää saasteita ja että tämä tavoite on jo pitkälti saavutettu. Sisämarkkinoiden asianmukaisen toiminnan vaatimukset ovat ensisijaisia mahdollisiin meluongelmiin nähden, jotka eivät varsinaisesti ole ekopistejärjestelmän taustalla. Kantajan esittämä tulkinta pöytäkirjasta johtaisi sitä paitsi siihen, että vähemmän saastuttavat kuorma-autot joutuisivat epäedulliseen asemaan.

54 Neuvosto väittää, että pöytäkirjaa sovellettaessa on otettava huomioon pöytäkirjan ja liittymisasiakirjan tavoitteet: Itävallan tasavallan täysi integraatio perustamissopimuksessa tarkoitettuun tavaroiden vapaata liikkuvuutta ja sisämarkkinoita koskevaan järjestelmään. Ekopistejärjestelmä on poikkeuksellinen ja väliaikainen järjestelmä, joka päättyy viimeistään vuonna 2003, ja siirtymäajan päättyessä yhteisön säännöstöä sovelletaan "kokonaisuudessaan" pöytäkirjan 11 artiklan 5 kohdan mukaisesti. Kun otetaan huomioon nämä velvoitteet ja pöytäkirjan tavoitteet, ainoa johdonmukainen tapa tulkita pöytäkirjaa on ekopisteiden porrastaminen usealle vuodelle.

55 Saksan hallituksen mukaan pöytäkirjan 11 artiklan 3 kohdan toisesta virkkeestä, jossa asetetaan rinnakkain "sisämarkkinoiden moitteeton toiminta" ja "koko yhteisön eduksi tapahtuva ympäristönsuojelu", ilmenee, että komissio ja neuvosto eivät voi pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetun ekopisteiden vähennysmenetelmän yhteydessä toteuttaa toimenpiteitä, jotka vaarantaisivat vakavasti sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan. Yhteisön lainsäätäjällä on lisäksi vähennysmenetelmän täytäntöönpanosäännöksiä antaessaan ollut harkintavaltaa, kuten pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa käytetty ilmaisu "aiheelliset toimenpiteet" osoittaa. Jos komissiolla tai neuvostolla olisi tämän määräyksen nojalla velvollisuus panna täytäntöön pöy-

täkirjan liitteessä 5 olevaan 3 kohtaan sisältyvä laskemismenetelmä voimatta ottaa huomioon vaikutusta sisämarkkinoihin, viittaus "aiheellisten toimenpiteiden" toteuttamiseen olisi tarpeeton.

56 Saksan hallitus korostaa neljännen kanneperusteen osasta, joka koskee ekopisteiden jakoa jäsenvaltioiden välillä, että pöytäkirjan 11 artiklan 6 kohdasta ilmenee, että komissiolla on laaja harkintavalta sen jakaessa ekopisteitä. Pöytäkirjan perusteella ei voida ratkaista, onko etusija annettava yhteisvastuuperiaatteelle vai saastuttaja maksaa -periaatteelle, varsinkaan kun jälkimmäinen kuuluu EY 174 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan toisen virkkeen nojalla yhteisön ympäristöoikeuden perusperiaatteisiin.

57 Väitteeseen, jonka mukaan riidanalainen asetus olisi annettu liian myöhään, komissio vastaa, että tällainen viivästys liittyy kiinteästi järjestelmään, koska komissio ja jäsenvaltiot ovat täysin riippuvaisia Itävallan tasavallan toimittamista tilastotiedoista. Itävallan tasavalta toimitti vuotta 1999 koskevat tiedot kuitenkin vasta maaliskuussa 2000. Kun otetaan huomioon pöytäkirjan 16 artiklassa noudatettavaksi määrätty menettely, riidanalaista asetusta ei olisi voitu antaa ennen vuoden 2000 kesää, ja sen antaminen saman vuoden syyskuussa on normaalia, eikä kyse ole viivästymisestä.

58 Viidennestä kanneperusteesta, joka koskee vuonna 1999 todetun matkojen kynnysluvun ylittymistä vastaavan ekopisteiden vähennyksen laskemismenetelmää, Saksan hallitus toteaa, että toisin kuin kantaja tuntuu väittävän, "laittomien" matkojen sisällyttäminen tilastoihin ei ole komission kannan mukaista. Näiden "laittomien" matkojen olemassaolo johtuu ennen kaikkea Itävallan tasavallan hallinnollisista laiminlyönneistä. Kantaja on jättänyt mainitsematta, että komissio ja jäsenvaltiot olivat sopineet ekopistekomiteassa, ettei "laittomia" matkoja sisällytettäisi ekopistelaskelmiin, ja etteivät ne olleet päässeet minkäänlaiseen sopimukseen matkojen "mustan listan" määritelmästä.

