YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)
20 päivänä marraskuuta 2003 *

Asiassa C-356/01,

Itävallan tasavalta, asiamiehenään H. Dossi, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

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

vastaajana,

jota tukee

Saksan liittotasavalta, asiamiehenään W.-D. Plessing, avustajanaan Rechtsanwalt J. Sedemund,

väliintulijana,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

jossa kantaja vaatii yhteisöjen tuomioistuinta kumoamaan 25.7.2001 tehdyn komission päätöksen, jolla kieltäydyttiin antamasta ehdotusta asetukseksi vuoden 2001 ekopisteiden lukumäärän vähentämisestä, ja jossa kantaja vaatii toissijaisesti yhteisöjen tuomioistuinta kumoamaan edellä mainittuna päivänä tehdyn komission päätöksen, joka koskee kaikkien jäljelle jääneiden ekopisteiden jakamista vuodelle 2001,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: tuomari V. Skouris, joka hoitaa kuudennen jaoston puheenjohtajan tehtäviä, sekä tuomarit J. N. Cunha Rodrigues (esittelevä tuomari), J.-P. Puissochet, R. Schintgen ja F. Macken,

julkisasiamies: J. Mischo,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies M.-F. Contet,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

kuultuaan Itävallan tasavallan, asiamiehenään H. Dossi, komission, asiamiehenään C. Schmidt, ja Saksan liittotasavallan, asiamiehenään W.-D. Plessing, avustajanaan Rechtsanwalt T. Lübbig, 10.7.2003 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset

on antanut seuraavan

tuomion

1 Itävallan tasavalta on yhteisöjen tuomioistuimeen 20.9.2001 jättämällään kanteella vaatinut yhteisöjen tuomioistuinta kumoamaan 25.7.2001 tehdyn komission päätöksen, jolla kieltäydyttiin antamasta ehdotusta asetukseksi vuoden 2001 ekopisteiden lukumäärän vähentämisestä, ja toissijaisesti kumoamaan edellä mainittuna päivänä tehdyn komission päätöksen, joka koskee kaikkien jäljelle jääneiden ekopisteiden jakamista vuodelle 2001 (jäljempänä riidanalaiset päätökset).

Asiaa koskevat oikeussäännöt

2 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) olevassa maantie- ja rautatieliikenteestä sekä yhdistetyistä kuljetuksista Itävallassa annetussa pöytäkirjassa N:o 9 (jäljempänä pöytäkirja) määrätään erityisjärjestelmästä Itävallan kautta kulkevalle maanteiden tavaraliikenteelle.

3 Pöytäkirjan 1 artiklan c alakohdassa määritellään, että "kauttakulkuliikenteellä Itävallan läpi" tarkoitetaan "liikennettä Itävallan alueen läpi Itävallan ulkopuolella sijaitsevasta lähtöpisteestä Itävallan ulkopuolella sijaitsevaan määräpisteeseen".

4 Pöytäkirjan 1 artiklan e alakohdassa määritellään, että "tavaraliikenteellä maanteitse Itävallan kautta" tarkoitetaan "raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen kauttakulkua Itävallan läpi, riippumatta siitä, onko matka tehty kuormattuna vai ei".

5 Pöytäkirjan 1 artiklan g alakohdan mukaan "kahdenvälisillä matkoilla" tarkoitetaan "sellaista kansainvälistä kuljetusta ajoneuvolla, jossa lähtö- tai päätepiste on Itävallassa ja päätе- tai lähtöpiste vastaavasti toisessa jäsenvaltiossa, sekä tyhjänä tehtyjä matkoja tällaisten matkojen yhteydessä".

6 Pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdassa määrätään seuraavaa:

"a) Kauttakulkuliikenteeseen Itävallan läpi käytettävien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen NO_x-päästöjen kokonaismäärää vähennetään 60 prosentilla 1 päivän 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.

— — "

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

8 Pöytäkirjan 11 artiklan 6 kohdan ensimmäisessä alakohdassa määrätään seuraavaa:

"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."

