JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

L. A. GEELHOED

26 päivänä tammikuuta 2006 [1]

I Johdanto

1. Tällä EY 230 artiklaan perustuvalla kanteella Itävallan tasavalta vaatii kumoamaan Itävallan kautta kulkeviin raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin sovellettavan siirtymäkauden pistejärjestelmän käyttöönotosta vuodeksi 2004 kestävän liikennepolitiikan toteuttamiseksi 22 päivänä joulukuuta 2003 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen [2] (jäljempänä asetus N:o 2327/2003). Tämä asetus, jota Itävalta on vastustanut, hyväksyttiin EY 71 artiklan 1 kohdan nojalla sen jälkeen, kun Itävallan tasavallan, Suomen tasavallan ja Ruotsin kuningaskunnan liittymisehdoista ja niiden sopimusten mukautuksista, joihin Euroopan unioni perustuu, tehdyn asiakirjan [3] pöytäkirjassa N:o 9, joka koskee maantie- ja rautatieliikennettä sekä yhdistettyjä kuljetuksia Itävallassa (jäljempänä pöytäkirja), olevan 11 artiklan mukainen ekopistejärjestelmä päättyi. Asetus tuli voimaan päivänä, jona se julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä, eli 31.12.2003.

2. Huomautettakoon, että tämä on viides ekopistejärjestelmän eri näkökohtia koskeva kanne, jonka Itävallan tasavalta on tuonut tuomioistuimen käsiteltäväksi vuodesta 2000 alkaen. Ensimmäisessä asiassa [4] se vastusti menestyksekkäästi menetelmää, jota sovellettiin käytettävissä olevien ekopisteiden vähennysten jakautumiseen ekopistejärjestelmän viimeisinä soveltamisvuosina. Muut asiat liittyivät siihen, miten komissio kieltäytyi vähentämästä ekopisteiden määrää vuosina 2001, 2002 ja 2003. [5] Sen jälkeen kun tuomioistuin oli hylännyt vuotta 2001 koskevassa asiassa nostetun kanteen, [6] Itävalta peruutti nostamansa kanteet kahdessa muussa asiassa, minkä jälkeen ne poistettiin tuomioistuimen rekisteristä. [7]

3. Lisäksi on huomautettava, että Itävalta on esittänyt vielä yhden ekopistejärjestelmää

1 – Alkuperäinen kieli: englanti.

2 – EUVL L 345, s. 30.

3 – EYVL 1994, C 241, s. 21 ja EYVL 1995, L 1, s. 1.

4 – Asia C-445/00, Itävalta v. neuvosto, tuomio 11.9.2003 (Kok. 2003, s. I-8549). Kyseistä tuomiota edelsi yhteisöjen tuomioistuimen presidentin 23.2.2001 antama riidanalaisen asetuksen täytäntöönpanon lykkäämistä koskeva määräys, asia C-445/00 R, Itävalta v. neuvosto (Kok. 2001, s. I-1461).

5 – Asiat C-356/01, C-296/02 ja C-393/03. Kahdessa viimeksi mainitussa asiassa Itävalta pyysi komission päätösten täytäntöönpanon lykkäämistä. Molemmat hakemukset hylättiin: C-296/02 R, Itävalta v. komissio, määräys 23.10.2002 (Kok. 2002, s. I-9159) ja C-393/03 R, Itävalta v. komissio, määräys 14.11.2003 (Kok. 2003, s. I-13593).

6 – Asia C-356/01, Itävalta v. komissio, tuomio 20.11.2003 (Kok. 2003, s. I-4061).

7 – EUVL 2004, C 106, s. 53–54.

koskevan kanteen, jonka käsittely on vireillä ensimmäisen asteen tuomioistuimessa. [8] Tässä asiassa, joka liittyy nyt käsiteltävänä olevaan kanteeseen, Itävalta, joka olettaa saavansa asetuksen N:o 2327/2003 kumotuksi, vaatii kumoamaan komission päätöksen, jossa komissio kieltäytyy tekemästä ehdotusta myöhemmäksi asetukseksi, jolla otettaisiin käyttöön asetuksessa N:o 2327/2003 säädettyä järjestelmää tiukempi järjestelmä. Ensimmäisen asteen tuomioistuimen käsiteltävänä olevan asian käsittelyä on lykätty yhteisöjen tuomioistuimen nyt käsiteltävänä olevassa asiassa annettavaan ratkaisuun asti.

4. Tämä lyhyt yleiskatsaus ekopistejärjestelmää koskeviin oikeudenkäynteihin ilmentää hyvin sitä, miten vaikeaa on sovittaa yhteen toisaalta sisämarkkinoiden toimintaan liittyvä tarve varmistaa kauttakulkuliikenne Itävallan läpi ja toisaalta tarve suojella ympäristöä, etenkin Alppien alueella, kauttakulkuliikenteessä käytettävien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen päästöjen haitallisilta vaikutuksilta. Yhteisöjen tuomioistuin tarkasteli hiljattain tätä ongelmaa nimenomaisesti eräässä asiassa, joka liittyi Tirolin alueviranomaisten määräämään tiettyjä tavaroita kuljettavia kuorma-autoja koskevaan alakohtaiseen liikennöintikieltoon moottoritien A 12 tieosuudella Inn-laaksossa. [9]

8 - Asia T-361/04, Itävalta v. komissio, EUVL 2004, C 300, s. 44.

9 - Asia C-320/03, komissio v. Itävalta, tuomio 15.11.2005 (Kok. 2005, s. I-9871).

II Asiaa koskevat oikeussäännöt

5. Itävallan hallituksen tässä asiassa esiin tuomaa oikeudellista kysymystä arvioitaessa on välttämätöntä toistaa sekä pöytäkirjan että asetuksen N:o 2327/2003 mukaisten (eko)pistejärjestelmien keskeiset osat.

6. Pöytäkirjassa käyttöön otetun ekopistejärjestelmän perusosista määrätään sen 11 artiklan 2 kohdassa seuraavaa:

"2. Seuraavia määräyksiä sovelletaan 1 päivään tammikuuta 1998:

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. Tämän järjestelmän mukaisesti Itävallan kautta kulkeva raskas tavarankuljetusajoneuvo kuluttaa sen NO_x-päästöjä vastaavan määrän ekopisteitä (tuotannon vaatimustenmukaisuusarvon – COP-arvo – tai tyyppihyväksyn-

täarvon 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) Itävallan tasavalta antaa alueensa kautta kulkevia raskaita tavarankuljetusajoneuvoja varten ja järjestää niiden saataville hyvissä ajoin liitteen 5 mukaisesti ekopistejärjestelmän hallinnon edellyttämät ekopistekortit;

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

7. Ekopistejärjestelmän ajallisesta soveltamisalasta säädetään pöytäkirjan 11 artiklan 3–5 kohdassa seuraavaa:

"3. Neuvosto tarkastelee uudelleen komission kertomuksen pohjalta ennen 1 päivää tammikuuta 1998 tavaraliikennettä maanteitse Itävallan kautta koskevien määräysten toimintaa. Se tarkastelee uudelleen tätä kysymystä yhteisön oikeuden perusperiaatteiden, kuten sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan, tavaroiden vapaan liikkuvuuden ja palvelujen tarjoamisen vapauden, koko yhteisön eduksi tapahtuvan ympäristönsuojelun sekä liikenneturvallisuuden mukaisesti. Jollei neuvosto yksimielisesti komission ehdotuksesta ja kuultuaan Euroopan parlamenttia toisin päätä, siirtymäaikaa jatketaan 1 päivään tammikuuta 2001 asti, minkä ajan kuluessa sovelletaan 2 kohdan määräyksiä.

4. Komissio tekee 1 päivään tammikuuta 2001 mennessä Euroopan ympäristöviraston avulla tieteellisen tutkimuksen siitä, missä määrin 2 kohdan a alakohdassa määrätty pilaantumisen vähentämistä koskeva tavoite on saavutettu. Jos komissio päätyy siihen, että tämä tavoite on saavutettu kestävällä tavalla, 2 kohdan määräyksiä ei sovelleta enää 1 päivän tammikuuta 2001 jälkeen. Jos komissio päätyy siihen, että tätä tavoitetta ei ole saavutettu kestävällä tavalla, neuvosto voi toteuttaa Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 75 artiklan mukaisesti yhteisössä toimenpiteet, joilla varmistetaan vastaava ympäristönsuojelun taso, erityisesti pilaantumisen vähentäminen 60 prosentilla. Jos neuvosto ei toteuta tällaisia toimenpiteitä,

siirtymäaikaa jatketaan ilman eri toimenpiteitä viimeisellä kolmen vuoden jaksolla, jonka kuluessa sovelletaan 2 kohdan määräyksiä.

5. Siirtymäajan päättyessä yhteisön säännöstöä sovelletaan kokonaisuudessaan."

8. Asetus N:o 2327/2003 perustuu EY 71 artiklan 1 kohtaan, jossa määrätään seuraavaa:

"Neuvosto, 251 artiklassa määrättyä menettelyä noudattaen ja talous- ja sosiaalikomiteaa ja alueiden komiteaa kuultuaan, 70 artiklan ['Kysymyksissä, joita tämä osasto koskee, jäsenvaltiot toteuttavat tämän sopimuksen tavoitteita yhteisellä liikennepolitiikalla'] täytäntöönpanemiseksi ja liikenteen erityispiirteet huomioon ottaen:

a) antaa yhteisiä sääntöjä, joita sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltioon alueen kautta;

b) vahvistaa ne edellytykset, joilla muut kuin jäsenvaltioissa asuvat liikenteenharjoittajat saavat harjoittaa liikennettä siellä;

c) toteuttaa toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi;

d) antaa muut aiheelliset säännökset."