59 Myös komissio huomauttaa saman kanneperusteen osalta, että Itävallan tasavalta on toimittanut virheellisiä tilastoja, joissa ei ole otettu huomioon sitä, että ekopistejärjestelmän ulkopuolelle jäävillä, "mustaan listaan" kuuluvilla matkoilla oli saastuttava vaikutus. Komission mukaan Itävallan tasavallan täytyi siis tietää, että sen tilastoja koskevan laskuvirheen paljastuminen johtaisi siihen, että muut jäsenvaltiot riitauttavat sen ja että riidanalaisen asetuksen antaminen viivästyisi.

Kiireellisyys ja intressivertailu

60 Kantaja katsoo, että riidanalaisen asetuksen täytäntöönpano aiheuttaisi vakavaa ja korjaamatonta vahinkoa ympäristölle ja kansanterveydelle.

61 NO_x-päästöjen vähenemisestä huolimatta tavaraliikenne aiheuttaa muiden aineiden päästöjä ja melua. Pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetulla matkojen ylärajaa koskevalla järjestelmällä pyritään juuri väestön suojelemiseen liikenteen kohtuutonta lisäystä ja sen liitännäisiä haittavaikutuksia vastaan eli myrkky- ja melupäästöjä, ruuhkia ja tieturvallisuuden heikentymistä vastaan.

62 Myrkky- ja melupäästöjen, lian ja ruuhkien lisääntymisestä metsille ja kansanterveydelle — sekä fyysisessä että psyykkisessä mielessä — aiheutuvat vahingot ovat kantajan mukaan korvaamattomia, eikä niitä voida korvata rahallisesti. Se, että kauttakulkuliikennettä myöhemmin mahdollisesti vähennetään, jos riidanalainen asetus kumotaan pääasian oikeudenkäynnissä, ei voi mitenkään korvata ympäristölle ja kansanterveydelle jo aiheutuneita vahinkoja eikä varsinkaan korjata niitä.

63 Kantajan mukaan intressivertailussa on otettava huomioon, että jos sen kumoamiskanne hylätään pääasiassa, aikaisemmin välitoimena määrätty matkojen vähentäminen voitaisiin myöhemmin korvata myöntämällä ylimääräisiä kiintiöitä, kun taas päinvastaisessa tapauksessa "laittomien" matkojen terveydelle ja ympäristölle aiheuttamia vahinkoja ei voida missään oloissa korvata, jos sen pääasiassa nostama kanne hyväksytään.

64 Neuvosto katsoo, että kantaja esittää vain epämääräisiä ja tosiseikkoihin perustumattomia väitteitä niistä vahingoista, joiden aiheutumista täytäntöönpanon lykkäyksellä pyrittäisiin estämään. Kantaja ei mitenkään selosta, miten riidanalaisella asetuksella käyttöön otetun järjestelmän voimassapitäminen voisi aiheuttaa vahinkoa tai miksi tämä vahinko johtuisi kyseisestä asetuksesta. Neuvoston mukaan ekopistejärjestelmä ei koske suurinta osaa Itävallan maanteillä kulkevista ajoneuvoista, ja vaikka kansanterveydelle ja ympäristölle oletettaisiinkin aiheutuvan vahinkoa maantieliikenteestä, ei olisi mahdollista tietää, missä suhteessa sen aiheuttavat ekopistejärjestelmään kuuluvat kuorma-autot.

65 Komissio väittää, että vuodesta 1991 kauttakulkuliikenteestä kokonaisuudessaan aiheutunut saastuminen on vähentynyt todellisuudessa 55 prosenttia ja että suurin osa Itävallassa ajavista kuorma-autoista ei kuulu ekopistejärjestelmään. Pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetun kynnysluvun soveltaminen takaa sen, että saastumisen vähentyminen nopeutuu, mutta vaikka tätä kynnyslukua ei ylitettäisi, ekopistejärjestelmä takaa itsessään saastumisen asteittaisen vähentymisen.

66 Myös Saksan hallitus kiistää kantajan väitteet tältä osin. Se muistuttaa, että ekopistejärjestelmä on tähän päivään asti täyttänyt pöytäkirjassa asetetun tavoitteen eli kauttakulkuliikenteeseen Itävallan läpi käytettävien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen NO_x-päästöjen kokonaismäärän vähentämisen. Kansanterveydelle aiheutuvan vahingon osalta kantaja ei ole täsmentänyt, missä osassa Itävaltaa, missä henkilöryhmässä ja millaisten sairauksien muodossa vahinko ilmenee. Koska vahinkoja, joiden kantaja pelkää olevan korvaamattomia terveydelle, ei ole ilmennyt edes silloin, kun myrkkypäästöt olivat kor-

keampia vuoden 1999 loppuun asti tai vielä vuonna 2000, on vielä epätodennäköisempää, että tämänkaltaisia vahinkoja ilmenisi seuraavina vuosina 2001—2003, kun käytettävissä oleva ekopistekiintiö on tuntuvasti alempi kuin aikaisempina vuosina. Aiheutuneesta vahingosta on esitettävä sitäkin suuremmalla syyllä näyttöä, kun kantaja on vedotessaan kansanterveyden suojeluun pyrkinyt oikeuttamaan tavaroiden vapaalle liikkuvuudelle ja palvelujen tarjoamisen vapaudelle asetettuja rajoituksia.