9 Pöytäkirjan 16 artiklan mukaan komissiota avustaa komitea, joka muodostuu jäsenvaltioiden edustajista (jäljempänä ekopistekomitea), ja kyseisessä artiklassa vahvistetaan tämän komitean toimintaa koskevat yksityiskohtaiset säännöt.

10 Komissio antoi pöytäkirjan 11 artiklan 6 kohdan perusteella 21 päivänä joulukuuta 1994 asetuksen (EY) N:o 3298/94 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). Kyseistä asetusta on muutettu 30.7.1996 annetulla komission asetuksella N:o 1524/96 (EYVL L 190, s. 13), 21.3.2000 annetulla komission asetuksella N:o 609/2000 (EYVL L 73, s. 9) ja 21.9.2000 annetulla neuvoston asetuksella N:o 2012/2000 (EYVL L 241, s. 18),

joka on osittain kumottu yhteisöjen tuomioistuimen 11.9.2003 antamalla tuomiolla asiassa C-445/00, Itävalta vastaan neuvosto (Kok. 2003, s. I-8549). Seuraavassa esityksessä ilmaisulla asetus N:o 3298/94 tarkoitetaan kyseistä asetusta täten muutettuna.

11 Ekopistejärjestelmän toteuttamisen valvonta perustui alun perin paperilomakkeiden (ekokorttien) käyttöön.

12 Komissio otti asetuksella N:o 1524/96 käyttöön elektronisen valvontajärjestelmän, joka perustuu ekopisteitä rekisteröiväksi elektroniseksi tunnisteeksi kutsuttuun elektroniseen laitteeseen, joka asennetaan moottoriajoneuvoon ja joka mahdollistaa automaattisen ekopisteiden veloittamisen.

13 Riidanalaisten päätösten tekohetkellä noin 95:tä prosenttia ekopisteistä käytettiin elektronisessa muodossa.

14 Asetuksen N:o 3298/94 1 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetään seuraavaa:

"Raskaan tavarankuljetusajoneuvon kuljettajalla on oltava Itävallan alueella mukanaan valvovien viranomaisten vaatimuksesta esitettäväksi — — :

— —

b) moottoriajoneuvoon asennettu elektroninen laite, joka mahdollistaa automaattisen ekopisteiden veloittamisen, jäljempänä 'ekopisteitä rekisteröivä elektroninen tunniste'."

15 Asetuksen N:o 3298/94 1 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään seuraavaa:

"Ekopisteitä rekisteröiviä elektronisia tunnisteita valmistetaan, ohjelmoidaan ja asennetaan liitteessä F määrättyjen yleisten teknisten määräysten mukaisesti. Jokaisen jäsenvaltion toimivaltaisilla viranomaisilla on lupa hyväksyä, ohjelmoida ja asentaa tunnisteita."

16 Asetuksen N:o 3298/94 liitteessä F säädetään muun muassa seuraavaa:

"Kauttakulkuilmoitus

Ekopisteitä rekisteröivällä elektronisella tunnisteella on voitava tarvittaessa myös ilmaista, että on kyse ekopisteistä vapautetusta kuljetuksesta.

Kuljetuksen laatua koskeva muoto on oltava selvästi näkyvissä ekopisteitä rekisteröivässä elektronisessa tunnisteessa tarkastuksia varten, tai on voitava asettaa tunniste ennalta määriteltyyn alkuasentoon. Joka tapauksessa on varmistettava, että järjestelmässä otetaan arviointia varten huomioon ainoastaan sen kuljetuksen laatua koskeva ilmoitus, joka tunnisteessa oli maahan tultaessa."

17 Asetuksen N:o 3298/94 2 artiklan 2 kohdassa ja 5 kohdan toisessa alakohdassa säädetään seuraavaa:

"2. Jos ajoneuvoon on asennettu ekopisteitä rekisteröivä elektroninen tunniste, vähennetään toteutuneen ekopisteitä vaativan kauttakulkumatkan jälkeen ajoneuvossa olevaan tunnisteeseen tallentuneiden NO_x-päästöjen tietoja vastaava

ekopisteiden määrä sille jäsenvaltiolle myönnettyjen ekopisteiden kokonaismäärästä, jossa ajoneuvo on rekisteröity. Tämä tapahtuu käyttämällä Itävallan viranomaisten järjestämää ja hoitamaa järjestelmää.