9. Asetuksessa N:o 2327/2003 vahvistetun pistejärjestelmän pääsisällöstä säädetään sen 3 artiklan 2 kohdassa seuraavaa:

"Ympäristöä säästävien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen käytön tukemiseksi kauttakulkuliikenteessä Itävallan läpi sovelletaan seuraavia säännöksiä 1 päivästä tammikuuta 2004 31 päivään joulukuuta 2004:

a) Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen, jotka muuten käyttäisivät enintään 5 pistettä, kauttakulku ei kuulu siirtymäkauden pistejärjestelmän piiriin.

b) 6, 7 tai 8 pistettä käyttävien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen kauttakulku kuuluu siirtymäkauden pistejärjestelmän piiriin.

c) Yli 8 pistettä käyttävien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen kauttakulku

kielletään lukuun ottamatta Kreikassa rekisteröityjä raskaita tavarankuljetusajoneuvoja ja tiettyjä kalliita erityiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja, joiden taloudellinen elinkaari on pitkä.

d) Kauttakulkuliikenteeseen Itävallan läpi käytettävien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen NO_x-päästöjen kokonaismäärä vahvistetaan liitteessä I kyseiselle vuodelle annettujen arvojen mukaisesti.

e) Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen NO_x-kokonaispäästöjen arvon määrittäminen perustuu aikaisempaan ekopistejärjestelmään, josta määrätään vuoden 1994 liittymisasiakirjan pöytäkirjassa N:o 9. Kyseisen järjestelmän mukaisesti Itävallan kautta kulkeva raskas tavarankuljetusajoneuvo tarvitsee sellaisen määrän pisteitä, joka vastaa sen NO_x-päästöjä (tuotannon vaatimustenmukaisuuden yhteydessä hyväksytty arvo – COP-arvo – tai tyyppihyväksynnän mukainen arvo). Näiden pisteiden laskemis- ja hallinnoimismenetelmä esitetään liitteessä II.

f) Itävalta antaa alueensa kautta kulkeville raskaille tavarankuljetusajoneuvoille ja järjestää niiden saataville hyvissä ajoin siirtymäkauden pistejärjestelmän hallinnoinnin edellyttämät pisteet liitteen II mukaisesti.

g) NO_x-päästöjen vuotuinen kokonaiskiintiö vahvistetaan liitteessä I, ja komissio hallinnoi kiintiöitä ja jakaa ne jäsenvaltioiden kesken komission asetuksen (EY) N:o 3298/94 säännösten mukaisesti noudattaen ekopistejärjestelmään vuonna 2003 sovellettavia periaatteita.

h) Yhteisön varalla olevien pisteiden uudelleen jakamisessa painotus tapahtuu asetuksen (EY) N:o 3298/94 8 artiklan 2 kohdassa esitettyjen perusteiden mukaisesti ja tarkemmin jäsenvaltioille jaettujen pisteiden todellisen käytön mukaisesti sekä niiden liikenteenharjoittajien erityistarpeiden mukaisesti, jotka kulkevat Itävallan kautta reittiä Lindau-Bregenz-St. Margrethen (Hörbranzin kauttakulkureitti "Hörbranz-Transit")."

10. Asetuksen N:o 2327/2003 3 artiklan 3 kohdassa määritetään asetuksen ajallista soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt seuraavasti.

"Jos infrastruktuurin käyttömaksuja koskevaa Eurovignette-ehdotusta ei hyväksytä 31 päivään joulukuuta 2004 mennessä, kaikki 2 kohdan säännökset pysyvät voimassa vielä yhden vuoden ajan, ja jos kyseistä ehdotusta ei hyväksytä 31 päivään joulukuuta 2005 mennessä, enintään toisen vuoden ajan. Vuoden 2006 jälkeen siirtymäkauden pistejärjestelmää ei sovelleta."

III Taustaa

11. Kuten johdannossa jo mainitaan, asetus N:o 2327/2003 annettiin pöytäkirjassa määrätyn ekopistejärjestelmän soveltamisen päättymisen jälkeen. Asetuksen johdantoosassa todetaan, että se annettiin ensinnäkin, koska Laekenissa 14. ja 15.12.2001 kokoontunut Eurooppa-neuvosto pyysi ekopistejärjestelmän voimassaolon jatkamista väliaikaisena ratkaisuna, ja toiseksi, koska Kööpenhaminassa 12. ja 13.12.2002 kokoontunut Eurooppa-neuvosto pyysi antamaan asetuksen väliaikaisesta ratkaisusta raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen kauttakulkuun Itävallan läpi vuosiksi 2004–2006. [10]

12. Asetuksessa säädetyn pistejärjestelmän väliaikainen luonne johtuu siitä, että se on määrä korvata lopulta tarkistetulla Eurovignette-direktiivillä verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä. [11] Asetuksen N:o 2327/2003 3 artiklan 3 kohdan mukaan pistejärjestelmän voimassaolon pidentäminen on riippuvainen siitä, hyväksyykö yhteisön lainsäätäjä ehdotuksen vai ei. Euroopan parlamentti itse asiassa hyväksyi 15.12.2005 pitämässään täysistunnossa neuvoston 6.9.2005 hyväksymän yhteisen kannan, joten pistejärjestelmän voimassaoloa ei enää pidennetä.

13. Asetuksessa N:o 2327/2003 säädetty pistejärjestelmä poikkeaa monilta osin pöytäkirjassa määrätystä pistejärjestelmästä, ja sitä voidaan pitää väljempänä.

14. Ensinnäkään asetuksessa ei ole vahvistettu prosentuaalisia tavoitteita NO_x-päästöjen vähentämiseksi toisin kuin pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan a alakohdassa.

15. Toiseksi asetuksessa ei rajoiteta kauttakulkumatkojen määrää toisin kuin pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa. Päinvastoin asetuksen 2 artiklassa todetaan nimenomaisesti, että järjestelmään ei sisälly Itävallan kauttakulkua koskevia suoria lukumäärällisiä rajoituksia.

16. Kolmanneksi asetuksen N:o 2327/2003 pistejärjestelmää sovelletaan ainoastaan kuusi, seitsemän tai kahdeksan pistettä käyttäviin raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin (asetuksen 3 artiklan 2 kohdan b alakohta). Yli kahdeksan pistettä käyttävät raskaat tavarankuljetusajoneuvot kielletään muutamin poikkeuksin, kun taas enintään

10 – Asetuksen johdanto-osan toinen perustelukappale.

11 – KOM(2003) 448 lopullinen, 23.7.2003, ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta.

viisi pistettä käyttävät raskaat tavarankuljetusajoneuvot eivät kuulu pistejärjestelmän piiriin (asetuksen 3 artiklan 2 kohdan a ja c alakohta). Pöytäkirjan mukaista ekopistejärjestelmää sovellettiin sen sijaan kaikkiin raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin (pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan b alakohta).

17. Käytettävissä olevien pisteiden määrä vähenee jatkuvasti, vaikka asetuksessa niitä sovelletaan vain tietyntyyppisiin raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin. Pöytäkirjan mukaisen järjestelmän viimeisenä soveltamisvuonna (2003) käytettävissä olevien pisteiden määrä oli 15 jäsenvaltion osalta 9 322 632, kun taas asetuksessa 15 jäsenvaltion pisteet ovat seuraavat: vuonna 2004: 6 593 487; vuonna 2005: 6 246 462; ja vuonna 2006: 5 899 436. [12]

18. Nämä erot kahden järjestelmän välillä ovat perimmäinen syy siihen, miksi Itävallan tasavalta on nostanut EY 230 artiklaan perustuvan kanteensa asetuksen N:o 2327/2003 kumoamiseksi. Sen kanteen perustana olevat oikeudelliset perusteet esitetään jäljempänä. Itävallan tasavalta on toistaiseksi kieltäytynyt panemasta asetusta täytäntöön, minkä vuoksi komissio on käynnistänyt EY 226 artiklaan perustuvan jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan menettelyn hallinnollisen vaiheen.

12 – Pöytäkirjan liite 4 ja asetuksen N:o 2327/2003 liite 1.

IV Asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa

19. Itävallan tasavalta jätti kannekirjelmänsä faksitse 24.3.2004. Alkuperäinen kannekirjelmä vastaanotettiin 30.3.2004.

20. Yhteisöjen tuomioistuimen presidentti on 22.7.2004 antamallaan määräyksellä hyväksynyt komission väliintulijaksi tukemaan Euroopan parlamentin ja neuvoston vaatimuksia.

21. 17.11.2005 järjestettiin kuuleminen, jossa kantaja, vastaajat ja komissio esittivät suullisia huomautuksia.