67 Saksan hallitus lisää, että hakemuksesta ei ilmene, miten riidanalaisesta asetuksesta väitetyllä tavalla terveydelle aiheutuvat vahingot kyseiselle Itävallan väestönosalle olisivat suurempia kuin vahingot muiden jäsenvaltioiden kansalaisille, jotka asuvat vilkasliikenteisten maanteiden välittömässä läheisyydessä. Kyseisen hallituksen mukaan kauttakulkuteiden liikenne ei ole juurikaan voinut vaikuttaa kielteisesti kansanterveyteen. Se väittää, että Brennerin tieosuus on raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen vähiten liikennöimiä maanteitä Itävallassa.

68 Saksan hallitus toteaa myös, ettei kantaja ole täsmentänyt ympäristövahinkojen osalta, missä osissa maata niiden oli odotettava ilmenevän tai minkälaisiin kasveihin tai eläimiin raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen kauttakulkuliikenne tarkkaan ottaen vaikuttaisi. Metsille aiheutuvasta pysyvästä vahingosta kantaja ei täsmennä, voidaanko syy-yhteyttä näyttää toteen ja ovatko väitetyt vahingot tosiasiallisesti korjaamattomia metsän uudistuminen huomioon ottaen. Melun osalta kantaja ei ole näyttänyt, millä tieosuuksilla olisi aiheutunut meluun liittyvää vahinkoa, joka ylittäisi muualla Itävallassa sallitun melutason. Pöytäkirjasta ei myöskään ilmene, että siinä tarkoitetun sääntelymekanismin pitäisi soveltua myös meluntorjuntaan.

69 Intressivertailun osalta neuvosto toteaa, että riidanalaisen asetuksen soveltamisen jatkumista koskeva intressi on joka tapauksessa tärkeämpi kuin sen täy-

täntöönpanon lykkäämistä koskeva intressi. Jos yhteisöjen tuomioistuin vahvistaa asetuksen pätevyyden, pyydetyn välitoimen aiheuttama vahinko olisi tosiasiallisesti korjaamaton niille yrityksille, joiden kauttakulku estetään. Kantajan ajatus siitä, että korvaavien ekopisteiden määrää lisättäisiin myöhemmin, on neuvoston mielestä absurdi ja pöytäkirjan vastainen.

70 Saksan hallitus tuo puolestaan esiin, että kantajan vaatimus soveltaa vuoden 1999 kynnysluvun ylitykseen perustuvaa vähennystä pelkästään vuonna 2001 vaarantaisi vakavasti sisämarkkinoiden toimintaa. Jos vähennys laskettaisiin komission asetusehdotuksen KOM(2000) 395 lopullinen mukaisesti, sen vaikutus Saksan kannalta olisi matkojen vähentyminen noin 80 000:lla, mikä vaikuttaisi tavaravaihtoon noin 4 miljardin DEM:n arvosta. Tämän lisäksi aiheutuisi vahinkoa useille saksalaisille kuljetusyrityksille ja kaikkien muiden jäsenvaltioiden yrityksille, joihin vähennys vaikuttaa. Yhteisöä uhkaavat vahingot olisivat kolmesta kuuteen kertaa suurempia kuin edellä mainitut yksin Saksaa koskevat laskelmat osoittavat.

Asian arviointi

71 EY 242 ja EY 243 artiklan mukaisesti yhteisöjen tuomioistuin voi määrätä kanteen kohteena olevan toimen täytäntöönpanon lykättäväksi, jos se katsoo, että olosuhteet sitä edellyttävät, tai päättää tarpeellisista välitoimista käsiteltävänään olevassa asiassa.

72 Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 83 artiklan 2 kohdan mukaan EY 242 tai EY 243 artiklassa tarkoitetuissa hakemuksissa on ilmoitettava oikeudenkäynnin kohde ja seikat, joiden vuoksi asia on kiireellinen, sekä ne tosiseikat ja oikeudelliset perusteet, joiden vuoksi vaaditusta välitoimesta määrääminen on ilmeisesti perusteltua.

73 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan välitoimista päättävä tuomioistuin voi lykätä täytäntöönpanoa ja määrätä muista välitoimista, jos on selvitetty, että niistä määrääminen on ensi arviolta tosiasiallisesti ja oikeudellisesti perusteltua (fumus boni juris) ja että ne ovat kiireellisiä siinä mielessä, että kantajan etuja koskevan vakavan ja korjaamattoman vahingon välttämiseksi on tarpeen, että näistä toimista määrätään ja niiden vaikutukset alkavat jo ennen kuin pääasiassa annetaan ratkaisu. Välitoimista päättävän tuomioistuimen on myös tilanteen mukaan vertailtava esillä olevia intressejä (ks. esim. asia C-377/98 R, Alankomaat v. parlamentti ja neuvosto, määräys 25.7.2000, Kok. 2000, s. I-6229, 41 kohta).