Kahdenvälistä kuljetusta suorittavassa ajoneuvossa, jossa on ekopisteitä rekisteröivä elektroninen tunniste, on tunniste kytkettävä ennen Itävallan alueelle saapumista asentoon, josta käy ilmi, että kyseessä ei ole kauttakulkumatka.

— —

5. — —

Vaihtoehtoisesti, jos ajoneuvoon on asennettu tunniste, Itävallan viranomaisten on toimitettava tarvittavat tiedot kauttakulkumatkan suorittamisesta ajoneuvon rekisteröintimaan nimetyille viranomaisille 48 tunnissa. Kyseisten tietojen on myös oltava komission käytettävissä."

18 Asetuksen N:o 3298/94 3 artiklan 2 ja 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

"2. Jatkuvia kuljetuksia, jotka edellyttävät Itävallan rajan ylittämistä junalla, joko perinteisellä rautatiekuljetuksella tai yhdistetyllä kuljetuksella ja rajan ylittämistä maanteitse ennen rautatiekuljetusta tai sen jälkeen, ei pidetä kauttakulkuliikenteenä pöytäkirjassa N:o 9 olevan 1 artiklan e alakohdan mukaisesti vaan kahdenvälisinä kuljetuksina edellä mainitun pöytäkirjan 1 artiklan g alakohdan mukaisesti.

3. Rajoittamatta 2 kohdan säännösten soveltamista Itävallan kautta suoritettavia jatkuvia kuljetuksia, joissa käytetään seuraavia rautateiden pääteasemia, pidetään kahdenvälisinä kuljetuksina:

Fürnitz/Villach Süd, Sillian, Innsbruck/Hall, Brennersee, Graz."

19 Lopuksi asetuksen N:o 3298/94 14 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Jos ajoneuvo joko vie Itävaltaan täyden kuorman tai hakee sieltä täyden kuorman ja ajoneuvossa on asianmukaiset asiakirjat tämän osoittamiseksi, matkasta ei tarvitse suorittaa ekopistemaksuja riippumatta siitä, mitä reittiä ajoneuvo on tullut Itävaltaan ja poistunut Itävallasta."

Tosiseikat

20 Itävallan tasavalta toimitti 19.3.2001 päivätyllä kirjeellään komissiolle väliaikaiset tilastot, jotka koskivat kauttakulkumatkoiksi ilmoitettujen matkojen kokonaismäärää vuonna 2000, ja ilmoitti, että kyseinen lukumäärä ylittää yli kahdeksalla prosentilla vuodelle 1991 vahvistetun vertailuluvun, eli 1 490 900 matkaa.

21 Itävallan tasavalta toimitti 3.4.2001 päivätyllä kirjeellään komissiolle vuotta 2000 koskevat lopulliset tilastonsa, jotka vahvistivat edellä mainitun ylityksen. Kyseisistä tilastotiedoista ilmeni, että kyseisenä vuonna oli yhteensä 1 696 794 "ilmoitettua kauttakulkumatkaa", eli vuodelle 1991 vahvistettu vertailuarvo oli ylitetty 13,81 prosentilla.

22 Komissio valmisteli ehdotuksen asetukseksi, jolla oli tarkoitus vähentää vuoden 2001 ekopisteiden lukumäärää. Ekopistekomitean 19.4., 24.4. ja 25.4.2001 sekä myöhemmin pidetyissä kokouksissa muut jäsenvaltiot esittivät kuitenkin varaumia, jotka koskivat Itävallan tasavallan ilmoittamien matkojen lukumäärää, väittäen, että kyse ei ollut tosiasiallisesti tehdyistä matkoista.