V Asianosaisten vaatimukset

22. Itävallan tasavalta vaatii, että yhteisöjen tuomioistuin

– kumoaa asetuksen N:o 2327/2003

– velvoittaa vastaajat korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

23. Euroopan parlamentti vaatii, että yhteisöjen tuomioistuin

- hylkää kanteen

- velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

24. Neuvosto vaatii, että yhteisöjen tuomioistuin

- ensisijaisesti jättää kanteen tutkimatta

- vaihtoehtoisesti, jos tuomioistuin ottaa kanteen tutkittavaksi, hylkää kanteen perusteettomana

- velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

VI Tutkittavaksi ottaminen

25. Neuvosto vaatii kanteen tutkimatta jättämistä sillä perusteella, että kanteen kohde ja kanteen oikeudelliset perusteet eivät ole riittävän selviä, kuten vaaditaan yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 38 artiklan 1 kohdassa. Neuvosto väittää erityisesti, että Itävallan tasavallan vaatimukset ja niiden tueksi esitetyt perusteet ovat epäjohdonmukaisia. Tältä osin se huomauttaa, että vaikka asetuksen kumoamisen loogisena seurauksena olisi se, että palvelujen tarjoamisen vapautta ja tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevia perustamissopimuksen määräyksiä sovellettaisiin kaikilta osin kauttakulkuliikenteeseen Itävallan läpi, Itävallan hallituksen kanteen perustana on oletus, että pöytäkirjassa määrättyä siirtymäjärjestelmää jatketaan sen voimassaolon päättymispäivän jälkeenkin.

26. Euroopan parlamentti ei puutu asian tutkittavaksi ottamiseen, mutta myös se katsoo, että kantelijan päämäärää ottaa käyttöön pistejärjestelmä, jolla rajoitettaisiin perusvapauksia enemmän, on vaikea sovittaa yhteen kantajan vaatimuksen kohteen kanssa, nimittäin asetuksen N:o 2327/2003 kumoamisen kanssa.

27. Itävalta vastaa, että sen lopullisen päämäärän ja asetuksen N:o 2327/2003 kumoamiseen tähtäävän kanteen välillä ei ole ristiriitaa. Se huomauttaa, että yhtä aikaa nyt käsiteltävän kanteen kanssa se on pyytänyt komissiota 31.3.2004 päivätyllä kirjeellä esittämään EY 232 artiklan mukaisesti uuden ehdotuksen siirtymäkauden pistejärjestelmäksi, joka olisi yhdenmukainen yhteisön oikeuden kanssa ja joka vastaisi pöytäkirjan vaatimuksia, jotka ovat sen mukaan edelleen sitovia. Itävalta on tällä välin nostanut kanteen komissiota vastaan, koska komissio

on 22.6.2004 päivätyllä kirjeellään kieltäytynyt noudattamasta tätä pyyntöä. [13]

28. Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 38 artiklan 1 kohdassa, sellaisena kuin yhteisöjen tuomioistuin on sitä tulkinnut, vaaditaan, että kanteessa on mainittava oikeudenkäynnin kohde ja yhteenveto kanteen oikeudellisista perusteista ja että kannekirjelmän on oltava riittävän selvä ja täsmällinen, jotta vastaaja voi valmistella puolustuksensa ja jotta yhteisöjen tuomioistuin voi tarvittaessa harjoittaa valvontaansa. Kuten yhteisöjen tuomioistuin on todennut, tästä johtuu, että niiden oleellisten tosiseikkojen ja oikeudellisten seikkojen, joihin kanne perustuu, on ilmettävä johdonmukaisesti ja ymmärrettävästi itse kanteen tekstistä. [14]

29. Käsiteltävänä olevassa asiassa ei voi olla epäilystäkään siitä, että Itävallan tasavallan kanne täyttää nämä perusteet, sillä siinä todetaan selvästi, että asetus N:o 2327/2003, jossa säädetään uudesta siirtymävaiheen pistejärjestelmästä Itävallan alueen läpi tapahtuvaa kauttakulkuliikennettä varten, ei ole yhdenmukainen yhteisön primaarioikeuden kanssa, ja kantajan kanteensa tueksi esittämät perusteet ovat täysin ymmärrettävät. [15] Sitä, ovatko nämä perusteet järkeviä tai riittävän johdonmukaisia, on tutkittava siinä yhteydessä, kun ratkaistaan, onko kanne perusteltu.

30. Tarkasteltaessa neuvoston toteamusta, jonka mukaan Itävallan tasavalta vaatii ratkaisua, joka on vastoin sen omaa etua ja joka on siten luonnostaan ristiriitainen, on huomautettava, että EY 230 artiklassa ei vaadita jäsenvaltioita osoittamaan, että on niiden edun mukaista esittää kanne yhteisön säädöksen kumoamiseksi. Joka tapauksessa, kuten Itävalta huomauttaa, samanaikaisesti nyt käsiteltävän kanteen kanssa se on pannut vireille myös EY 232 artiklan perusteella menettelyn, jotta yhteisön toimielimet antaisivat asetuksen, joka vastaisi paremmin sen etuja.

31. Näissä olosuhteissa on katsottava, että Itävallan tasavallan esittämä kanne täyttää työjärjestyksen 38 artiklan 1 kohdan vaatimukset. Koska se on myös nostettu EY 230 artiklassa vahvistetuissa määräajoissa, ei ole mitään perustetta jättää sitä tutkimatta.

13 – Asia T-361/04, ks. edellä oleva 3 kohta.

14 – Ks. esim. asia C-55/03, komissio v. Espanja, tuomio 14.10.2004 (23 kohta, ei julkaistu oikeustapauskokoelmassa) ja asia C-199/03, Irlanti v. komissio, tuomio 15.9.2005 (Kok. 2005, s. I-8027, 53 kohta).

15 – Ks. asia C-178/00, Italia v. komissio, tuomio 9.1.2003 (Kok. 2003, s. I-303, 6 kohta) ja yhdistetyt asiat C-184/02 ja C-223/02, Espanja ja Suomi v. parlamentti ja neuvosto, tuomio 9.9.2004 (Kok. 2004, s. I-7789, 20 kohta).

VII Pääasia

32. Itävallan tasavalta esittää neljä lainvastaisuusperustetta asetuksen N:o 2327/2003 kumoamista koskevan kanteensa tueksi. Se väittää, että asetus

- loukkaa suhteellisuusperiaatetta
- on EY 6 artiklan ympäristönsuojelua koskevan kaikilla aloilla sovellettavan määräyksen tavoitteiden vastainen
- on pöytäkirjan 11 artiklan taustalla olevien tavoitteiden vastainen
- loukkaa täsmällisyysperiaatetta (Bestimmtheitsgrundsatz).

A *Suhteellisuusperiaatteen loukkaaminen*

1. Asianosaisten lausumat

33. Itävallan tasavalta väittää ensinnäkin, että asetuksella N:o 2327/2003 loukataan suhteellisuusperiaatetta, jonka mukaan toimenpiteiden on oltava sekä riittäviä että välttämättömiä asianomaisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Se katsoo, että asetuksessa säädetty pistejärjestelmä ei ole riittävä asetuksen johdanto-osassa vahvistetun tavoitteen saavuttamiseksi, nimittäin raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi, jotta varmistetaan kestävä ympäristönsuojelu. Se viittaa 1.3.2004 päivättyyn Itävallan liittovaltion liikenne-, innovaatio- ja teknologiaministeriön toimeksiannosta tehtyyn katsaukseen, jonka nimenä on "LKW-Transitverkehr durch Österreich: Bilanz und Ausblick" ja jossa päätellään, että asetuksen N:o 2327/2003 voimaantulo johtaa päästöjen määrän merkittävään kasvuun. Toisaalta 80 prosenttia kauttakulkuliikenteestä vapautettaisiin 1.1.2004 alkaen. Toisaalta sellaisten ajoneuvojen käytettävissä olevien pisteiden määrä, jotka asetuksen mukaan tarvitsevat edelleen pisteitä, on suurempi kuin on tarpeen. Päästöt voivat lisääntyä 133 prosenttia tai jopa 260 prosenttia vuoteen 2006 mennessä.

34. Lisäksi aiempaa ekopistejärjestelmää hallinnoineen yrityksen Kapsch TraffiCom Ag:n tekemien arvioiden mukaan asetuksen soveltamisesta aiheutuisi noin 9 miljoonan euron kustannukset, mikä on täysin suhteetonta asetuksen tavoitteiden saavuttamiskeinoihin nähden.

35. Euroopan parlamentti ja neuvosto huomauttavat sen sijaan, että asetus on eräs yhteisen liikennepolitiikan väline, joka perus-

tuu EY 71 artiklan 1 kohtaan eikä pöytäkirjaan. Vaikka asetuksen tavoitteena on suojella ympäristöä Alppien alueella, Itävallan hallitus ei ota riittävästi huomioon sitä, että se sellaisenaan on poikkeus palvelujen tarjoamisen vapauteen ja tavaroiden vapaaseen liikkuvuuteen. Sikäli kuin on välttämätöntä saattaa nämä edut tasapainoon, asetuksessa ei mennä sen oikeusperustan rajoja pidemmälle. Neuvoston mukaan asetuksen pätevyyttä olisi tarkasteltava EY:n perustamissopimuksen ja yhteisön oikeuden yleisten periaatteiden valossa eikä sellaisten perustamissopimuksesta poikkeavien määräysten valossa, joilla nimenomaisesti ei enää ole vaikutusta.