74 Aluksi on tutkittava, voidaanko kantajan riidanalaista asetusta vastaan esittämillä väitteillä ensi arviolta perustella täytäntöönpanon lykkääminen ja välitoimien määrääminen.

75 Kuudetta kanneperustetta, joka on asiallisesti välitöntä seurausta neljännestä ja viidennestä kanneperusteesta, ei ole tarpeen tutkia erikseen.

76 Komissio on selittänyt kanneperusteesta, jonka mukaan komission päätöstä asetusehdotuksen muuttamisesta ei ole tehty kollegisesti, että asiasta vastaava komission jäsen oli saanut valtuudet muuttaa kyseistä ehdotusta siinä tapauksessa, että neuvoston määräenemmistö kannattaisi kompromissia, kuten tapahtui.

77 Tältä osin on huomattava, että komission työjärjestyksen 13 artiklan mukaan, sellaisena kuin se oli voimassa tosiseikkojen tapahtuma-aikaan, komissio "voi — — valtuuttaa yhden tai useamman komission jäsenen toteuttamaan komission puolesta ja sen valvonnassa selvästi määriteltyjä johtamiseen liittyviä toimenpiteitä tai hallinnollisia toimenpiteitä" ja lisäksi komissio voi puheenjohtajan kanssa asiasta sopien antaa yhdelle tai useammalle komission jäsenelle tehtäväksi laatia lopullinen teksti sellaiseen muulle toimielimelle ehdotettavaan säädökseen, jonka asiasisällöstä on päätetty komission käsittelyssä.

78 Nyt esillä olevassa asiassa asetusehdotuksen muutos koski lähinnä yhtä seikkaa, joka oli tosin tärkeä mutta tekninen, eli laskemismenetelmän soveltamista, josta jäsenvaltioilla oli eri näkemyksiä. Komission mukaan, eikä sen kantaa ole tältä osin riitautettu, se muutti ehdotustaan kantajan esitettyä alkuperäisen asetusehdotuksen jälkeen täsmennyksiä tilastojen tulkinnasta. Näissä olosuhteissa ei voida varauksetta yhtyä kantajan väitteeseen, jonka mukaan kollegisen päätöksenteon periaatetta ei olisi noudatettu.

79 Toiseksi on todettava komission mahdollisuudesta muuttaa jälkikäteen neuvostolle antamaansa asetusehdotusta pöytäkirjan 16 artiklan mukaisessa menettelyssä, että yhteisöjen tuomioistuin on jo katsonut esillä olevan kaltaisen, niin sanotun hallintokomiteamenettelyn yhteydessä, että komissiolla on harkintavaltaa sen muuttaessa neuvostolle esittämiään toimenpiteitä koskevaa ehdotusta (ks. vastaavasti asia C-244/95, Moskof, tuomio 20.11.1997, Kok. 1997, s. I 6441, 39 kohta; asia C-151/98 P, Pharos v. komissio, tuomio 18.11.1999, Kok. 1999, s. I 8157, 23 kohta ja asia C-352/98 P, Bergaderm ja Goupil v. komissio, tuomio 4.7.2000, Kok. 2000, s. I-5291, 65 kohta).

80 Kuten tämän määräyksen 78 kohdassa on todettu, muutokset koskivat esillä olevassa asiassa tilastojen tulkintaa ja laskemismenetelmää. Näin ollen kantajan esittämillä väitteillä ei ensi arviolta voida osoittaa, että komissio olisi ylittänyt harkintavaltansa asiassa.

81 Kolmanneksi on todettava kanneperusteesta, joka koskee perustelujen puutteellisuutta, että riidanalainen asetus on annettu sen jälkeen, kun ekopistekomiteaa, jossa kantaja oli edustettuna, oli kuultu, ja että yleisesti sovellettavan toimen perusteluissa ei tarvitse käsitellä kaikkia siinä tehtyjä teknisiä ratkaisuja. Riidanalaisen asetuksen perusteluista selviävät ensi arviolta asetuksen päämäärät ja sen antamiseen johtaneet syyt.

82 Neljänneksi huomattakoon pöytäkirjan määräysten rikkomista koskevasta kanneperusteesta ensinnäkin, että välitoimista päättävän tuomioistuimen tehtävänä ei ole hakemusten fumus boni jurista arvioidessaan ottaa lopullista kantaa pöytäkirjan tulkintaan.

83 Tällä varauksella on syytä ottaa vakavasti kantajan tämän kanneperusteen ensimmäisessä osassa esittämät väitteet siitä, että toimenpiteet, joita pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetun kynnysluvun ylitys vuoden 1999 aikana edellytti, saattoivat koskea vain seuraavaa vuotta eli vuotta 2000. Sama pätee väitteeseen riidanalaisen asetuksen 2 artiklan 1 kohdan lainvastaisuudesta siltä osin kuin sillä muutetaan asetuksen N:o 3298/94 6 artiklan 2 kohdan toista alakohtaa siten, että ekopisteiden vähennys porrastetaan usealle vuodelle pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdan tapauksia tulevaisuudessa koskevaksi pääsäännöksi.

84 Pöytäkirjan liitteessä 5 olevan 3 kohdan sanamuodosta ilmenee, että "aiheellisia toimenpiteitä", joita on pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaan toteutettava, jos tässä määräyksessä vahvistettu kynnysluku ylittyy, sovelletaan ylityksen toteamista seuraavana vuonna.

85 Tältä osin on huomattava, että liittymisasiakirjan pöytäkirjat ja liitteet ovat primäärioikeuden määräyksiä, joiden täytäntöönpanon lykkääminen, muuttaminen tai kumoaminen on mahdollista ainoastaan alkuperäisten perustamissopimusten muuttamista koskevassa järjestyksessä, jollei liittymisasiakirjassa toisin määrätä (ks. vastaavasti yhdistetyt asiat 31/86 ja 35/86, LAISA v. neuvosto, tuomio 28.4.1988, Kok. 1988, s. 2285, 12 kohta).

86 On kuitenkin arvioitava, onko pöytäkirjaa ja erityisesti sen liitettä 5 tulkittava ekopistejärjestelmän asiayhteyden ja päämäärän perusteella toisin, kuten neuvosto ja väliintulijat katsovat.

87 Vuoden 1992 sopimuksella käyttöön otetun ja pöytäkirjaan sisällytetyn ekopistejärjestelmän tarkoituksena on kauttakulkuliikenteeseen Itävallan läpi käytettävien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen NO_x-päästöjen kokonaismäärän vähentäminen 60 prosentilla 1.1.1992 ja 31.12.2003 välisenä aikana.

88 Kyseinen pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan a alakohdassa ilmaistu tavoite oli vahvistettu jo vuoden 1992 sopimuksen 15 artiklan 3 kohdassa. Kyseisen sopimuksen 15 artiklan 1 ja 2 kohdasta seuraa, että tämä tavoite on vahvistettu "Itävallan läpi kulkevien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen aiheuttamien saasteiden ja melun vähentämiseksi" ja "kansanterveyden ja ympäristön välttämättömän suojelun varmistamiseksi". Vuoden 1992 sopimuksen 15 artiklan 2 kohdasta ilmenee myös, että otettaessa ekopistejärjestelmä käyttöön NO_x-päästöjä pidettiin edustavina saasteiden ja melun vähenemistä arvioitaessa.

89 Pöytäkirjan 11 artiklan 4 kohdan ensimmäinen tarkastelu osoittaa, että NO_x-päästöjen vähentäminen 60 prosentilla on keskeinen tavoite. Kyseisessä määräyksessä todetaan, että jos komissio tämän tavoitteen saavuttamista koskevan, pöytäkirjassa määrätyn tieteellisen tutkimuksen perusteella päätyy siihen, että tämä tavoite on saavutettu kestävällä tavalla — mistä ei ole kyse tässä tapauksessa — pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan määräyksiä ei sovelleta enää 1.1.2001 jälkeen, mutta jos komissio sen sijaan päätyy siihen, että tavoitetta NO_x-päästöjen vähentämisestä 60 prosentilla ei ole saavutettu kestävällä tavalla — kuten tässä tapauksessa — neuvosto voi toteuttaa EY:n perustamissopimuksen 75 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 71 artikla) mukaisesti yhteisössä toimenpiteet, joilla varmistetaan yhtäläinen ympäristönsuojelun taso, "erityisesti saasteiden vähentäminen 60 prosentilla".

90 NO_x-päästöjen vähentämistä koskevan tavoitteen keskeisyys ekopistejärjestelmässä ei ensi arviolta näyttäisi muuttavan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdan tulkintaa yhdessä pöytäkirjan liitteessä 5 olevan 3 kohdan kanssa, sellaisena kuin se perustuu näiden määräysten sanamuotoon. Niissä määrätty

ekopisteiden vähennysmekanismi käynnistyy pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetun matkojen kynnysluvun ylittyessä eikä ekopisteitä tai NO_x-päästöjä koskevan kynnysluvun ylittyessä. Tältä osin on huomattava, että sekä matkojen kynnysluku että sen ylittyessä käynnistyvä mekanismi on olennaisitta muutoksitta lainattu vuoden 1992 sopimuksen 15 artiklan 5 kohdan 2 alakohdasta ja liitteessä IX olevasta 4 kohdasta.

91 Pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohta ja liitteessä 5 oleva 3 kohta, jotka siis perustuvat matkojen kynnyslukuun, näyttävät viittaavan paitsi NO_x-päästöjen vähenemiseen — eli tavoitteeseen, jota voidaan vain edistää ekopisteiden määrän alentamisella — myös sivutavoitteena matkojen määrän rajoittamiseen, sillä niiden lisääntymistä pidetään häiriönä, jota on vältettävä.

92 Ensi arviolta ei myöskään vaikuta siltä, että edellä mainittujen pöytäkirjan määräysten ja riidanalaisen asetuksen säännösten välinen ero voitaisiin perustella Itävallan tasavallan sisämarkkinoille integroitumiseen liittyvillä vaatimuksilla.

93 Kyseisissä pöytäkirjan määräyksissä vahvistetaan juuri siirtymäjärjestely, jolla poiketaan tarvittaessa sisämarkkinoiden toimintaa koskevista säännöistä. Liittymisasiakirjan määräystä, jolla poiketaan tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevista perustamissopimuksen määräyksistä, on tulkittava suppeasti (ks. asia C-233/97, KappAhl, tuomio 3.12.1998, Kok. 1998, s. I-8069, 18 kohta), jotta perustamissopimuksen tavoitteet olisi helpompi toteuttaa ja sen kaikkia määräyksiä sovellettaisiin (yhdistetyt asiat 194/85 ja 241/85, komissio v. Kreikka, tuomio 25.2.1988, Kok. 1988, s. 1037, 20 kohta). Tästä ei kuitenkaan seuraa, että kyseessä olevaa määräystä voitaisiin tulkita vastoin sen selvää sanamuotoa.

94 Pöytäkirjassa ei sitä vastoin ole lainkaan viitteitä siitä, miten ekopisteiden vähennys olisi jaettava jäsenvaltioiden välillä — mitä sama kanneperuste kos-

kee — minkä vuoksi on katsottava, että jollei pääasian kanteen arvioinnista muuta johdu, toimielimillä on lähtökohtaisesti asiassa harkintavaltaa, jota tuomioistuin voi siis valvoa vain rajoitetusti.

95 Kantajan väitteiden alustava tarkastelu ei osoita, että neuvosto olisi ylittänyt harkintavaltaansa asiassa, kun se on päättänyt, että ekopisteiden vähennyksestä vastaavat pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetun kynnysluvun ylittymiseen vaikuttaneet jäsenvaltiot. Riidanalainen asetus näyttää perustuvan erityisesti menetelmään, joka ei ole selvästi mielivaltainen eikä ensi arviolta kohtuuton, sanotun kuitenkaan vaikuttamatta sen pätevyyden lopulliseen arviointiin.

96 Viidenneksi on huomattava riidanalaisessa asetuksessa vahvistetusta ekopisteiden vähennyksen laskemismenetelmästä, että komissio on todennut alkuperäisessä asetusehdotuksessa lähdetyn siitä, että raskaat tavarankuljetusajoneuvot, joiden NO_x-päästöarvo oli vuoden 1999 ekopistetilastojen mukaan nolla, eivät saastuttaneet. Myöhemmin on kuitenkin ilmennyt, että komission ilmoituksen mukaan kyse oli "laittomista" kauttakulkumatkoista, joten kyseisten raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen osalta olisi pitänyt vähentää ekopisteitä.

97 Toisaalta, jos pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa pyritään ottamaan huomioon, kuten kantaja itsekin myöntää, että puhtaampia moottoreita kehitettäessä mahdollisesti saavutettava tekninen kehitys voi merkitä sitä, että pöytäkirjan liitteessä 4 vahvistettuihin NO_x-päästöjen vuosittaisiin vähennysmääriin perustuvat ennusteet voidaan ylittää, lähtökohtaisesti ei ole mielivaltaista eikä myöskään kohtuutonta katsoa, että "mustalle listalle" kuuluvia matkoja koskevia tilastoja, jotka eivät kuvasta näiden matkojen aiheuttamaa todellista saastetilannetta, ei pitäisi ottaa huomioon suoritettaessa tarvittava laskelma ekopisteiden määrän mukauttamiseksi vähemmän saastuttavien moottoreiden kehittämisessä todellisuudessa saavutettuun tekniseen kehitykseen.

98 Koska tuomioistuimen suorittama valvonta on rajoitettua silloin, kun toimielimillä on esillä olevan kaltaisissa tapauksissa lähtökohtaisesti harkintavaltaa, kantajan väitettä, jonka mukaan ekopisteiden vähennysten laskemismenetelmä merkitsisi pöytäkirjan määräysten rikkomista, ei näissä olosuhteissa voida varauksetta hyväksyä.

99 Edellä esitetystä seuraa, että suurin osa kantajan riidanalaista asetusta vastaan esittämistä väitteistä ei ensi arviolta menesty neuvoston, Saksan liittotasavallan ja komission esittämien perustelujen ja selvitysten rinnalla.

100 Sitä vastoin väite, jonka mukaan pöytäkirjan määräyksiä on rikottu, koska pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetun kynnysluvun ylityttyä vuonna 1999 ekopisteiden vähennykset on porrastettu neljälle vuodelle ja koska näiden vähennysten porrastuksesta on tulevaisuudessa tehty pääsääntö, antaa aihetta vakavasti epäillä riidanalaisen asetuksen 1 artiklan ja 2 artiklan 1 kohdan lainmukaisuutta, eivätkä muiden osapuolten huomautukset ole tähän mennessä poistaneet näitä epäilyksiä.

101 Näin ollen on tutkittava, täyttääkö hakemus kiireellisyysedellytyksen.

102 Tätä kiireellisyyttä arvioitaessa on ensinnäkin todettava, että metsille ja kansanterveydelle — sekä fyysisessä että psyykkisessä mielessä — aiheutuviin vahinkoihin, jotka johtuvat kantajan mukaan riidanalaisen asetuksen soveltamisesta, on vedottu hyvin yleisellä tasolla.

103 On kuitenkin pidettävä toteen näytettynä, että riidanalaisen asetuksen soveltaminen lisää kauttakulkuliikennettä Itävallan läpi ja siitä aiheutuvia haittoja.

104 Asiassa ei ole kiistetty, että pöytäkirjan 11 artiklan 2 artiklan c alakohdassa nimenomaisesti määrätty matkojen kynnysluku ylitettiin vuonna 1999. Siitä seuraava ekopisteiden vähennys, joka olisi lähtökohtaisesti pitänyt käyttää kokonaan vuonna 2000, kuten tämän määräyksen 83—93 kohdassa esitetystä pöytäkirjan asiaa koskevien määräysten analyysistä ilmenee, on porrastettu useammalle vuodelle, vuoteen 2003. Komission toimittamat väliaikaiset tiedot, joita yhteisöjen tuomioistuin on siltä pyytänyt esillä olevassa oikeudenkäynnissä, osoittavat lähes varmuudella, että kyseinen kynnysluku on ylitetty uudelleen vuonna 2000.

105 Pöytäkirjassa ja erityisesti sen 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa ja liitteessä 5 olevassa 3 kohdassa — kuten toisaalta myös vuoden 1992 sopimuksessa — lähdetään implisiittisesti mutta välttämättä siitä, että pelkästään matkojen lukumäärän lisääntymisestä aiheutuu vahinkoa.

106 Tällainen vahinko on korjaamatonta, koska liikenteen vilkkaudesta aiheutuvia haittoja ei voida niiden luonteen vuoksi poistaa jälkikäteen. Tällaisia häiriöitä olisi erittäin vaikeaa tai jopa mahdotonta korvata asianmukaisesti.

107 Lisäksi on korostettava, että sekä pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan että riidanalaisen asetuksen soveltaminen lakkaa pöytäkirjan 11 artiklassa tarkoitetun siirtymäkauden päättyessä.

108 Näin ollen ei voida pitää mahdottomana, että kun pääasiassa annetaan tuomio, riidanalaisen asetuksen säännökset ovat vaikuttaneet jo lähes täysimääräisesti.

109 On korostettava, että pöytäkirjan mukaisesti matkojen kynnysluvun ylittyessä vähennettävien ekopisteiden myönteinen vaikutus, joka voi edistää vaihtoehtoisten kulkuneuvojen käyttöä — mikä on sekä pöytäkirjan että vuoden 1992 sopimuksen tavoitteena — rajoittuu niin ikään siirtymäkauteen.

110 Välitoimista päättävän tuomioistuimen on sitäkin suuremmalla syyllä otettava huomioon kiireellisyys, johon kantaja voi vedota, kun pöytäkirjan määräysten rikkomista koskeva kanneperuste vaikuttaa erityisen varteenotettavalta, kuten tämän määräyksen 83—93 kohdasta ilmenee.

111 Näin ollen kantajalle on tarpeen antaa asianmukaista väliaikaista suojaa, jotta vältettäisiin sellaisten säännösten soveltamisesta aiheutuva vahinko, joiden lainmukaisuus voidaan vakavasti kyseenalaistaa. Täyden ja tehokkaan oikeusturvan yleinen periaate merkitsee sitä, että oikeussubjektien väliaikainen suojelu voidaan varmistaa, mikäli se on tarpeen annettavan lopullisen päätöksen täyden tehokkuuden turvaamiseksi, jotta vältettäisiin aukko yhteisöjen tuomioistuimen takaamassa oikeussuojassa (ks. mm. asia 27/68 R, Renckens v. komissio, määräys 12.12.1968, Kok. 1968, s. 274, 276; asia C-213/89, Factortame ym., tuomio 19.6.1990, Kok. 1990, s. I-2433, 21 kohta; Kok. Ep. X, s. 453; yhdistetyt asiat C-143/88 ja C-92/89, Zuckerfabrik Süderdithmarschen ja Zuckerfabrik Soest, tuomio 21.2.1991, Kok. 1991, s. I 415, 16—18 kohta ja asia C-399/95 R, Saksa v. komissio, määräys 3.5.1996, Kok. 1996, s. I 2441, 46 kohta).

112 Nyt esillä olevassa asiassa ei kuitenkaan ole syytä määrätä riidanalaisen asetuksen 1 artiklan täytäntöönpanon lykkäämistä eikä kantajan pyytämiä muita välitoimia.

113 Tällaiset toimenpiteet eivät poistaisi jälkikäteen vahinkoa, joka johtuu siitä, että vuonna 2000 ei ole suoritettu pöytäkirjassa tarkoitettua ekopisteiden vähennystä matkojen kynnysluvun ylityttyä vuonna 1999, sillä kyseinen vahinko on jo tapahtunut korjaamattomalla tavalla eikä välitoimista päättävän tuomioistuimen tehtävänä ole määrätä toimenpiteistä, joilla vahinko korvattaisiin.

114 Sitä vastoin riidanalaisen asetuksen 2 artiklan 1 kohdan täytäntöönpanon lykkääminen on asianmukaista, jotta vältettäisiin se erittäin todennäköisesti tulevaisuudessa syntyvä vahinko, jos pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettu kynnysluku ylittyy uudelleen kokonaisuudessaan ylitystä seuraavan vuoden aikana — myös vuonna 2000, kuten on jo melkein tapahtunut — ilman, että vastaavat ekopisteet vähennetään, ja sen seurauksena liikenne vähenee.

115 Kyseinen säännös voidaan irrottaa muusta riidanalaisesta asetuksesta ja sen täytäntöönpanoa voidaan siten lykätä haittaamatta kyseisen asetuksen soveltamista muilta osin.

116 Niiden intressien, joita kantaja pyytää suojelemaan, vertailu niiden sisämarkkinoille aiheutuvien vahinkojen kanssa, jotka aiheutuisivat neuvoston ja väliintulijoiden mukaan täytäntöönpanon lykkäyksestä, ei muuta tätä johtopäätöstä.

117 Ekopistejärjestelmä on nimenomaan siirtymäkauden poikkeus sisämarkkinoiden toimintaa koskeviin tavanomaisiin sääntöihin. Vaara siitä, että sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta häiriintyy, kuuluu siten erottamatta ekopisteiden vähennysjärjestelmään, sellaisena kuin siitä on määrätty pöytäkirjassa.

118 Neuvosto ja väliintulijat eivät ole kyenneet näyttämään, että riidanalaisella asetuksella voitaisiin välttää tällaisia häiriöitä koskevia riskejä tai että nämä häiriöt olisivat niin laajoja, että intressivertailu olisi tehtävä kantajan vahingoksi.

119 Ensinnäkin on huomattava, että ekopisteiden vähennyksen porrastaminen lähtökohtaisesti vain siirtää ajallisesti sisämarkkinoiden toiminnan häiriöitä, jotka ovat kaikkien vähennysten väistämätön seuraus. Vähennyksen automaattinen porrastus useammalle vuodelle ei myöskään liene omiaan estämään sitä, että pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettu kynnysluku ylittyy uudelleen ylityksen toteamista seuraavana vuonna, minkä seurauksena siirtymäkauden viimeisinä vuosina on tehtävä sekä uusia vähennyksiä että vähennyksiä, jotka perustuvat aikaisempina vuosina todettuihin ylityksiin ja jotka on jo porrastettu viimeisille vuosille.

120 Väitettyjen häiriöiden laajuuden osalta on selvää, että kyseisille tavarankuljetuksille on olemassa vaihtoehtoja. Tavarankuljetuksissa käytettävien vaihtoehtoisten ajoneuvojen kehittäminen ja myynnin edistäminen ovat pöytäkirjan ensisijainen tavoite. Neuvosto katsoo riidanalaisen asetuksen 9. perustelukappaleessa, että rautatierahtiliikenteen tehokkaampaa käyttöä yhdistettyjen kuljetusten vuoksi "olisi pikaisesti edistettävä", sillä tällaisella käytöllä saatettaisiin vähentää paineita käytettävissä olevien ekopisteiden lukumäärän osalta ja se olisi ympäristöystävällisempää.

121 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että riidanalaisen asetuksen 2 artiklan 1 kohdan täytäntöönpanoa on lykättävä ja että välitoimihakemus on muilta osin hylättävä.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN PRESIDENTTI

on määrännyt seuraavaa:

1) Vuoden 1994 liittymisasiakirjassa olevan pöytäkirjan N:o 9 liitteen 4 ja asetuksen (EY) N:o 3298/94 muuttamisesta Itävallan kautta kulkeville raskaille tavarankuljetusajoneuvoille vahvistetun ekopistejärjestelmän osalta 21 päivänä syyskuuta 2000 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2012/2000 2 artiklan 1 kohdan täytäntöönpanoa lykätään pääasiassa annettavan tuomion julistamiseen asti.

2) Hakemus hylätään muilta osin.

3) Oikeudenkäyntikuluista päätetään myöhemmin.

Annettiin Luxemburgissa 23 päivänä helmikuuta 2001.

R. Grass — kirjaaja

G. C. Rodríguez Iglesias — presidentti