23 Erityisesti kolme eri matkatyyppiä asetettiin kyseenalaisiksi: 9 210 matkaa, joilla oli aloitettu yhdistetty kuljetus ("rollende Landstrasse"), 92 816 matkaa, joiden osalta ei ollut tietoja maasta poistumisesta, ja 54 386 matkaa, joissa maahantulo ja maasta poistuminen olivat tapahtuneet saman raja-aseman kautta. Näiden matkojen vähentämisen jälkeen Itävallan viranomaisten esittämät tilastot osoittivat enää 1 540 382 tosiasiallista kauttakulkumatkaa, eli määrän, joka on alhaisempi kuin pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa vahvistettu kynnysluku eli 1 610 172 matkaa. Komissio veti näin ollen pois ehdotuksensa asetukseksi.

24 EY 232 artiklan toisen kohdan nojalla Itävallan tasavalta kehotti 17.7.2001 päivätyllä kirjeellään komissiota tekemään ratkaisun ja esittämään ekopistekomitealle ehdotuksen asetukseksi vuoden 2001 ekopisteiden lukumäärän vähentämisestä.

25 Komissio päätti 25.7.2001, että se ei ehdota vuoden 2001 ekopisteiden lukumäärän vähentämistä ja että se jakaa kaikki jäljelle jääneet ekopisteet vuodelle 2001. Liikenteestä vastuussa oleva komissaari Loyola de Palacio ilmoitti riidanalaisista päätöksistä Itävallan hallitukselle 26.7.2001 päivätyllä kirjeellään.

26 Itävallan tasavalta on näin ollen nostanut nyt käsiteltävänä olevan kanteen.

Asianosaisten vaatimukset

27 Itävallan tasavalta vaatii, että yhteisöjen tuomioistuin

— kumoaa 25.7.2001 tehdyn komission päätöksen, jolla kieltäydyttiin antamasta ehdotusta asetukseksi vuoden 2001 ekopisteiden lukumäärän vähentämisestä

— toissijaisesti kumoaa 25.7.2001 tehdyn komission päätöksen, joka koskee kaikkien jäljelle jääneiden ekopisteiden jakamista vuodelle 2001

— velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

28 Komissio, jota tukee Saksan liittotasavalta, joka on yhteisöjen tuomioistuimen presidentin 5.3.2002 antamalla määräyksellä hyväksytty väliintulijaksi, vaatii, että yhteisöjen tuomioistuin

— hylkää kanteen

— velvoittaa Itävallan tasavallan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Kanne

Asianosaisten ja muiden osapuolten lausumat

29 Itävallan hallitus myöntää, että niitä 9 210 matkaa, joilla on aloitettu yhdistetty kuljetus, ei ole laskettava mukaan yhteensä 1 696 794 ilmoitettuun kauttakulkumatkaan, jotka on esitetty vuoden 2000 osalta. Kyseinen hallitus vetoaa kuitenkin siihen, että näiden matkojen vähentämisen jälkeen kyseinen kokonaismäärä on 1 687 584, eli määrä, joka vastaa 113 prosenttia vuodelle 1991 vahvistetusta vertailuarvosta ja joka edelleen ylittää pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa vahvistetun kynnysluvun.

30 Kyseinen hallitus kiistää, että ne kauttakulkumatkoiksi ilmoitetut matkat, joiden osalta ei ole maasta poistumista koskevia tietoja, ja ne kauttakulkumatkoiksi ilmoitetut matkat, joiden osalta maahantulo ja maasta poistuminen ovat tapahtuneet saman raja-aseman kautta, on vähennettävä vuoden 2000 osalta esitettyjen matkojen kokonaismäärästä.

31 Itävallan hallitus vetoaa tältä osin siihen, että pöytäkirja ei sisällä käsitteen "kauttakulkumatka" juridista määritelmää, sellaisena kuin kyseinen käsite esiintyy pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa. Kyseisen hallituksen mukaan on siis selvää, että merkityksellisten matkojen määrä on laskettava niiden matkojen perusteella, jotka raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen kuljettajat Itävaltaan tullessaan ovat ilmoittaneet kauttakulkumatkoiksi. Tästä "ilmoitus-

periaatteeksi" kutsutusta periaatteesta on säädetty yhteisön oikeudessa asetuksen N:o 3298/94 2 artiklan 2 kohdan toisessa alakohdassa. Kyseisen säännöksen mukaan "kahdenvälistä kuljetusta suorittavassa ajoneuvossa, jossa on ekopisteitä rekisteröivä elektroninen tunniste, on tunniste kytkettävä ennen Itävallan alueelle saapumista asentoon, josta käy ilmi, että kyseessä ei ole kauttakulkumatka".