36. Vastaajina olevat toimielimet väittävät, että antaessaan riidanalaisen asetuksen yhteisön lainsäätäjä on käyttänyt asianmukaisesti liikennepolitiikkaan liittyvää toimivaltaansa ja noudattanut suhteellisuusperiaatetta. Kun otetaan huomioon, että lainsäätäjällä on laaja harkintavalta, ainoastaan perusvapauksia koskevista säännöistä tehtyä pysyvää poikkeusta voitaisiin pitää suhteettomana. Lisäksi ne huomauttavat, että asetusta sovelletaan kaikkialla Itävallan alueella eikä ainoastaan Alpeilla, joten ei voida väittää, että ympäristöön kohdistuva suojeleva vaikutus olisi epätyydyttävä. Kahdesta vaihtoehdosta yhteisön lainsäätäjä päätti valita ratkaisun, jolla suojellaan Itävallan ympäristöä, eikä ratkaisua, jolla olisi asetettu etusijalle EY:n perustamissopimuksessa taatut perusoikeudet.

37. Komissio huomauttaa, että riidanalaisen asetuksen mukaan käytettävissä olevien pisteiden määrän laskenta perustuu vuoden 2002 (eikä vuoden 2003) kauttakulkuliikennettä koskeviin lukuihin, sillä asetuksen antamisajankohtana Itävallan viranomaiset olivat laatineet tilaston vain tuolta vuodelta. Jo pelkästään se, että asetuksen N:o 2327/2003 3 artiklan 2 kohdan c alakohdassa kielletään voimakkaasti saastuttavien ajoneuvojen käyttö, osoittaa, että toimenpide on suhteellisuusperiaatteen mukainen.

38. Vastauksessaan komission huomautuksiin Itävallan hallitus toteaa, ettei Itävalta voinut laatia lopullista tilastoa vuoden 2003 ekopisteistä ennen vuoden päättymistä. Joka tapauksessa kyseisiä lukuja ei voitu käyttää perustana ajanjaksolla 2004–2006 käytettävissä olevien pisteiden määrän laskemiseksi. Toisesta näkökohdasta se toteaa, että asetuksella vapautetaan tosiasiallisesti kauttakulkuliikenne Itävallan läpi eikä tällä edistetä ympäristönsuojelua koskevan tavoitteen saavuttamista.

2. Asian arviointi

39. Vakiintuneesti on todettu, että suhteellisuusperiaate on yksi yhteisön oikeuden yleisperiaatteista, joka tunnustetaan EY 5 artiklan kolmannessa kohdassa ja jota yhteisön toi-

mielinten on noudatettava kaikissa (lainsäädäntö)toimissaan. Periaate edellyttää, että yhteisön säännösten tavoitteet ovat toteutettavissa siinä säädettyjen keinojen avulla ja että ne eivät saa ylittää sitä, mikä on tarpeen tavoitteen saavuttamiseksi. [16] Sovellettaessa tätä periaatetta lainsäädäntötoimien aineellisen valvonnan normina on otettava huomioon, että yhteisen liikennepolitiikan kaltaisilla politiikan aloilla [17] yhteisön lainsäätäjällä on oltava laaja harkintavalta, sillä sen on tehtävä monitahoisia arviointeja, joiden perusteella tehdään poliittisia, taloudellisia ja sosiaalisia valintoja. Yhteisöjen tuomioistuin on todennut tämän johdosta, että tällaisella toiminta-alalla hyväksytty toimenpide voidaan katsoa lainvastaiseksi ainoastaan, jos toimenpide on ilmeisen soveltumaton toimivaltaisen toimielimen tavoitteleman päämäärän saavuttamiseen. [18]

40. Kuten olen pannut merkille jo aiemmin, toimielinten välistä tasapainoa koskevan periaatteen ja toimivallanjaon takia yhteisöjen tuomioistuimen on noudatettava pidättyväisyyttä tarkastellessaan säädösten sisällön laillisuutta. Tämä koskee erityisesti tapauksia, joissa Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet säädöksen, kuten nyt käsiteltävän riidanalaisen asetuksen, yhdessä yhteispäätösmenettelyssä. [19]

41. Kun pidetään mielessä, että valvonta, joka koskee yhteispäätösmenettelyssä annetun säädöksen toteamista suhteettomaksi, on rajoitettua, oikeasuhteisuutta koskevan arviointiperusteen soveltaminen edellyttää riidanalaisen toimenpiteen kolmen eri näkökohdan arviointia. Ensinnäkin on tarpeen yksilöidä toimenpiteen tavoitteet, minkä jälkeen on tarkasteltava, onko toimenpide asianmukainen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi, ja lopuksi on tutkittava, ylitetäänkö toimenpiteellä se, mikä on tarpeen sen tavoitteiden saavuttamiseksi. [20]

42. Itävallan tasavalta ja vastaajina olevat toimielimet ovat eri mieltä asetuksen N:o 2327/2003 tarkasta tavoitteesta, mikä ei ole yllättävää, sillä se muodostaa vertailukohdan oikeasuhteisuutta koskevan arviointiperusteen kahden muun näkökohdan arvioimiseksi.

43. Asetuksen N:o 2327/2003 tarkoitusta olisi tarkasteltava Itävallan läpi kulkevaan kauttakulkuliikenteeseen sovellettavan oikeudellisen järjestelmän muuttumisen valossa. Koska pöytäkirjan 11 artiklan 5 koh-

16 - Ks. mm. asia C-434/02, Arnold André, tuomio 14.12.2004 (Kok. 2004, s. I-11825, 45 kohta) ja asia C-491/01, BAT, tuomio 10.12.2002 (Kok. 2002, s. I-11453, 122 kohta).

17 - Edella alaviitteessä 15 mainitut yhdistetyt asiat Espanja ja Suomi v. parlamentti ja neuvosto, tuomion 56 kohta.

18 - Ks. mm. edellä alaviitteessä 16 mainittu asia Arnold André, tuomion 46 kohta ja samoin edellä alaviitteessä 16 mainittu asia BAT, tuomion 123 kohta.

19 - Ks. ratkaisuehdotukseni asiassa C-244/03, Ranska v. parlamentti ja neuvosto, tuomio 2.4.2005 (ratkaisuehdotuksen 91 ja 92 kohta, Kok. 2005, s. I-4021).

20 - Ks. edellisessä alaviitteessä mainittu ratkaisuehdotukseni asiassa Ranska v. parlamentti ja neuvosto, 95-99 kohta.

dassa määrätään, että siirtymäajan ekopistejärjestelmän soveltamisajan päättyessä yhteisön säännöstöä sovelletaan kokonaisuudessaan, tämä tarkoittaa, että EY:n perustamissopimuksessa ja koko yhteisön liikennepalveluja koskevassa sekundaarioikeudessa vahvistettuja sääntöjä sovellettaisiin myös kuljetuksiin Itävallan alueen läpi.

44. Asetus annettiin EY 71 artiklan 1 kohdan nojalla, mikä osoittaa, että se on ensisijaisesti yhteisen liikennepolitiikan väline. Siksi sen tarkoituksena on määrittää kyseisen kohdan a alakohdassa tarkoitettuja yhteisiä sääntöjä, joita sovelletaan jäsenvaltion alueen kautta kulkevaan kansanväliseen liikenteeseen. Kun yhteisö antaa tässä yhteydessä lainsäädäntöä, sillä on valtuudet ottaa huomioon ja EY 6 artiklan mukaan se on jopa velvollinen ottamaan huomioon ympäristönsuojelua koskevat vaatimukset.[21] Asetuksen johdanto-osassa viitataan vastaavasti tarpeeseen hyväksyä toimenpiteitä pöytäkirjan ekopistejärjestelmän soveltamisen päättymisen takia, etenkin koska kauttakulkuliikenteen odotetaan kasvavan 1.5.2004 tapahtuneen yhteisön laajentumisen vuoksi. Johdanto-osan kahdeksannessa perustelukappaleessa korostetaan kuitenkin myös sitä, että "on välttämätöntä löytää syrjimättömiä ratkaisuja, joilla sovitetaan yhteen velvoitteet, jotka johtuvat perustamissopimuksesta (erityisesti 6 artikla, 51 artiklan 1 kohta ja 71 artikla), esimerkiksi palvelujen ja tavaroiden vapaan liikkuvuuden sekä ympäristön suojelun osalta".

21 – Ks. asia C-176/03, komissio v. neuvosto, tuomio 13.9.2005 (Kok. 2005, s. I-7839, 42 kohta) ja edellä alaviitteessä 9 mainittu asia komissio v. Itävalta, tuomion 73 kohta.

45. Yhtäältä asetuksen oikeusperustan ja toisaalta johdanto-osassa esitettyjen perustelujen perusteella on siten selvää, että yhteisön lainsäätäjän tarkoituksena on ollut rajoittaa liikennepalveluja koskevan, täysimääräisesti sovellettavan yhteisön säännöstön haitallisia vaikutuksia Itävallan ympäristöön, mutta se on myös pyrkinyt suurempaan kauttakulkuliikenteen vapauttamisasteeseen kuin pöytäkirjassa määrätään. Siksi ei voida väittää, että asetuksella N:o 2327/2003 pyritään saavuttamaan ainoastaan ympäristöä koskevia tavoitteita. Yhteisön lainsäädännössä luodaan selvästi tasapaino molempien etujen välille. Tässä valossa Itävallan tasavallan omaksuma näkemys, jonka mukaan asetuksen tarkoituksena oli jatkaa pöytäkirjan ympäristönsuojelua koskevia tavoitteita, on kestämätön.

46. Seuraava vaihe asetuksen oikeasuhteisuuden tarkastelussa on sen arvioiminen, onko asetuksessa säädetty pistejärjestelmä asianmukainen toimenpide näiden tavoitteiden saavuttamiseksi. Kuten 16 kohdassa selvennettiin, pistejärjestelmää sovelletaan periaatteessa ainoastaan kuudesta kahdeksaan pistettä käyttäviin raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin. Suuria määriä NO_x-päästöjä tuottavien ja siksi yli kahdeksan pistettä käyttävien ajoneuvojen kauttakulku Itävallan läpi kielletään, kahta ajoneuvoluokkaa lukuun ottamatta. Ajoneuvot, jotka tuottavat vähäisiä määriä NO_x-päästöjä ja jotka muuten käyttäisivät enintään viisi pistettä, vapautetaan kokonaan pistejärjestelmästä.

47. Koska asetuksessa kielletään eniten saastuttavien ajoneuvojen käyttö, sillä poistetaan eräs merkittävä ympäristön saastumisen lähde, joten voidaan sanoa, että sillä on välitön myönteinen vaikutus ympäristöön. Tätä vaikutusta voi neutralisoida (osittain) kahden muun luokan ajoneuvoilla harjoitetun liikenteen määrän mahdollinen kasvu, sillä toiseen näistä ajoneuvoluokista ei sovelleta minkäänlaista määrällistä rajoitusta. Tästä huolimatta on selvää, että järjestelmällä pyritään kannustamaan puhtaampien ajoneuvojen käyttöön Itävallan kauttakulkuliikenteessä. Tämä voidaan katsoa asianmukaiseksi menetelmäksi, jolla sovitetaan yhteen sisämarkkinoiden edut niiden etujen kanssa, jotka liittyvät lisääntyneestä moottoriajoneuvoliikenteestä ympäristöön kohdistuvien rasitteiden vähentämiseen.

48. Lisäksi on huomattava, että tällä järjestelmällä saavutettava ympäristönsuojelun taso määräytyy viime kädessä keskimmäisen ajoneuvoluokan käyttöön annettujen pisteiden määrän mukaan. Kuten 17 kohdassa todettiin, tämä luku pienenee siirtymäkauden aikana. Itävallan hallitus valittaa, että pisteiden määrä on määritetty niin suureksi, että pisteitä on käytettävissä enemmän kuin ajoneuvot käytännössä tarvitsevat. Se väittää, että asetuksella tämän johdosta vapautetaan kokonaan kauttakulkuliikenne Itävallan alueen läpi. Tässä yhteydessä on huomautettava, että pöytäkirjassa määrätyssä järjestelmässä käytettävissä olevien (eko)pisteiden määrä väheni tasaisesti ja että asetuksella jatketaan tätä suuntausta etenkin kuusi, seitsemän tai kahdeksan pistettä käyttävien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen osalta. Vaikka vaikuttaisikin siltä, että pyrkiessään tasapainoon vapaan liikkuvuuden ja ympäristönsuojelun välillä yhteisön lainsäätäjä on määrittänyt käytettävissä olevien pisteiden määrän sellaiselle tasolle, että se ylittää käytännön tarpeen, tämä ei välttämättä tarkoita, että toimenpide on suhteeton. Se osoittaa yksinkertaisesti, että järjestelmällä on kannustettu puhtaampien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen käyttöön paremmin kuin oletettiin säädöstä annettaessa. Siksi tällä Itävallan hallituksen esittämällä perusteella ei ole vaikutusta siihen toteamukseen, että asetuksessa N:o 2327/2003 säädetty pistejärjestelmä on sinällään asianmukainen menetelmä paitsi ympäristönsuojelua koskevan tavoitteen saavuttamiseksi myös liikennepalvelujen vapaan tarjonnan ja tavaroiden vapaan liikkuvuuden varmistamista koskevan tavoitteen saavuttamiseksi.

49. Lopuksi on tarkasteltava oikeasuhteisuuden osalta, ylittääkö toimenpide sen, mikä on tarpeen sen tavoitteiden saavuttamiseksi. Kun otetaan huomioon, että asetuksella N:o 2327/2003 pyritään sovittamaan yhteen kaksi ristiriidassa olevaa etua, oikeasuhteisuutta koskevan arviointiperusteen tämä näkökohta on kaksitahoinen. Ympäristönsuojelua koskevan päämäärän osalta merkityksellistä on se, onko pistejärjestelmällä rajoitettu kohtuuttomasti kuljetuspalveluja. Tarkasteltaessa tavoitetta nostaa Itävallan läpi kulkevan kauttakulkuliikenteen vapauttamisastetta merkityksellistä on se, painotetaanko asetuksessa riittävästi ympäristönsuojelua.

50. Tällaisessa kahden ristiriitaisen edun tapauksessa voidaan hahmotella erilaisia toimenpiteitä, joilla tavoitteille annettaisiin erilainen painoarvo. Tasapainon löytäminen näiden kahden edun välillä on yksinomaan yhteisön lainsäätäjän poliittisen harkinnan vallassa, eikä yhteisöjen tuomioistuimen tehtävänä ole antaa ratkaisua tällaisen menettelyn tuloksen asianmukaisuudesta, ellei ole ilmeisen selvää, että lainsäätäjä on ylittänyt harkintavaltansa rajat. Kuten edellä todetaan, tämä koskee erityisesti tapauksia, joista on päätetty Euroopan parlamentin ja neuvoston yhteispäätösmenettelyssä.

51. Joka tapauksessa on selvää, että koska asetuksella kielletään eniten saastuttavien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen käyttö kauttakulkuliikenteessä Itävallan läpi ja säädetään alenevasta ekopistejärjestelmästä, sillä on edistetty ympäristönsuojelua paremmin kuin jos yhteisön säännöstö olisi tullut kaikilta osin voimaan. Samalla sillä on luotu suurempi, joskaan ei rajoittamaton, vapaus tarjota kuljetuspalveluja kolmen vuoden siirtymäkauden aikana. Siksi sitä ei voida pitää kohtuuttoman rajoittavana sisämarkkinoiden näkökulmasta muttei myöskään ilmeisen puutteellisena ympäristönsuojelun näkökulmasta.

52. Itävallan tasavalta väittää myös ekopistejärjestelmää aiemmin hallinnoineen yrityksen esittämien arvioiden pohjalta, että pistejärjestelmän soveltamisen kustannukset ovat kohtuuttoman suuret. Koska asetuksessa säädetty pistejärjestelmä on kuitenkin soveltamisalaltaan rajatumpi kuin pöytäkirjan ekopistejärjestelmä, sillä sitä sovelletaan ainoastaan kuudesta kahdeksaan pistettä käyttäviin ajoneuvoihin, ja koska käytössä on jo ekopistejärjestelmän hallinnointijärjestelmä, tätä perustetta ei voida pitää uskottavana.

53. Edellä esitettyjen toteamusten valossa asetuksen N:o 2327/2003 ei voida katsoa loukkaavan suhteellisuusperiaatetta, joten Itävallan tasavallan esittämää ensimmäistä lainvastaisuusväitettä ei voida hyväksyä.

B *EY 6 artiklan ympäristönsuojelua koskevan kaikilla aloilla sovellettavan määräyksen tavoitteiden vastaisuus*

1. Asianomaisten lausumat

54. Koska Itävallan hallitus väittää, että asetus N:o 2327/2003 johtaa päästöjen kasvuun, se päättelee, että asetus on EY

6 artiklassa vahvistetun kestävän kehityksen edistämistä koskevan tavoitteen vastainen, joka on sen mielestä sitova sääntö, sekä ympäristönsuojelun korkeimman mahdollisen tason saavuttamista koskevan tavoitteen vastainen.

55. Euroopan parlamentti ja neuvosto väittävät, että asetuksella edistetään ympäristönsuojelua Alpeilla ja että sillä kannustetaan käyttämään vähemmän saastuttavia raskaita ajoneuvoja kauttakulkuliikenteessä Itävallan läpi. Ne korostavat, että oikeusperusta on sellaista yhteistä liikennepolitiikkaa koskeva EY 71 artikla, jossa ei jätetä huomiotta taloudellisia, sosiaalisia ja ekologisia kysymyksiä. Perusvapauksia rajoitetaan mahdollisuuksien mukaan Itävallan hyväksi.

56. Komissio huomauttaa, että on väärin väittää, että asetuksella lisättäisiin NO_x-päästöjen määrää, sillä jos asetusta ei olisi, pöytäkirjassa vahvistettujen poikkeusten päättymispäivän jälkeen sovellettaisiin perustamissopimuksen yleistä järjestelmää eikä Itävallan läpi kulkevaan liikenteeseen sovellettaisi erityistä poikkeusta. Asetuksella luodaan tasapaino eri etujen välille, ja vaikka Itävallan tasavalta olisikin halunnut erilaisen tuloksen, tätä tasapainoa arvioidaan uudelleen asetuksessa säädetyn järjestelmän päättymisen jälkeen.

2. Asian arviointi

57. EY 6 artiklassa vaaditaan, että ympäristönsuojelua koskevat vaatimukset on sisällytettävä EY 3 artiklassa tarkoitetun yhteisön politiikan ja toiminnan, kuten yhteisen liikennepolitiikan, määrittelyyn ja toteuttamiseen, erityisesti kestävän kehityksen edistämiseksi.