32 Tämä sanamuoto tarkoittaa, että raskaan tavarankuljetusajoneuvon kuljettajan on ennen Itävallan alueelle tuloa ilmoitettava ekopisteitä rekisteröivää elektronista tunnistetta näpäyttämällä, onko kyseessä ekopisteistä vapautettu matka vai kauttakulkumatka, johon sovelletaan ekopistejärjestelmää.

33 Asetuksen N:o 3298/94 2 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan perusteella voidaan edellyttää, että kaikki asianosaiset toimivat kyseisen asetuksen säännösten mukaisesti. Kun matka on ilmoitettu kauttakulkumatkaksi, Itävallan tasavallalla on näin ollen oikeus katsoa, että kyseinen ilmoitus täyttää tässä asetuksessa säädetyt vaatimukset. Kyseisen jäsenvaltion syyksi ei voida perustellusti katsoa sitä, että muut ekopistejärjestelmään osallistuvat toimivat yhteisön oikeuden vastaisesti.

34 Itävallan hallitus kiistää tulkinnan, jonka mukaan sen olisi riidanalaisissa tapauksissa esitettävä näyttöä siitä, että suoritettu matka on nimenomaan kauttakulkumatka eikä ekopisteistä vapautettu matka, joka on virheellisesti ilmoitettu kauttakulkumatkaksi. Tällainen tulkinta olisi nimittäin vastoin ilmoitusperiaatetta.

35 Mitä sitten tulee matkoihin, jotka on ilmoitettu kauttakulkumatkoiksi ja joiden osalta ei ole maasta poistumista koskevia tietoja, kuljettajan tekemä ilmoitus

Itävallan alueelle tultaessa on ainoa merkityksellinen kriteeri, jonka perusteella voidaan osoittaa, onko kyseessä kauttakulkumatka vai ei. Ilmoitusperiaatteen nojalla Itävallan tasavallan on täytynyt sisällyttää ekopistetilastoihin kauttakulkumatkoina ne 92 816 kauttakulkumatkoiksi ilmoitettua matkaa, joiden osalta ei ole maasta poistumista koskevia tietoja.

36 Itävallan hallitus katsoo, että Itävallan tasavalta ei liioin ole velvollinen esittämään näyttöä siitä, että jokainen niistä matkoista, joiden osalta maahantulo ja maasta poistuminen ovat tapahtuneet saman raja-aseman kautta ja jotka on ilmoitettu kauttakulkumatkoiksi, on tosiasiallisesti tällainen matka. Ilmoitusperiaatteen nojalla kyseisen jäsenvaltion on näin ollen täytynyt sisällyttää ekopistetilastoihin kauttakulkumatkoina ne 54 386 kauttakulkumatkoiksi ilmoitettua matkaa, joiden osalta maahantulo ja maasta poistuminen ovat tapahtuneet saman raja-aseman kautta.

37 Komissio vetoaa siihen, että ainoastaan tosiasiallisesti tehdyt kauttakulkumatkat on kirjattava ja että ainoastaan niihin on nojauduttava määritettäessä sitä, onko pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa määrätty kynnysluku ylitetty. Pöytäkirjan 1 artiklan c alakohdassa määritellään, että "kauttakulkuliikenteellä Itävallan läpi" tarkoitetaan "liikennettä Itävallan alueen läpi Itävallan ulkopuolella sijaitsevasta lähtöpisteestä Itävallan ulkopuolella sijaitsevaan määräpisteeseen". Koska tämä liikenne muodostuu useista yksittäisistä matkoista, tämä sama määritelmä soveltuu kauttakulkumatkoihin. Kyseisen määritelmän mukaan on selvää, että luokittelu "kauttakulkumatkaksi" riippuu sekä kyseessä olevan raskaan tavarankuljetusajoneuvon lähtöpisteestä että määräpisteestä.

38 Itävallan tasavalta ei kuitenkaan ole toimittanut tilastotietoja tai todisteita ekopistejärjestelmään kuuluvien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen maahantulosta ja maasta poistumisesta. Komissio ei näin ollen voi olettaa, että pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa määrätty kynnysluku on ylitetty, eikä se siis ole velvollinen vähentämään vuoden 2001 ekopisteitä.

39 Saksan hallitus tukee komission väitteitä esittäen lisäksi seikkaperäisen selvityksen Itävallan viranomaisten asentaman ekopisteiden elektronisen valvontajärjestelmän puutteista.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

40 Aluksi on todettava, että 9 210 matkan, joilla on aloitettu yhdistetty kuljetus, jättäminen niiden kauttakulkumatkojen kokonaismäärän ulkopuolelle, jotka Itävallan viranomaiset ovat esittäneet vuoden 2000 osalta, eivät ole enää riidan kohteena, sillä Itävallan tasavalta myönsi, että näitä matkoja ei ole laskettava kauttakulkumatkoiksi.

41 Tästä johtuu, että käsiteltävänä oleva asia koskee yksinomaan sitä kysymystä, onko ne 92 816 matkaa, joiden osalta ei ole tietoja maasta poistumisesta, ja ne 54 386 matkaa, joiden osalta maahantulo ja maasta poistuminen ovat tapahtuneet saman raja-aseman kautta, laskettava kauttakulkumatkoiksi selvitettäessä pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti sitä, onko vuodelle 1991 vahvistettu vertailuarvo ylitetty yli kahdeksalla prosentilla vuonna 2000.

42 Tältä osin pöytäkirjan 1 artiklan c alakohdassa määritellään, että "kauttakulkuliikenteellä Itävallan läpi" tarkoitetaan "liikennettä Itävallan alueen läpi Itävallan ulkopuolella sijaitsevasta lähtöpisteestä Itävallan ulkopuolella sijaitsevaan määräpisteeseen". Tästä selvästikin seuraa, että luokittelu "kauttakulkumatkaksi" riippuu sekä raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen lähtöpisteestä että määräpisteestä, ja näiden kahden pisteen on sijaittava Itävallan alueen ulkopuolella.

43 Koska tällä tavalla määritelty kauttakulkuliikenne muodostuu yksittäisistä matkoista, kyseinen näkemys soveltuu väistämättä pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettuihin yksittäisiin matkoihin.

44 Kuuluakseen pöytäkirjalla käyttöön otettuun ekopistejärjestelmään kyseisten matkojen on siis kuljettava Itävallan läpi lähtö- ja määräpisteen sijaitessa Itävallan alueen ulkopuolella, mikä merkitsee sitä, että on esitettävä näyttöä paitsi raskaan tavarankuljetusajoneuvon tulosta tälle alueelle myös sen poistumisesta.

45 Asetuksen N:o 3298/94 2 artiklan 2 kohdan ensimmäisestä alakohdasta ilmenee, että jos tietty määrä ekopisteitä vähennetään silloin, kun kyseessä on ajoneuvo, johon on asennettu ekopisteitä rekisteröivä elektroninen tunniste, tämä vähennys tehdään "toteutuneen ekopisteitä vaativan kauttakulkumatkan jälkeen". On selvää, että sen vahvistaminen, että matka on toteutunut, kuuluu Itävallan viranomaisille, koska kyseisen alakohdan viimeisessä virkkeessä säädetään, että "tämä tapahtuu käyttämällä Itävallan viranomaisten järjestämää ja hoitamaa järjestelmää".

46 Tätä tulkintaa tukee kyseisen asetuksen 2 artiklan 5 kohta, jossa Itävallan viranomaiset velvoitetaan toimittamaan tarvittavat tiedot sekä sen jäsenvaltion viranomaisten käytettäviksi, josta kyseinen ajoneuvo on peräisin, että komission käytettäviksi.

47 Tästä johtuu, että Itävallan viranomaisten on asennettava järjestelmä, jonka avulla voidaan valvoa paitsi Itävallan alueelle tuloa myös kyseiseltä alueelta poistumista sellaisten raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen osalta, jotka tekevät kauttakulkumatkoja kyseisellä alueella.