58. Yhteisöjen tuomioistuin on luonnehtinut kyseisen määräyksen toimintaa toteamalla, että määräyksessä korostetaan ympäristönsuojelua koskevan tavoitteen poikittaista ja perustavanlaatuista luonnetta. [22]

59. Vaikka määräys onkin laadittu velvoittavaan muotoon, toisin kuin Itävallan tasavalta väittää, ei voida sanoa, että siinä vahvistetaan normi, jonka mukaan ympäristönsuojelua olisi pidettävä aina hallitsevana näkökohtana yhteisön politiikkoja määriteltäessä. Tällainen tulkinta rajoittaisi yhteisön toimielinten ja yhteisön lainsäätäjän harkintavaltaa tavalla, jota ei voida hyväksyä. Se on ymmärrettävä korkeintaan siten, että sillä velvoitetaan yhteisön toimielimet ottamaan ympäristönäkökohdat asianmukaisesti huomioon varsinaisen ympäristönsuojelun ulkopuoli-

22 - Edellisessä alaviitteessä mainittu asia komissio v. neuvosto, tuomion 42 kohta.

silla politiikan aloilla. Vain siinä tapauksessa, että ympäristönäkökohtia ei selvästikään ole otettu huomioon tai että ne on jätetty täysin huomiotta, EY 6 artiklaa voidaan käyttää normina yhteisön lainsäädännön pätevyyden arvioinnissa.

60. Lisäksi EY 6 artiklan laajan kaikilla aloilla sovellettavuutta koskevan luonteen takia pohdittaessa, edistetäänkö jollakin tietyllä toimenpiteellä riittävästi ympäristönsuojelua, tuota toimenpidettä ei pitäisi tarkastella erillään muista tätä tarkoitusta varten hyväksytyistä asiaankuuluvista yhteisön toimenpiteistä. Yhteisön tällä alalla hyväksymien toimenpiteiden kokonaisuus muodostaa asianmukaiset puitteet arvioinnille. Näin ollen nyt tarkasteltavassa tapauksessa olisi otettava huomioon myös ilmanlaatua koskevat direktiivit ja se, minkälaiset mahdollisuudet ne antavat jäsenvaltioille hyväksyä toimenpiteitä suunnitelmien ja ohjelmien rajoissa. [23]

61. Asetusta N:o 2327/2003 ei siten voida julistaa pätemättömäksi siitä syystä, että se rikkoisi EY 6 artiklaa, joten myöskään Itävallan tasavallan toista lainvastaisuusväitettä ei voida hyväksyä.

23 – Ilmanlaadun arvioinnista ja hallinnasta 27 päivänä syyskuuta 1996 annettu neuvoston direktiivi 96/62/EY (EYVL L 296, s. 55) ja ilmassa olevien rikkidioksidin, typpidioksidin ja typen oksidien hiukkasten ja lyijyn pitoisuuksien raja-arvoista 22 päivänä huhtikuuta 1999 annettu neuvoston direktiivi 1999/30/EY (EYVL L 163, s. 41).

C Pöytäkirjan 11 artiklan tavoitteiden vastaisuus

1. Asianosaisten lausumat

62. Tämän otsikon yhteydessä Itävallan tasavalta väittää, että asetus N:o 2327/2003 on pätemätön, sillä asetuksessa säädetyllä kauttakulkujärjestelmällä ei saavuteta yhteisön primaarioikeuden tavoitteita, jotka liittyvät ympäristön ja kansanterveyden suojeluun. Se väittää, että vaikka pöytäkirjassa määrätyn ekopistejärjestelmän voimassaolo onkin päättynyt 31.12.2003, pöytäkirjan 11 artiklassa asetettu päämäärä, joka koskee kauttakulkuliikenteen aiheuttamien päästöjen vähentämistä kestävällä tavalla, [24] on edelleen kiinteä osa yhteisön oikeutta. Sen mielestä kauttakulkujärjestelmän voimassaolon ennakoitu päättyminen koskee ainoastaan pöytäkirjan 11 artiklan 2 kohdan määräyksiä. Olisi käsittämätöntä, jos nämä säännöt korvattaisiin pakollisella yhteisön järjestelmällä, jolla taattaisiin huonompi suojelun taso. Sen lisäksi, että tämä olisi vastoin sitä tahtoa, jota jäsenvaltiot ovat osoittaneet pöytäkirjan tekohetkellä, sillä myös heikennettäisiin siirtymäjärjestelmän hyödyllistä vaikutusta. Koska määräajan päättymisellä ei ole vaikutusta kauttakulkujärjestelmän yleisiin tai erityisiin tavoitteisiin, yhteisö on velvollinen noudattamaan järjestelmää hyväksyessään sääntöjä sen korvaamiseksi.

24 – Pöytäkirjan saksankielisen version 11 artiklan 4 kohdassa "kestävällä tavalla" on ilmaistu käyttämällä yksityiskohtaisempaa ilmaisua "dauerhaften und umweltgerechten Grundlage" (kestävältä ja ympäristön kannalta oikealta pohjalta).

Itävallan tasavalta huomauttaa myös, että asetuksella ei pystytä saavuttamaan sen tavoitetta, sillä komission ekopistekiintiön laskemismenetelmä perustuu vääriin oletta-muksiin, mikä on johtanut todellisuuden vääristyneeseen kuvaukseen ja ekopisteiden määrän mielivaltaiseen kasvuun vuosina 2004–2006.

63. Euroopan parlamentti ja neuvosto viittaavat pöytäkirjan 11 artiklan 4 ja 5 kohdan yksiselitteiseen ja selvään sanamuotoon, joka koskee siirtymäjärjestelmän voimassaolon päättymistä ja jota myös yhteisöjen tuomioistuin on korostanut asiassa Itävalta vastaan neuvosto antamassaan tuomiossa.[25] Niiden mukaan pöytäkirjan 11 artikla ei ole oikea vertailukohta asetuksen N:o 2327/2003 pätevyyden arvioimiseksi. Sen pätevyyttä olisi arvioitava pikemminkin niiden yhteisön primaarioikeuden määräysten valossa, joita sovellettiin, kun asetus tuli voimaan. Kyseisenä ajankohtana pöytäkirjassa määrätyn järjestelmän voimassaolo oli päättynyt. Asetuksessa säädetään EY 71 artiklan 1 kohtaan perustuvasta uudesta kauttakulkujärjestelmästä.

64. Komissio on samaa mieltä vastaajina olevien toimielinten kanssa ja huomauttaa, että sellaisen oikeudellisen välineen tavoitteilla, jonka soveltamisaika on päättynyt, ei voi olla oikeudellista vaikutusta myöhemmin hyväksyttyyn säädökseen. Lisäksi riidanalaisessa toimenpiteessä esitetään yksiselitteisesti toimenpiteen omat tavoitteet ja sen antamista koskevat perusteet, jotka ovat sopusoinnussa yhteisön oikeuden kanssa. Komissio huomauttaa myös, että Itävallan hallitus ei vastustanut komission soveltamaa ekopisteiden laskemismenetelmää asetusta valmisteltaessa.

65. Vastauksessaan komission huomautuksiin Itävallan hallitus väittää, että on oikeutettua tarkastella asetuksen pätevyyttä aiemman järjestelmän pohjalta, sillä asetuksessa viitataan kyseiseen järjestelmään. Lisäksi se toteaa, että tosiasiassa se vastusti komission käyttämää laskemismenetelmää 19.11.2003 järjestetyssä Coreper-kokouksessa sovittelumenettelyn yhteydessä ja lukuisissa muissa suorissa asiantuntijatason tapaamisissa komission kanssa.

2. Asian arviointi

66. Itävallan tasavalta pyrkii tällä lainvastaisuusväitteellään siihen, että asetuksen N:o 2327/2003 pätevyyden arvioinnissa normina käytettäisiin pöytäkirjan tavoitetta vähentää raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen NO_x-päästöjä 60 prosenttia ja että pöytäkirjan vaikutukset jatkuisivat ekopistejärjestelmän voimassaolon päättymisen, mikä tapahtui 31.12.2003, jälkeenkin. Se pyrkii

25 – Alaviitteessä 4 mainitun tuomion 72 kohta.

lujittamaan tämän normin asemaa korostamalla, että siitä määrätään eräässä yhteisön primaarioikeuden välineessä.

67. Tätä väitettä ei voida hyväksyä seuraavista syistä.

68. Ensinnäkin tavoite, jonka mukaan Itävallan läpi kulkevien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen NO_x-päästöjä olisi vähennettävä lopulta 60 prosenttia vuoden 2003 loppuun mennessä, on osa siirtymäjärjestelmää, joka poikkeaa yhteisön oikeuden yleisistä säännöistä, joita sovelletaan maanteiden tavarankuljetuksiin. [26] Siksi sen ajallista soveltamisalaa määritettäessä on tarkoituksenmukaista omaksua rajoittava lähestymistapa. Tässä yhteydessä voidaan huomauttaa, että pöytäkirjassa itsessään tuodaan ilmi tarve rajoittaa poikkeuksen soveltamista riittävän ajoissa, sillä pöytäkirjassa määrätään, että sitä sovelletaan alustavasti 1.1.1998 asti (11 artiklan 2 kohta) mutta sitä arvioidaan kahdesti, 1.1.1998 ja 1.1.2001, ennen kuin sitä jatketaan kahdella kolmen vuoden jaksolla (pöytäkirjan 11 artiklan 3 ja 4 kohta).

69. Toiseksi pöytäkirjan 11 artiklan 5 kohdassa määrätään nimenomaisesti, että "siirtymäajan päättyessä yhteisön säännöstöä sovelletaan kokonaisuudessaan". Sen lisäksi, että määräys on selvä asialliselta soveltamisalaltaan ("kokonaisuudessaan"), sitä sovelletaan ehdoitta, sen voimaantulo ei vaadi ennalta tehtävää päätöstä eikä siirtymäjärjestelyä ole mahdollista enää pidentää mistään syystä. Yhteisön säännöstön täysimääräinen soveltaminen Itävallan alueen läpi kulkevaan kauttakulkuliikenteeseen 31.12.2003 alkaen merkitsee sitä, että tällaiseen liikenteeseen sovelletaan maantiekuljetuksia koskevan yhteisön primaari- ja sekundaarioikeuden yleisiä sääntöjä. Tällaista liikennettä koskevia ympäristönsuojelun päämääriä on tavoiteltava tätä tarkoitusta varten hyväksyttyjen yhteisön toimenpiteiden avulla, kuten ilmanlaatua koskevien direktiivien avulla, [27] ja tavaroiden vapaata liikkuvuutta ja palvelujen tarjoamisen vapautta koskevien perustamissopimuksen määräysten mukaisilla kansallisilla toimenpiteillä, paitsi jos yhteisön lainsäätäjä toisin määrää.

70. Kolmanneksi todettakoon yleiseltä kannalta, että vaikka pöytäkirjassa vahvistetaankin, että sen nimenomaisena tavoitteena on NO_x-päästöjen vähentäminen 60 prosentilla, sillä pyrittiin epäsuorasti edistämään asteittaista siirtymistä ympäristöystävällisempien

26 – Etenkin yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä liikennettä (maanteiden tavaraliikenne toisen lukuun) 23.7.1962 annettu ensimmäinen neuvoston direktiivi (EYVL 1962, 70, s. 2005–2006) ja yhteisössä jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta tapahtuvan maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsystä 26 päivänä maaliskuuta 1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 881/92 (EYVL L 9, s. 1).

27 – Ks. edellä alaviitteessä 23 mainitut direktiivit.

raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen käyttöön kauttakulkuliikenteessä Itävallan läpi vähentämällä tasaisesti vuosittain käytettävissä olevien ekopisteiden määrää. Lisäksi kuten komissio pani merkille, kun tarkastellaan tilannetta koko pöytäkirjan valossa, jossa kehotetaan yhteisöä ja jäsenvaltioita ryhtymään toimenpiteisiin rautatieliikenteen parantamiseksi, siirtymäkauden tarkoituksena oli myös antaa riittävästi aikaa sellaisten toimenpiteiden toteuttamiseksi, joilla mahdollistetaan tavarankuljetusten siirtäminen maanteiltä rautateille. Voidaan olettaa, että tällaisella kehityksellä edistettäisiin Itävallan läpi kulkevasta kauttakulkuliikenteestä aiheutuvien ongelmien parempaa rakenteellista ratkaisua ja tasoitettaisiin tietä yhteisön säännöstön täysimääräiselle soveltamiselle. Joka tapauksessa on epärealistista olettaa, että tällainen konkreettinen päämäärä voisi aina pysyä voimassa, sillä kaikkia siihen vaikuttavia tekijöitä ei voida valvoa.

71. Neljänneksi on korostettava ennen kaikkea sitä, että raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen NO_x-päästöjen vähentäminen 60 prosentilla on poliittinen tavoite, joka pyrittiin saavuttamaan pöytäkirjalla asettamalla Itävallan läpi tapahtuvan raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen kauttakulun ehdoksi, että ajoneuvoilla on niiden NO_x-päästöjä vastaava määrä ekopisteitä. Tässä järjestelmässä ekopisteiden muodostama väline on oikeudellisesti sitova elementti eikä itsessään mikään tavoite. Tällaisella tavoitteella voi olla oikeudellista vaikutusta vain, jos sitä käytetään tulkintaohjeena määritettäessä sen tavoittelemiseen valitun välineen soveltamisalaa ja sisältöä. Sen toteaminen, että tavoite voi pysyä voimassa sen saavuttamiselle asetetun määräajan jälkeenkin niin, että sitä käytetään normina sen saavuttamiseksi käytettyjen toimenpiteiden päättymisen jälkeen hyväksyttyjen toimenpiteiden pätevyyden arvioinnissa, merkitsisi kestämätöntä puuttumista yhteisön lainsäädäntöelinten oikeuksiin päättää, onko tällaisessa tilanteessa hyväksyttävä uusia toimenpiteitä, ja jos on, niin millaisia. Kuten komissio huomauttaa perustellusti, tavoitteen poliittista toivottavuutta ei pitäisi sekoittaa siihen, voiko tavoite olla oikeudellisesti sitova.

72. Itävallan hallitus myöntää, että vaikka pöytäkirjan 11 artiklan 4 kohdassa, jonka mukaan on tehtävä tieteellinen tutkimus siitä, missä määrin saasteiden vähentämistä 60 prosentilla koskeva tavoite on saavutettu, viitataan tämän vähennyksen saavuttamiseen "kestävällä tavalla", on oletettava, että tavoitteen on tarkoitettu olevan kestävä ja että sillä on vaikutuksia 31.12.2003 jälkeenkin. Vaikka jälleen myönnettäisiinkin, että tämä tavoite voi olla toivottava politiikan näkökulmasta, se ei ole oikeudellinen normi, jota lainsäädäntöelinten vaaditaan noudattavan punnitessaan etuja ja asettaessaan painopisteitä.

Kyseisessä määräyksessä "saasteiden vähentäminen kestävällä tavalla" oli eräs peruste arvioitaessa, onko ekopistejärjestelmän voimassaoloa jatkettava viimeisellä kolmen vuoden jaksolla.

D *Täsmällisyysperiaatteen loukkaaminen*

1. Asianosaisten lausumat

73. Itävallan tasavallan esittämää väitettä, jonka mukaan se, että asetuksessa N:o 2327/2003 viitataan pöytäkirjaan, on osoitus siitä, että sillä tavoitellaan samaa päämäärää kuin pöytäkirjalla, ei myöskään voida hyväksyä. Asetuksen johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa viitataan yksistään siihen, että ekopistejärjestelmän soveltaminen päättyi 31.12.2003, ja näin siinä ilmaistaan asetuksen hyväksymisen asiayhteys. Asetuksen 3 artiklan 2 kohdan e alakohdassa esitetään toinen, luonteeltaan tekninen viittaus, jossa määrätään, että NO_x-kokonaispäästöjen arvon määrittäminen perustuu aikaisempaan ekopistejärjestelmään. Sanan "aikaisempi" käyttäminen tässä yhteydessä korostaa epäjatkuvuutta, ei jatkuvuutta.

74. Näiden huomautusten perusteella päättelen, ettei pöytäkirjassa tavoiteltua päämäärää voida käyttää asetuksen N:o 2327/2003 pätevyyden arviointiperusteena. Näin ollen myöskään kolmatta lainvastaisuusväitettä ei voida hyväksyä.

75. Itävalta väittää, että asetus N:o 2327/2003 loukkaa täsmällisyysperiaatetta (Bestimmtheitsgrundsatz), joka EY 6 artiklan 1 kohdan mukaan on yhteisön toimielimiä sitova. Se väittää, että asetuksen eri säännökset eivät ole riittävän selviä ja tarkkoja, joten ne loukkaavat oikeusvarmuuden periaatetta. Itävalta viittaa etenkin siihen, että asetuksen saksankielisen version 3 artiklan 2 kohdassa on epäselvää, sovelletaanko siirtymäkauden pistejärjestelmää kahdeksan pistettä käyttäviin ajoneuvoihin. Edelleen se valittaa, ettei käsitettä "erityiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot, joiden taloudellinen elinkaari on pitkä", ole määritetty asetuksessa. Lisäksi asetuksen noudattamisen valvonta on mahdotonta, koska liikennöitsijöiden ei vaadita pitävän mukanaan asiaa koskevia asiakirjoja. Lopuksi asetuksen 3 artiklan 4 kohdassa sallitaan komission laajentaa asetuksen aineellista soveltamisalaa vastoin EY 202 artiklan kolmatta luetelmakohtaa ja 211 artiklan neljättä luetelmakohtaa.

76. Euroopan parlamentti ja neuvosto myöntävät, että asetuksen saksankielisen version 3 artiklan 2 kohta, joka koskee

kahdeksan pistettä käyttäviä ajoneuvoja, on epätarkka. Koska säännös on kuitenkin selvä muissa kieliversioissa ja koska tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan yhteisön oikeuden säännöksiä on tulkittava ja sovellettava muilla virallisilla kielillä laadittujen versioiden perusteella, [28] tällä seikalla ei voi olla vaikutusta asetuksen pätevyyteen. Lisäksi, koska Itävallan hallitus osallistui sovittelukomiteassa käytyihin neuvotteluihin, sen on täytynyt olla täysin tietoinen tästä epätarkkuudesta. Joka tapauksessa tämä eri kieliversioiden välinen ero poistettiin 6.7.2004 julkaistussa oikaisussa. [29] Koska on täysin selvää, mihin ajoneuvoluokkiin järjestelmää sovelletaan, oikeusvarmuutta koskeva vaatimus täyttyy.