48 Asetuksen N:o 3298/94 2 artiklan 2 kohdan toinen alakohta, johon Itävallan hallitus on vedonnut, ei kumoa tätä tulkintaa.

49 Kyseisessä säännöksessä ainoastaan teknisellä tasolla täsmennetään sitä, mihin asentoon raskaan tavarankuljetusajoneuvon kuljettajan on kytkettävä ajoneuvossa oleva ekopisteitä rekisteröivä elektroninen tunniste Itävallan alueelle tultaessa. Kuljettajan on siten varmistuttava siitä, että ekopisteitä rekisteröivä elektroninen tunniste on asennossa "kauttakulku", jos hän aloittaa yhteisön säännöstössä tarkoitetun kauttakulkumatkan, ja että kyseinen tunniste on muussa tapauksessa asennossa "kahdenvälinen matka".

50 Jos kuljettaja antaa virheellisiä tietoja sen takia, että hänen raskaassa tavarankuljetusajoneuvossaan oleva ekopisteitä rekisteröivä elektroninen tunniste ei ole asianmukaisessa asennossa, Itävallan viranomaisten, joille on yhteisön säännöstössä annettu tehtäväksi hoitaa tätä järjestelmää, on oikaistava tällaiset virheet.

51 Tästä seuraa, että ilmoittamisperiaatteelle, johon Itävallan hallitus on vedonnut ja jonka mukaan matka voidaan pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetulla tavalla laskea kauttakulkumatkaksi pelkästään sillä perusteella, että ekopisteitä rekisteröivä elektroninen tunniste on säädetty tiettyyn asentoon raskaan tavarankuljetusajoneuvon tullessa Itävallan alueelle, ei löydy minkäänlaista tukea asian kannalta merkityksellisistä yhteisön säännöksistä.

52 Käsiteltävänä olevassa asiassa matkat, joiden osalta maahantulo ja maasta poistuminen ovat tapahtuneet saman raja-aseman kautta, eivät ensi näkemältä tarkoita Itävallan alueen läpi kulkemista, mikä olisi välttämätöntä, jotta ne katsottaisiin ekopistejärjestelmään kuuluviksi matkoiksi pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetulla tavalla. On todettava, että Itävallan hallitus ei ole esittänyt mitään todisteita, joilla voitaisiin kumota tällainen näkemys.

53 Matkat, joiden osalta on olemassa ilmoitus maahantulosta, mutta joiden osalta ei ole tietoja maasta poistumisesta, vaikuttavat puolestaan ensi näkemältä matkoilta, joiden määräpiste sijaitsee Itävallassa, ja tällaiset matkat eivät kuulu ekopistejärjestelmään pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetulla tavalla. On kuitenkin jälleen todettava, että Itävallan hallitus ei ole esittänyt mitään todisteita päinvastaisesta.

54 Edellä esitetystä seuraa, että Itävallan hallitus ei ole esittänyt mitään todisteita, joiden perusteella voitaisiin näyttää toteen, että kyseessä olevat kaksi eri matkatyyppiä, eli matkat, joiden osalta ei ole maasta poistumista koskevia tietoja, ja toisaalta matkat, joiden osalta maahantulo ja maasta poistuminen ovat tapahtuneet saman raja-aseman kautta, ovat tosiasiallisesti pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettuja kauttakulkumatkoja. Itävallan tasavallan kanne on näin ollen perusteettomana hylättävä.

Oikeudenkäyntikulut

55 Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska komissio on vaatinut Itävallan tasavallan velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut ja koska tämä on hävinnyt asian, se on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut. Saman työjärjestyksen 69 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan Saksan liittotasavalta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) **Kanne hylätään.**

2) **Itävallan tasavalta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.**

3) **Saksan liittotasavalta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.**

Skouris **Cunha Rodrigues** **Puissochet**

Schintgen Macken

Julistettiin Luxemburgissa 20 päivänä marraskuuta 2003.

R. Grass

kirjaaja

V. Skouris

presidentti