77. Komissio toteaa väitetyistä epätarkkuuksista, että koska Itävallan tasavalta ei ole vielä toteuttanut toimenpiteitä asetuksen N:o 2327/2003 panemiseksi täytäntöön, asetuksen 3 artiklan 4 kohdassa säädettyjä toimenpiteitä ei ole voitu toteuttaa.

78. Itävallan tasavalta vastustaa tätä komission esittämää perustelua siksi, että asetuksen käytännön soveltamiseen liittyvät vaikeudet johtuvat puuttuvista yksityiskohtaisista säännöistä, jotka komission on annettava, eikä päinvastoin.

2. Asian arviointi

79. Täsmällisyysperiaate (Bestimmtheitsgrundsatz), johon Itävallan tasavalta vetoaa, on eräs oikeusvarmuuden periaatteen ilmentymä. EY 6 artiklan 1 kohtaa, jossa julistetaan, että Euroopan unioni perustuu muun muassa oikeusvaltion periaatteisiin, voidaan todellakin pitää tämän periaatteen perustana perustamissopimuksessa. Kuten yhteisöjen tuomioistuin on monissa yhteyksissä todennut, oikeusvarmuuden periaate on eräs yhteisön oikeuden perusperiaate, joka edellyttää, että säännöt ovat selviä ja täsmällisiä, jotta oikeussubjektit voivat ilman epävarmuutta saada tiedon oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan ja ryhtyä asianmukaisiin toimenpiteisiin. [30] Tämä periaate on myös vahvistettu erityisesti yhteisön lainsäädännön valmistelun laatua koskevista yhteisistä suuntaviivoista 22 päivänä joulukuuta 1998 tehdyssä Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission toimielinten välisessä sopimuksessa. Näiden sitomattomien suuntaviivojen ensimmäisen kohdan mukaan yhteisön sää-

28 – Asia C-296/95, EMU Tabac, tuomio 2.4.1998 (Kok. 1998, s. I-1605, 36 kohta).

29 – EUVL L 235, s. 23.

30 – Ks. asia C-110/03, komissio v. Belgia, tuomio 14.4.2005 (Kok. 2005, s. I-2801, 30 kohta); asia 169/80, Gondrand Frères ja Garancini, tuomio 9.7.1981 (Kok. 1981, s. 1931) ja asia C-143/93, Van Es Douane Agenten, tuomio 13.2.1996 (Kok. 1996, s. I-431, 27 kohta).

dösten on oltava selkeitä, yksinkertaisia ja täsmällisiä. [31]

80. Yhteisöjen tuomioistuin on kuitenkin todennut myös, että tietynasteinen epävarmuus yhteisön säännöksen merkityksestä ja ulottuvuudesta voi olla erottamaton osa oikeussääntöä. Arvioitaessa, onko säännös sopusoinnussa oikeusvarmuuden periaatteen kanssa, tutkimuksessa on rajoituttava sen selvittämiseen, liittyykö kyseessä olevaan lainsäätötoimeen niin paljon epäselvyyttä, että ne, joille toimi on osoitettu, eivät voi tämän johdosta selvittää riittävän varmasti mahdollisia epäselvyyksiä riidanalaisen asetuksen merkityksen tai ulottuvuuden osalta. [32]

81. Itävallan tasavallan ensimmäinen moite liittyy siihen, että asetuksen N:o 2327/2003 alkuperäisen saksankielisen version 3 artiklan 2 kohdassa ei ollut täysin selvää, sovelletaanko pistejärjestelmää kahdeksan pistettä käyttäviin raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin vai onko ne suljettu pois Itävallan läpi kulkevasta tavarankuljetusliikenteestä. Vaikka kyseinen kieliversio onkin jossain määrin epäselvä, kuten vastaajana olevat toimielimet ovat myöntäneet, muut kieliversiot ovat täysin selviä tältä osin. Ne viittaavat perustellusti yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntöön, jonka mukaan yhdenmukaisen soveltamisen ja yhdenmukaisen tulkinnan tarve sulkee pois mahdollisuuden tarkastella tekstin yhtä kieliversiota erikseen. Tekstiä on tulkittava sen laatijan varsinaisen tarkoituksen ja tavoitteleman päämäärän mukaisesti ottaen huomioon erityisesti kaikkien kielten vahvistetut versiot. [33] Lisäksi saksankielinen versio oikaistiin virallisella oikaisulla, joten jo yksistään tästä syystä ei ole epäilystäkään siitä, että kahdeksan pistettä käyttäviä ajoneuvoja voidaan käyttää kauttakulkuliikenteessä Itävallan läpi ja että niihin sovelletaan siirtymäajan pistejärjestelmää.

82. Toinen Itävallan tasavallan esittämä näkökohta koskee asetuksen 3 artiklan 2 kohdan c alakohdassa mainitun käsitteen "erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot, joiden taloudellinen elinkaari on pitkä", määritelmän puuttumista. Tässä yhteydessä voidaan viitata yhteisöjen tuomioistuimen huomautukseen, jonka mukaan tietynasteinen epävarmuus voi olla erottamaton osa oikeussääntöä. Koska on mahdotonta ennakoida kaikkia tosiasiallisia tilanteita, joissa sääntöä voidaan soveltaa, ja jotta varmistetaan riittävä joustavuus sen soveltamisessa, lainsäädäntöelimen on välttämätöntä käyttää terminologiaa, joka ei ole liian poissulkeva. Joka tapauksessa kyseessä oleva ilmaisu on mielestäni päinvastoin melko tarkka, kun otetaan huomioon, että se sisältää kolme perus-

31 – EYVL 1999, C 73, s. 1.

32 – Ks. edellä alaviitteessä 30 mainittu asia C-110/03, tuomion 31 kohta.

33 – Asia 29/69, Stauder v. Ulm, tuomio 12.11.1969 (Kok. 1969, s. 419, Kok. Ep. I, s. 419, 3 kohta); asia 55/87 Moksel, tuomio 7.7.1988 (Kok. 1988, s. 3845, 15 kohta) ja edellä alaviitteessä 28 mainittu asia EMU Tabac, tuomion 36 kohta.

tetta, joiden perusteella luokka voidaan erottaa muista ajoneuvoista.

83. Kolmas ongelma, jonka Itävallan tasavalta mainitsee tämän otsikon yhteydessä, liittyy siihen, että asiakirjoja ei tarvitse pitää mukana, minkä vuoksi pistejärjestelmän noudattamista on mahdotonta valvoa. Asetuksen N:o 2327/2003 3 artiklan 4 kohdassa komissiolle annetaan toimivalta vahvistaa asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti siirtymäkauden pistejärjestelmään, pisteiden jakamista ja 3 artiklan soveltamiseen liittyviä teknisiä kysymyksiä koskevia sääntöjä. Siltä osin kuin komissio toteaa, ettei se voi toteuttaa lisätoimenpiteitä niin kauan kuin Itävallan tasavalta kieltäytyy panemasta asetusta täytäntöön, ja Itävallan tasavalta toteaa, ettei se ole voinut panna asetusta täytäntöön näiden puuttuvien toimenpiteiden takia, vaatimustenmukaisuuden valvomista koskeva kysymys vaikuttaa suuresti teoreettiselta. Joka tapauksessa kun otetaan huomioon, että itse asetuksessa säädetään, että välttämättömät toimenpiteet on toteutettava, se, ettei näin ole syystä tai toisesta tehty, ei voi olla peruste asetuksen kumoamiselle.

84. Itävallan tasavallan mainitsema neljäs epätarkkuutta koskeva näkökohta liittyy siihen, että koska asetuksen 3 artiklan 4 kohdassa komissiolle siirretään lainsäädäntövaltaa, se voi laajentaa asetuksen aineellista soveltamisalaa. Säännöksen sanamuodon mukaan, jota lainattiin edellisessä kohdassa, tämä toimivalta koskee ainoastaan menettelyjä, pisteiden jakamista ja teknisiä kysymyksiä. Näin ollen komissiolle siirrettyä lainsäädäntövaltaa on rajoitettu asianmukaisesti eikä ole mitään syytä olettaa, että tällaisiin kysymyksiin liittyvillä säännöksillä voitaisiin laajentaa asetuksen aineellista soveltamisalaa.

85. Näin ollen myös neljäs lainvastaisuusväite on perusteeton.

VIII Oikeudenkäyntikulut

86. Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat vaatineet Itävallan tasavallan velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut ja koska Itävallan tasavalta on hävinnyt asian, se on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut. Saman työjärjestyksen 69 artiklan 4 kohdan mukaan Euroopan parlamentin ja neuvoston vaatimuksia tukeva komissio, joka on asiassa väliintulijana, vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

IX Ratkaisuehdotus

87. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin

– toteaa, että Itävallan tasavallan nostama kanne otetaan tutkittavaksi

– hylkää kanteen perusteettomana

– velvoittaa Itävallan tasavallan korvaamaan oikeudenkäyntikulut

– velvoittaa komission vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan.