ĢENERĀLADVOKĀTA L. A. HĒLHUDA [*L. A. GEELHOED*] SECINĀJUMI, sniegti 2006. gada 26. janvārī [1]

I — Ievads

1. Ar šo prasību, kas celta, pamatojoties uz EKL 230. pantu, Austrijas Republika lūdz atcelt Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 22. decembra Regulu (EK) Nr. 2327/2003, ar ko atbilstīgi ilgtspējīgai transporta politikai izveido pagaidu punktu sistēmu, ko pielieto smago kravas transportlīdzekļu tranzītam caur Austriju 2004. gadā [2] (turpmāk tekstā — "Regula Nr. 2327/2003"). Šī regula, pret kuru Austrija iebilda, tika pieņemta, pamatojoties uz EKL 71. panta 1. punktu pēc tam, kad spēku zaudēja ekopunktu sistēma, kas bija noteikta Akta par Austrijas Republikas, Somijas Republikas un Zviedrijas Karalistes pievienošanās nosacījumiem 9. protokola par ceļa, dzelzceļa un kombinēto transportu Austrijā (turpmāk tekstā — "Protokols") 11. pantā, un līgumu, kas ir Eiropas Savienības pamatā, pielāgošanu [3]. Regula stājās spēkā tās publicēšanas dienā *Oficiālajā Vēstnesī*, tas ir, 2003. gada 31. decembrī.

2. Var atzīmēt, ka šī ir piektā lieta, ko Austrijas Republika kopš 2000. gada iesniedz Tiesā par dažādiem ekopunktu sistēmas aspektiem. Pirmajā lietā [4] tā veiksmīgi apstrīdēja izmantoto metodi vairāku iespējamo ekopunktu samazinājuma izplatīšanai pēdējā ekopunktu sistēmas piemērošanas gadā. Pārējās lietas attiecās uz Komisijas atteikumu samazināt vairākus ekopunktus par 2001., 2002. un 2003. gadu [5]. Pēc tam, kad Tiesa noraidīja prasību attiecībā uz 2001. gadu [6], Austrija atsauca savu prasību pārējās divās lietās, pēc kā tās tika izslēgtas no Tiesas reģistra [7].

3. Tāpat jāatzīmē, ka šobrīd nākamā Austrijas celtā prasība pret ekopunktu sistēmu ir

1 — Oriģinālvaloda — angļu.

2 — OV L 345, 30. lpp.

3 — OV 1994, C 241, 21. lpp. un OV 1995, L 1, 1. lpp.

4 — 2002. gada 11. septembra spriedums lietā C-445/00 Austrija/Padome (*Recueil*, I-8549. lpp.). Šis spriedums tika taisīts pēc Tiesas priekšsēdētāja rīkojuma par apstrīdētās regulas atcelšanu, 2001. gada 23. februāra rīkojums lietā C-445/00 R Austrija/Padome (*Recueil*, I-1461. lpp.).

5 — Lietas C-356/01, C-296/02 un C-393/03. Pēdējās divās lietās Austrija lūdza atlikt Komisijas lēmumu spēkā stāšanos. Abi lūgumi tika noraidīti: Tiesas priekšsēdētāja 2002. gada 23. oktobra rīkojums C-296/02 R Austrija/Komisija (*Recueil*, I-9159. lpp.) un 2003. gada 14. novembra rīkojums C-393/03 R Austrija/Komisija (*Recueil*, I-13593. lpp.)

6 — 2001. gada 20. novembra spriedums lietā C-356/01 Austrija/Komisija (*Recueil*, I-14061. lpp.).

7 — OV 2004, C 106, 53. un 54. lpp.

iesniegta izskatīšanai Pirmās instances tiesā [8]. Šajā lietā, kas ir saistīta ar šo prasību, Austrija, rīkojoties ar iepriekšēju pieņēmumu, ka tā sekmīgi panāks Regulas Nr. 2327/2003 atzīšanu par spēkā neesošu, prasa atzīt par spēkā neesošu Komisijas lēmumu, kas noraida priekšlikumu pieņemt regulas pēcteci, kas noteiktu stingrāku sistēmu, nekā tā bija noteikta Regulā Nr. 2327/2003. Tiesvedība Pirmās instances tiesā tika apturēta līdz brīdim, kamēr būs zināms šīs tiesvedības iznākums Tiesā.

4. Šis īsais, ekopunktu sistēmas radītais tiesvedības apskats ilustrē, cik jutīga ir problēma, lai saskaņotu iekšējā tirgus darbības nepieciešamību nodrošināt tranzīta transportu caur Austriju ar nepieciešamību aizsargāt vidi, it īpaši Alpu rajonu, no smago kravas transportlīdzekļu, kurus izmanto šim mērķim, emisiju kaitīgās ietekmes. Tiesa neapšaubāmi saskārās ar šo problēmu nesenā lietā par vietējās varas iestādes izdotu nozares aizliegumu Tirolē atsevišķu preču transportēšanai A 12 ceļa posmā Inn [*Inn*] ielejā [9].

8 — Rīkojums lietā T-361/04 Austrija/Komisija (OV 2004, C 300, 44. lpp.).

9 — Tiesas 2005. gada 15. novembra spriedums lietā C-320/03 Komisija/Austrija (Krājums, I-9871. lpp.).

II — Atbilstošās tiesību normas

5. Lai šajā lietā novērtētu Austrijas valdības izvirzīto tiesību jautājumu, jāatgādina svarīgākie kā Protokolā, tā Regulā Nr. 2327/2003 noteiktie (eko)punktu sistēmas elementi.

6. Protokolā nodibinātās ekopunktu sistēmas pamatelementi ir noteikti šī dokumenta 11. panta 2. punktā:

"2. Līdz 1998. gada 1. janvārim piemēro šādus noteikumus:

a) kopējo NO_x emisiju no smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas šķērso Austriju tranzītā, samazina par 60 % laika periodā no 1992. gada 1. janvāra līdz 2003. gada 31. decembrim saskaņā ar 4. pielikuma tabulu;

b) kopējās No_x emisijas samazinājumu no smagajiem kravas transportlīdzekļiem regulē saskaņā ar ekopunktu sistēmu. Atbilstīgi šai sistēmai visiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas šķērso Austriju tranzītā, ir vajadzīgs ekopunktu skaits, kas ir vienāds ar to NO_x emisiju (kas ir pieļaujama saskaņā ar ražošanas

atbilstības (*COP*) vērtību vai tipveida apstiprinājuma vērtību). Šo punktu aprēķināšanas un regulēšanas metode ir aprakstīta 5. pielikumā;

c) ja tranzīta braucienu skaits kādā gadā pārsniedz 1991. gadam noteikto atsauces skaitli par vairāk nekā 8 %, Komisija atbilstīgi 16. pantā izstrādātajai kārtībai veic vajadzīgos pasākumus saskaņā ar 5. pielikuma 3. punktu;

d) Austrija laicīgi izsniedz un dara pieejamas ekopunktu kartes, kas atbilstīgi 5. pielikumam ir vajadzīgas ekopunktu regulēšanai smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kuri šķērso Austriju tranzītā;

e) Komisija ekopunktus sadala starp dalībvalstīm saskaņā ar noteikumiem, kuri jāizstrādā atbilstīgi 6. punktam."

7. Ekopunktu sistēmas *ratione temporis* ir noregulēta Protokola 11. panta 3.–5. punktā.

"3. Padome, pamatojoties uz Komisijas ziņojumu, līdz 1998. gada 1. janvārim pārskata to noteikumu darbību, kas attiecas uz preču tranzītu pa ceļu cauri Austrijai. Pārskats notiek saskaņā ar Kopienas likumu pamatprincipiem, kuri ir, piemēram, iekšējā tirgus pareiza darbība, it īpaši preču brīva aprite un pakalpojumu sniegšanas brīvība, vides aizsardzība visas Kopienas interesēs un satiksmes drošība. Ja vien Padome pēc Komisijas priekšlikuma un apspriežoties ar Eiropas Parlamentu vienbalsīgi nelemj citādi, pārejas periodu pagarina līdz 2001. gada 1. janvārim, un šajā laikā piemēro 2. punkta noteikumus.

4. Komisija sadarbībā ar Eiropas Vides aģentūru līdz 2001. gada 1. janvārim izstrādā zinātnisku pētījumu par to, ciktāl ir sasniegts 2. punkta a) apakšpunktā noteiktais mērķis samazināt piesārņojumu. Ja Komisija secina, ka šis mērķis ir ilgtspējīgi sasniegts, 2. punkta noteikumus beidz piemērot 2001. gada 1. janvārī. Ja Komisija secina, ka šis mērķis nav ilgtspējīgi sasniegts, Padome saskaņā ar EK līguma 75. pantu Kopienas ietvaros var veikt pasākumus, kas nodrošina līdzvērtīgu vides aizsardzību, it īpaši piesārņojuma

samazināšanu par 60 %. Ja Padome šos pasākumus neveic, pārejas periodu automātiski pagarina uz pēdējiem trim gadiem, šajā laikā piemērojot 2. punkta noteikumus.

5. Pārejas perioda beigās "acquis communautaire" piemēro visā pilnībā."

8. Regula Nr. 2327/2003 balstīta uz EKL 71. panta 1. punktu, kas nosaka:

"Lai īstenotu 70. pantu ["Jomās, uz ko attiecas šī sadaļa, dalībvalstis šā līguma mērķus īsteno ar kopēju transporta politiku"], kā arī ievērojot transporta nozares īpatnības, Padome, apspriedusies ar Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Reģionu komiteju, saskaņā ar 251. pantā minēto procedūru nosaka:

a) kopīgus noteikumus, ko piemēro starptautiskiem pārvadājumiem uz kādu dalībvalsti vai no tās, vai cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm;

b) nosacījumus, ar kādiem pārvadātāji, kas nav attiecīgās dalībvalsts rezidenti, tajā drīkst sniegt pārvadāšanas pakalpojumus;

c) pasākumus, kas pastiprina transporta drošību;

d) citus attiecīgus noteikumus."

9. Regulas Nr. 2327/2003 ieviestās punktu sistēmas būtība ir noteikta regulas 3. panta 2. punktā:

"Lai veicinātu videi draudzīgu smago kravas transportlīdzekļu izmantošanu tranzītam caur Austriju, no 2004. gada 1. janvāra līdz 2004. gada 31. decembrim ir spēkā šādi noteikumi:

a) smago kravas transportlīdzekļu tranzīts, kas citā gadījumā izmantotu 5 vai mazāk punktus, netiek pakļauts pagaidu punktu sistēmai;

b) smago kravas transportlīdzekļu tranzīts, kas izmanto sešus, septiņus vai astoņus punktus, tiek pakļauts pagaidu punktu sistēmai [9];

c) smago kravas transportlīdzekļu tranzīts, kas izmanto vairāk kā astoņus punktus,

ir aizliegts, izņemot tādu smago kravas transportlīdzekļu tranzītu, kas ir reģistrēts Grieķijā, un dažu īpaši specializētu dārgu un ilga saimnieciskas izmantošanas laika transportlīdzekļu tranzītu;

d) kopējais NOx emisijas daudzums no smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas tranzītā šķērso Austriju, jānosaka saskaņā ar I pielikumā attiecīgajam gadam noteiktajām vērtībām;

e) smago kravas transportlīdzekļu kopējo NOx emisiju daudzumu nosaka, pamatojoties uz agrāko ekopunktu sistēmu, kā noteikts 1994. gada Pievienošanās akta 9. protokolā. Atbilstīgi šai sistēmai visiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas šķērso Austriju tranzītā, ir vajadzīgs punktu skaits, kas atbilst to NOx emisijai (kas ir pieļaujama saskaņā ar ražošanas atbilstības (*COP*) vērtību vai tipa apstiprinājuma vērtību). Šo punktu aprēķināšanas un pārvaldības metode ir aprakstīta II pielikumā;

f) Austrija laicīgi izsniedz un dara pieejamus punktus, kas ir vajadzīgi pagaidu punktu sistēmas pārvaldībai, atbilstīgi II pielikumam, smagajiem kravu transportlīdzekļiem, kuri tranzītā šķērso Austriju;

g) gada kopējā kvota NOx emisijai ir noteikta I pielikumā, un Komisija to pārvalda un sadala starp dalībvalstīm saskaņā ar tiem pašiem principiem, kurus pielietoja 2003. gadā ekopunktu sistēmai atbilstoši Komisijas Regulas (EK) Nr. 3298/94 noteikumiem [10];

h) Kopienas punktu rezervju pārdali saskaņo ar kritērijiem, kas noteikti 8. panta 2. punktā Regulā (EK) Nr. 3298/94 un it īpaši saskaņā ar faktisko dalībvalstīm piešķirto punktu izmantošanu, kā arī ar pārvadātāju, kas tranzītā šķērso Austriju pa maršrutu *Lindau-Bregenz-St. Margrethen* (*Hörbranz-Transit*) īpašām vajadzībām."

10. Regulas Nr. 2327/2003 3. panta 3. punkts nosaka regulas piemērošanas *ratione temporis* modalitātes.

"Ja "Eurovignette" piedāvājumu prasīt maksu par infrastruktūras izmantošanu nepieņem līdz 2004. gada 31. decembrim, visus 2. punkta noteikumus pagarina vēl uz vienu gadu un, ja attiecīgo priekšlikumu nepieņem līdz 2005. gada 31. decembrim, pagarina vēl uz vienu gadu kā galējo termiņu [11]. Pēc 2006. gada pagaidu punktu sistēmu nepiemēro."

III — Lietas apstākļi

11. Kā ievadā jau tika minēts, Regula Nr. 2327/2003 tika pieņemta pēc tam, kad bija beidzies termiņš Protokolā noteiktajam ekopunktu režīmam. Regulas preambulā ir precizēts, ka tā tika pieņemta saskaņā ar lūgumiem, ko, pirmkārt, 2001. gada 14. un 15. decembrī izteica Lākenas Eiropas Savienības Padome kā pagaidu risinājumu pagarināt ekopunktu sistēmas piemērošanas laiku un ko vēlāk, 2002. gada 12. un 13. decembrī, izteica Kopenhāgenas Eiropas Savienības Padome — pieņemt regulu par pagaidu risinājumu smago kravas transportlīdzekļu tranzītam, kas šķērsos Austriju laikposmā no 2004. līdz 2006. gadam [10].

12. Ar regulu ieviestās punktu sistēmas pagaidu raksturs ir izskaidrojams ar to, ka galu galā tā aizstājama ar grozīto *Eurovignette* direktīvu par maksas iekasēšanu no smagajiem kravas transportlīdzekļiem par infrastruktūras izmantošanu [11]. No Regulas Nr. 2327/2003 3. panta 3. punkta redzams, ka ekopunktu sistēmas pagarināšana ir atkarīga no tā, vai Kopienas likumdevējs pieņems vai nepieņems šo priekšlikumu. Patiesībā 2005. gada 6. septembrī Padomes pieņemto kopējo nostāju 2005. gada 15. decembrī savā plenārsēdē pieņēma Eiropas Parlaments, tāpēc punktu sistēma turpmāk netiks pagarināta.

13. Regulas Nr. 2327/2003 ieviestā punktu sistēma vairākos aspektos atšķiras no Protokolā noteiktās sistēmas, un to patiešām var uzskatīt par liberālāku.

14. Pirmkārt, tajā nav izvirzīti mērķi samazināt NOx emisiju noteiktā procentuālā apmērā, kā tas bija Protokola 11. panta 2. punkta a) apakšpunktā.

15. Otrkārt, tā neparedz nekādus ierobežojumus tranzīta braucienu daudzumam, kā paredzēts Protokola 11. panta 2. punkta c) apakšpunktā. Gluži pretēji, 2. pantā tā skaidri nosaka, ka sistēma neietver tiešus ierobežojumus tranzītbraucienu skaitam caur Austriju.

16. Treškārt, Regulas Nr. 2327/2003 punktu sistēma piemērojama vienīgi smago kravas transportlīdzekļu tranzītam, kas izmanto sešus, septiņus vai astoņus punktus (regulas 3. panta 2. punkta b) apakšpunkts). Ir aizliegts tāds tranzīts, kas izmanto vairāk nekā astoņus punktus, ar vairākiem izņēmumiem, bet tāds tranzīts, kas izmanto piecus vai mazāk punktus, netiek pakļauts punktu

10 — Regulas preambulas otrais apsvērums.

11 — COM(2003) 448 galīgā redakcija, 2003. gada 23. jūlijs, Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, lai grozītu Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem.

sistēmai (regulas 3. panta 2. punkta a) un c) apakšpunkts). Turpretim Protokola ekopunktu sistēma tika piemērota attiecībā uz visiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem (Protokola 11. panta 2. punkta b) apakšpunkts).

17. Pieejamo punktu skaits turpina samazināties, lai arī saskaņā ar regulu tie attiecas uz ierobežotu smago kravas transportlīdzekļu kategoriju. Ja Protokola sistēmas piemērošanas pēdējā (2003.) gadā pieejamo punktu skaits 15 dalībvalstīm bija 9 322 632, tad regula 15 dalībvalstīm noteica šādus skaitļus: 2004. gadam — 6 593 487, 2005. gadam — 6 246 462 un 2006. gadam — 5 899 436 [12].

18. Atšķirības starp šīm divām sistēmām ir pamatiemesls, kāpēc Austrijas Republika saskaņā ar EKL 230. pantu cēla prasību par Regulas Nr. 2327/2003 atzīšanu par spēkā neesošu. Juridiskie argumenti, kas pamato tās prasību, tiks izklāstīti turpmāk. Tai pat laikā Austrijas Republika ir atteikusies ieviest regulu, kas ir pamudinājis Komisiju uzsākt pārkāpuma procedūras administratīvo fāzi saskaņā ar EKL 226. pantu.

12 — Protokola 4. pielikums un Regulas Nr. 2327/2003 1. pielikums.

IV — Process Tiesā

19. Austrijas Republika iesniedza savu pieteikumu pa faksu 2004. gada 24. martā. Oriģināls tika saņemts 2004. gada 30. martā.

20. Ar priekšsēdētāja 2004. gada 22. jūlijā izdoto rīkojumu Komisijai tika atļauts iestāties lietā Eiropas Parlamenta un Padomes prasījumu atbalstam.

21. Tiesas sēde notika 2005. gada 17. novembrī, kurā prasītāja, atbildētāji un Komisija izteica mutvārdu apsvērumus.

V — Prasījumi

22. Austrijas Republikas prasījumi Tiesai ir šādi:

— atzīt Regulu Nr. 2327/2003 par spēkā neesošu;

— piespriest atbildētājiem segt tiesāšanās izdevumus.

23. Eiropas Parlamenta prasījumi Tiesai ir šādi:

— noraidīt prasību;

— piespriest prasītājai segt tiesāšanās izdevumus.

24. Padomes prasījumi Tiesai ir šādi:

— vispirms atzīt prasību par nepieņemamu;

— pakārtoti, ja Tiesa atzīs prasību par pieņemamu, tad noraidīt prasību kā nepamatotu;

— piespriest prasītājai segt tiesāšanās izdevumus.

VI — Pieņemamība

25. Padome norāda, ka prasība nav pieņemama, ņemot vērā, ka nav pietiekami skaidrs tiesvedības priekšmets un pamats, uz kuriem prasība balstīta, kā to prasa Tiesas Reglamenta 38. panta 1. punkts. Precizējot, Padome apgalvo, ka Austrijas Republikas prasības veids un tās izvirzītie argumenti, lai uzturētu prasību, ir nesaderīgi. Šajā sakarā tā piebilst, ka, tā kā loģiskas sekas regulas atzīšanai par spēkā neesošu būtu pilnīga Līguma tiesību normu par pakalpojumu sniegšanas brīvību un preču aprites brīvību piemērojamība, lai notiktu transporta tranzīts cauri Austrijai, tad tomēr Austrijas valdība polemizē par šo lietu, pamatojoties uz it kā esošu Protokolā noteiktā pārejas perioda turpinājumu pēc tajā noteiktā spēkā esamības termiņa.

26. Neizvirzot jautājumu par pieņemamību, arī Eiropas Parlaments uzskata, ka prasītājas mērķi noteikt punktu sistēmu, kas vairāk ierobežotu pamatbrīvības, ir grūti saskaņot ar tās prasības priekšmetu, proti, ar Regulas Nr. 2327/2003 atzīšanu par spēkā neesošu.

27. Austrija atbild, ka starp tās galējo mērķi un prasību par Regulas Nr. 2327/2003 atzīšanu par spēkā neesošu nav pretrunu. Tā atzīmē, ka paralēli šai tiesvedībai ar 2004. gada 31. marta vēstuli tā saskaņā ar EKL 232. pantu ir lūgusi Komisiju iesniegt jaunu priekšlikumu pārejas punktu sistēmai, kas atbilstu Kopienas tiesībām un būtu saskaņā ar Protokola prasībām, kas, kā Austrija apgalvo, turpina būt saistošas. Tai pat laikā Austrija ir uzsākusi procesu pret Komisijas

2004. gada 22. jūnija vēstulē izteikto atteikumu ievērot šo lūgumu [13].

28. Reglamenta 38. panta 1. punkts saskaņā ar Tiesas interpretāciju nosaka, ka prasībā jābūt norādītam prasības priekšmetam un tiesvedības pamatu kopsavilkumam, uz kā balstītas prasības, un ka izklāstījumam jābūt pietiekami skaidram un prasībām, lai atbildētājs varētu sagatavoties aizstāvībai, bet Tiesa — nolēmuma taisīšanai. Tādēļ, kā Tiesa noteikusi, nepieciešams, lai pašā prasībā pamata juridiskās un faktiskās ziņas, uz kurām lieta balstīta, būtu norādītas saskaņoti un saprotami [14].

29. Šajā lietā nav šaubu, ka Austrijas Republikas prasība atbilst šiem kritērijiem, tā kā tā skaidri apstrīd Regulas Nr. 2327/2003, kas nosaka jaunu pārejas punktu sistēmu transporta tranzītam cauri tās teritorijai, saderību ar Kopienu primārajiem tiesību aktiem, un prasītāja izvirzītie argumenti, uzturot savu prasību, ir pilnīgi saprotami [15]. Tas, vai šie argumenti ir pamatoti vai pietiekami loģiski, ir jautājumi, kas ir jāizvērtē, lemjot par prasības pamatotību.

30. Tā kā Padome norāda, ka Austrijas Republika vēlas panākt rezultātu, kas ir pretējs tās minētajām interesēm, un tādējādi rīkojas paradoksāli, tad jāatzīmē, ka EKL 230. pants neprasa, lai dalībvalstis demonstrētu, ka tās ir ieinteresētas celt prasību par Kopienas tiesību akta atzīšanu par spēkā neesošu. Katrā ziņā, kā Austrija atzīmē, tā paralēli šai prasībai ir arī sākusi procesu saskaņā ar EKL 232. pantu, lai mudinātu Kopienas iestādes pieņemt regulu, kas vairāk atbilstu aizskartajām interesēm.

31. Šajos apstākļos jāpiekrīt, ka Austrijas Republikas celtā prasība atbilst Reglamenta 38. panta 1. punktā noteiktajām prasībām. Tā kā tā arī atbilst EKL 230. pantā noteiktajam laika termiņam, tad nav iemesla to atzīt par nepieņemamu.

13 — Skat. iepriekš 3. punktu, T-361/04.

14 — Skat., piem., 2004. gada 14. oktobra spriedumu lietā C-55/03 Komisija/Spānija (Krājumā nav publicēts, 23. punkts) un 2005. gada 15. septembra spriedumu lietā C-199/03 Īrija/Komisija (Krājums, I-8027. lpp., 53. punkts).

15 — Salīdz. ar 2003. gada 9. janvāra spriedumu lietā C-178/00 Itālija/Komisija (*Recueil*, I-303. lpp., 6. punkts) un 2004. gada 9. septembra spriedumu apvienotajās lietās C-184/02 un C-223/02 Spānija un Somija/Eiropas Parlaments un Padome (Krājums, I-7789. lpp., 20. punkts).

VII — Par lietas būtību

32. Pamatojot savu prasību par Regulas Nr. 2327/2003 atzīšanu par spēkā neesošu, Austrijas Republika izvirza četrus pamatus par prettiesiskumu. Tā apgalvo, ka Regula pārkāpj:

— samērīguma principu;

— vides aizsardzības horizontālo noteikumu mērķus, EKL 6. pantu;

— Protokola 11. panta pamatā esošos mērķus;

— "precizitātes" principu (*Bestimmtheitsgrundsatz*).

A — *Samērīguma principa pārkāpums*

1) Lietas dalībnieku argumenti

33. Pirmkārt, Austrijas Republika apgalvo, ka Regula Nr. 2327/2003 pārkāpj samērīguma principu, kas nosaka, ka pasākumiem jābūt gan adekvātiem, gan vajadzīgiem, lai sasniegtu attiecīgo mērķi. Pēc tās domām, ar regulu ieviestā punktu sistēma nav adekvāta, lai sasniegtu tās preambulā izvirzītos mērķus, kas ir — samazināt smago kravas transportlīdzekļu radītās emisijas, lai ilgtspējīgi aizsargātu vidi. Tā atsaucas uz Austrijas Federālās Transporta, inovāciju un tehnoloģiju lietu ministrijas pasūtīto 2004. gada 1. marta ziņojumu, "LKW-Transitverkehr durch Österreich: Bilanz und Ausblick", kurā secināts, ka Regulas Nr. 2327/2003 stāšanās spēkā novedīs pie ievērojamas emisijas apmēra palielināšanās. No vienas puses, no 2004. gada 1. janvāra 80 % no tranzīta transporta tiks liberalizēti. No otras puses, punktu skaits, kas pieejams transportlīdzekļiem, kuriem joprojām nepieciešami punkti saskaņā ar regulu, ir lielāks nekā vajadzīgs. Līdz 2006. gadam emisiju palielinājums varētu pieaugt līdz 133 % vai pat līdz 260 %.

34. Papildus tam saskaņā ar *Kapsch TraffiCom Ag* — sabiedrības, kura agrāk vadīja ekopunktu sistēmu, aprēķinu, regulas piemērošana radītu aptuveni 9 miljonu euro lielu finansiālu nastu, kas ir pilnīgi nesamērīgi izmantotajiem līdzekļiem, lai sasniegtu regulas mērķus.

35. Turpretim Eiropas Parlaments un Padome atzīmē, ka regula ir kopīgās transporta politikas instruments, pamatojoties uz EKL

71. panta 1. punktu, nevis uz Protokolu. Lai arī regulas mērķis ir vides aizsardzība Alpu reģionā, tomēr Austrijas valdība pietiekami neņem vērā to, ka regula kā tāda ir atkāpe no pakalpojumu sniegšanas brīvības un brīvas preču aprites. Ja nepieciešams līdzsvarot šīs intereses, tad regula nepārkāpj tās tiesiskās robežas. Saskaņā ar Padomes teikto regulas spēkā esamība jāaplūko, ņemot vērā EKL un vispārējos Kopienu tiesību principus, nevis ņemot vērā tiesību normas, kas atkāpjas no Līguma režīma, kas acīmredzami nav vairāk spēkā.

36. Atbildētājas iestādes apgalvo, ka, pieņemot apstrīdēto regulu, Kopienas likumdevējs pienācīgi īstenoja savas pilnvaras transporta politikas jomā un ievēroja samērīguma principu. Ņemot vērā, ka likumdevējam ir plaša rīcības brīvība, vienīgi pastāvīgas atkāpes no pamatbrīvībām varētu tikt uzskatītas par nesamērīgām. Turklāt tās piezīmē, ka regula ir piemērojama visā Austrijas teritorijā, nevis tikai Alpos, tādēļ nav pareizi apgalvot, ka vidi aizsargājošā ietekme ir neapmierinoša. Saskaroties ar divām izvēlēm, Kopienas likumdevējs izvēlējās tādu risinājumu, kas aizsargā vidi Austrijā, nevis tādu, kas ļautu dominēt EKL garantētajām pamatbrīvībām.

37. Komisija atzīmē, ka punktu daudzuma, kas pieejams saskaņā ar apstrīdēto regulu, aprēķins balstīts uz datiem, kas saistīti ar tranzīta satiksmi 2002. gadā (un nevis 2003.), jo regulas pieņemšanas dienā Austrijas valsts varas iestādes bija iesniegušas statistiku tikai par šo gadu. Tikai tas, ka Regulas Nr. 2327/2003 3. panta 2. punkta c) apakšpunkts aizliedz ļoti piesārņojošus transportlīdzekļus, parāda, ka tiesību norma respektē samērīguma principu.

38. Atbildot uz Komisijas apsvērumiem, Austrijas valdība norāda, ka Austrijai nebija pienākuma iesniegt galīgo statistiku par ekopunktiem 2003. gadā, pat pirms šī gada beigām. Katrā ziņā būtiskos datus nevarēja izmantot par pamatu, lai noteiktu pieejamo punktu skaitu laika posmam no 2004. līdz 2006. gadam. Attiecībā uz otro punktu tā apgalvo, ka regula *de facto* liberalizē tranzīta transportu cauri Austrijai un ka tas nekalpo vides aizsardzības mērķim.

2) Vērtējums

39. Ir labi zināms, ka samērīguma princips ir viens no Kopienu tiesību vispārējiem principiem, kas nostiprināts EKL 5. panta trešajā daļā kā standarts, kas jāievēro Kopienas

iestādēm, veicot jebkāda veida (likumdošanas) rīcību. Saskaņā ar principu pasākumiem, kas tiek ieviesti ar Kopienas tiesību aktiem, jābūt pienācīgiem, lai sasniegtu izvirzītos mērķus, un tie nedrīkst pārsniegt sasniedzamā robežas [16]. Tomēr, piemērojot šo principu kā standartu tiesas kontrolē pēc būtības pār tiesību aktiem, jāņem vērā, ka tādās politikas jomās kā kopējās transporta politikas nozarē [17], Kopienas likumdevējam ir jāatzīst plašas izvērtēšanas pilnvaras, ņemot vērā to, ka tam ir jāveic kompleksi vērtējumi, kā rezultātā tiek izdarīta politiska, ekonomiska un sociāla rakstura izvēle. Tiesa no tā ir secinājusi, ka tikai šādas politikas jomā pieņemtā pasākuma acīmredzami nepiemērotais raksturs attiecībā uz mērķi, ko kompetentās iestādes plāno sasniegt, var skart šāda pasākuma likumīgumu [18].

40. Kā man ir bijusi iespēja agrāk atzīmēt, tas izriet arī no institucionālā līdzsvara un varas dalīšanas principa, ka Tiesai vajag īstenot ierobežojumus, izskatot likumību likumdošanas aktu saturā. It īpaši tas ir gadījumā, kad attiecīgo tiesību aktu, līdzīgi kā apstrīdēto regulu, kopīgi pieņēma Eiropas Parlaments un Padome koplēmuma procedūras kontekstā [19].

41. Atceroties, ka iespējas atrast tādu tiesību aktu, kas būtu nesamērīgi pieņemts saskaņā ar koplēmuma procedūru, ir ierobežotas, tad samērīguma principa piemērošanā ietverts apstrīdētā pasākuma trīs dažādu aspektu novērtējums. Pirmkārt, jānoskaidro pasākuma mērķi, tad jāapsver, vai pasākums ir piemērots šo mērķu sasniegšanai, un galu galā jāpārbauda, vai pasākums pārsniedz sasniedzamo mērķu nepieciešamās robežas [20].

42. Austrijas Republika un atbildētājas iestādes nevar vienoties par Regulas Nr. 2327/2003 precīzajiem mērķiem, kas nav pārsteigums, jo tas ir atskaites punkts samērīguma kritērija divu citu aspektu pārbaudei.

43. Regulas Nr. 2327/2003 mērķis jāaplūko uz tiesiskā regulējuma izmaiņu fona, kas bija piemērojams tranzīta satiksmei cauri Austrijai. Tā kā Protokola 11. panta 5. punkts noteica, ka pārejas perioda beigās *acquis*

16 — Skat. *inter alia* 2004. gada 14. decembra spriedumu lietā C-434/02 *Arnold André* (Krājums, I-11825. lpp., 45. punkts) un 2002. gada 10. decembra spriedumu lietā C-491/01 *BAT* (*Recueil*, I-11453. lpp., 122. punkts).

17 — Iepriekš 15. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā Spānija un Somija/Parlaments un Padome, 56. punkts.

18 — Skat. *inter alia* iepriekš 16. zemsvītras piezīmē abus minētos spriedumus lietās *Arnold André* un *BAT*, attiecīgi 46. un 123. punkts.

19 — Skat. manus secinājumus lietā C-244/03 Francija/Eiropas Parlaments un Padome (2005. gada 24. maija spriedums, Krājums, I-4021. lpp., 91. un 92. punkts).

20 — Salīdz. atkal ar iepriekšējā zemsvītras piezīmē minētajiem maniem secinājumiem lietā Francija/Eiropas Parlaments un Padome, 95.–99. punkts.

communautaire piemēro visā pilnībā, tas nozīmēja, ka attiecībā uz Austrijas teritoriju šķērsojošo transportu arī piemērojami EKL un sekundāro tiesību aktu noteikumi par transporta pakalpojumiem Kopienā.

44. Regula bija pieņemta, pamatojoties uz EKL 71. panta 1. punktu, tādējādi norādot, ka tā vispirms ir kopējās transporta politikas līdzeklis. Kā tāda tā ir radīta, lai noteiktu kopīgos noteikumus starptautiskajam transportam, kas šķērso dalībvalsts teritoriju šī normatīvā akta a) apakšpunkta izpratnē. Pieņemot normatīvos aktus šajā kontekstā, Kopienai ir tiesības un tai pat ir pienākums saskaņā ar EKL 6. pantu ņemt vērā vides aizsardzības prasības [21]. Regulas preambula attiecīgi atsaucas uz nepieciešamību pieņemt tiesību aktus pēc Protokolā noteiktās ekopunktu sistēmas termiņa notecējuma, it īpaši ņemot vērā tranzīta satiksmes apjoma palielināšanos pēc Kopienas paplašināšanās 2004. gada 1. maijā. Tomēr preambula arī tās astotajā apsvērumā uzsver, ka "ir būtiski atrast nediskriminējošus risinājumus, lai samierinātu saistības, ko nosaka Līgums (tajā skaitā 6., 71. pants un 51. panta 1. punkts), piemēram, attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas brīvību, brīvu preču apriti un vides aizsardzību".

21 — Salīdz. ar 2005. gada 13. septembra spriedumu lietā C-176/03 Komisija/Padome (Krājums, I-7879. lpp., 42. punkts) un iepriekš 9. zemsvītras piezīmē minēto spriedumu lietā C-320/03, 73. punkts.

45. Tādējādi no regulas tiesiskā pamata, no vienas puses, un no apsvērumiem preambulā, no otras puses, kļūst skaidrs, ka Kopienas tiesību akti plānoja ierobežot pilnībā spēkā stājušās *acquis communautaire* transporta pakalpojumu jomā negatīvo ietekmi uz vidi Austrijā, kā arī vēlējās panākt lielāku tranzīta satiksmes liberalizāciju nekā tā bija saskaņā ar Protokolu. Tādēļ nevar apgalvot, ka Regulai Nr. 2327/2003 bija vienīgi vides aizsardzības mērķi. Kopienu tiesību akti skaidri līdzsvaro abas intereses. Ņemot to vērā, Austrijas Republikas nostāja par to, ka regula bija domāta, lai paplašinātu Protokolā noteiktos vides aizsardzības mērķus, nav pārliecinoša.

46. Nākamais solis, pārbaudot regulas samērīgumu, ir apsvērt, vai tās ieviestā punktu sistēma rada piemērotu līdzekli šo mērķu sasniegšanai. Kā tika izskaidrots 16. punktā, tad punktu sistēma būtībā ir piemērojama vienīgi smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas izmanto no sešiem līdz astoņiem punktiem. Transportlīdzekļi, kas rada augsta līmeņa NO_x emisijas un kuriem vajadzīgi vairāk nekā astoņi punkti, ir aizliegti, izņemot divu kategoriju transportlīdzekļus no tranzīta cauri Austrijai. Transportlīdzekļi, kas rada zema līmeņa NO_x, kuri citādi izmantotu piecus vai mazāk punktus, ir pilnīgi atbrīvoti no punktu sistēmas.

47. Aizliedzot izmantot visvairāk piesārņojošos transportlīdzekļus, regula likvidē vienu nozīmīgu vides piesārņojuma avotu, tā, ka var sacīt, ka tai ir tūlītēja labvēlīga ietekme uz vidi. Šo ietekmi (daļēji) var neitralizēt iespējamais transporta, ko veic pārējo divu kategoriju transportlīdzekļi, apjoma pieaugums, uz vienu no kuriem neattiecas skaitliskie ierobežojumi. Tomēr ir skaidrs, ka sistēma ir vērsta uz to, lai veicinātu tīrāku transportlīdzekļu izmantošanu tranzīta satiksmei cauri Austrijai. To var uzskatīt par piemērotu metodi, lai samierinātu iekšējā tirgus intereses ar videi radītās nastas, kas rodas, palielinoties motorizētajai satiksmei, samazināšanu.

48. To pasakot, jāatzīst arī, ka ar šo sistēmu sasniedzamais vides aizsardzības līmenis visbeidzot ir atkarīgs no vairākiem punktiem, kas pieejami vidējas klases transportlīdzekļiem. Kā tika norādīts 17. punktā, pārejas periodā šis skaits samazinās. Austrijas valdība sūdzas, ka šis punktu skaits tika noteikts tik augstā līmenī, ka ir vairāk pieejamo punktu nekā attiecīgajiem transportlīdzekļiem praksē nepieciešams. Tā apgalvo, ka tādēļ regula iedarbojas kā pilnīga tranzīta satiksmes liberalizācija tās teritorijā. Te jāatzīmē, ka vairāki pieejamie (eko)punkti pastāvīgi samazinājās saskaņā ar Protokola ieviesto sistēmu un ka regula turpina šo tendenci, it īpaši attiecībā uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kuri izmanto sešus, septiņus vai astoņus punktus. Ja šķiet, ka Kopienas likumdevējs, meklējot līdzsvaru starp aprites brīvību un vides aizsardzību, nosaka pieejamo punktu skaitu augstākā līmenī nekā praksē vajadzīgs, tas tomēr nenozīmē, ka tiesību akts ir nesamērīgs. Tas vienkārši norāda uz to, ka sistēma ir bijusi veiksmīgāka, mudinot izmantot tīrākus smagos kravas transportlīdzekļus, nekā bija sagaidāms, pieņemot tiesību aktu. Šis Austrijas valdības izvirzītais arguments tāpēc neietekmē secinājumu, ka Regulā Nr. 2327/2003 noteiktā punktu sistēma kā tāda ir piemērota metode, lai sasniegtu ne tikai vides aizsardzības mērķi, bet paralēli tam arī mērķi nodrošināt brīvu transporta pakalpojumu sniegšanu un brīvu preču apriti.

49. Pabeidzot jautājumu par samērīgumu, jāapsver, vai pasākumi pārsniedz nepieciešamā robežas, lai sasniegtu tā mērķus. Tā kā Regulas mērķis ir samierināt divas konfliktējošas intereses, tad samērīguma kritērija aspekts darbojas divos virzienos. Attiecībā uz vides aizsardzības mērķi jautājums ir par to, vai nav pārmērīgi tie ierobežojumi, ko transporta pakalpojumiem uzliek punktu sistēma. Attiecībā uz cauri Austrijai plūstošās tranzīta satiksmes lielāku liberalizāciju jautājums būtu par to, vai regula piešķir pietiekamu nozīmi vides aizsardzībai.

50. Situācijā ar divām konfliktējošām interesēm ir paredzami vairāki pasākumi, kas varētu piešķirt vai nu lielāku, vai mazāku nozīmi vienam mērķim pār otru. Līdzsvara atrašana starp abām interesēm ir tikai Kopienas likumdevēja politisku apsvērumu jautājums, un Tiesai nav jālemj par šī procesa iznākuma pareizību, ja vien tas nav acīmredzami skaidrs, ka likumdevējs ir pārkāpis savas kompetences robežas. Kā iepriekš norādīts, jo īpaši tas tā ir gadījumā, kad izvēle izdarīta koplēmuma procedūrā, iesaistot Eiropas Parlamentu un Padomi.

51. Katrā ziņā ir skaidrs, ka regula, aizliedzot izmantot visvairāk piesārņojošās grupas smagos kravas transportlīdzekļus tranzītam cauri Austrijai un nosakot pazeminošu ekopunktu sistēmu, ir veicinājusi lielāku vides aizsardzību nekā tā būtu bijusi tad, ja tiktu pilnīgi piemērots *acquis communautaire*. Tai pat laikā tā ir radījusi lielāku, lai arī ne neierobežotu, brīvības pakāpi sniegt transporta pakalpojumus trīs gadu ilgā pārejas periodā. Tādējādi to nevar uzskatīt ne par pārlieku ierobežojošu iekšējā tirgus ziņā, ne arī par acīmredzami nepilnīgu vides aizsardzības ziņā.

52. Pamatojoties uz aprēķiniem, ko veikusi sabiedrība, kas agrāk vadīja ekopunktu sistēmu, Austrijas Republika arī apgalvo, ka punktu sistēmas piemērošanas izmaksas būs pārmērīgi augstas. Tomēr, ņemot vērā, ka punktu sistēma, kas darbojas saskaņā ar regulu, ir ierobežotāka nekā ekopunktu sistēma, kas darbojas saskaņā ar Protokolu, jo tā piemērojama tikai attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas izmanto no sešiem līdz astoņiem punktiem, un jau ir ieviesta sistēma ekopunktu sistēmas vadīšanai, tad to nevar uzskatīt par ticamu argumentu.

53. Ņemot vērā iepriekšminētos apsvērumus, nevar uzskatīt, ka Regula Nr. 2327/2003 pārkāpj samērīguma principu, tāpēc pirmā Austrijas Republikas izvirzītā iebilde par prettiesiskumu ir noraidāma.

B — *Vides aizsardzības horizontālo tiesību normu mērķu pārkāpums, EKL 6. pants*

1) Lietas dalībnieku argumenti

54. Tā kā Austrijas valdība uzsver, ka Regulas Nr. 2327/2003 darbības rezultātā palielinās emisijas apjoms, tā secina, ka regula

pārkāpj EKL 6. pantā noteikto ilgtspējīgas attīstības veicināšanas mērķi, kuru tā uzskata par saistošu normu, kā arī mērķi sasniegt augstāko iespējamo vides aizsardzības līmeni.

2) Vērtējums

57. EKL 6. pantā sacīts, ka, nosakot un īstenojot Kopienas politiku un darbības, kas minētas EKL 3. pantā, tajā skaitā kopējo transporta politiku, tajā jāparedz vides aizsardzības prasības, īpaši ņemot vērā ilgtspējīgas attīstības veicināšanu.

55. Eiropas Parlaments un Padome apgalvo, ka regula veicina vides aizsardzību Alpos un ka tā atbalsta mazāk piesārņojošu smago kravas transportlīdzekļu izmantošanu tranzīta satiksmē cauri Austrijai. Tie pasvītro, ka tiesiskais pamatojums ir EKL 71. pants par kopējo transporta politiku, kas neatstāj novārtā ekonomiskos, sociālos un ekoloģiskos jautājumus. Pamatbrīvības ir ierobežotas tiktāl, cik tas iespējams Austrijas labā.

58. Tiesa ir izskaidrojusi šīs normas uzdevumu, norādot, ka tā uzsver vides aizsardzības mērķa pamata būtību un tā paplašināšanu attiecībā uz šo politiku un darbībām [22].

56. Komisija atzīmē, ka nav pareizi apgalvot, ka regula it kā veicinātu NO_x emisijas palielināšanos, jo, ja regulas nebūtu, tad no Protokola atkāpju spēka zaudēšanas brīža tiktu piemērots vispārīgais Līguma režīms un uz satiksmi cauri Austrijai neattiektos nekādi īpaši ierobežojumi. Regula līdzsvaro dažādas intereses un, lai arī Austrijas Republika būtu labāk vēlējusies citādu iznākumu, tomēr šis līdzsvars tiks pārvērtēts pēc regulā noteiktā termiņa izbeigšanās.

59. Lai arī šī norma ir izteikta imperatīvā veidā, tomēr pretēji Austrijas Republikas apgalvojumam to nevar uzskatīt par tādu, kas nosaka standartu, saskaņā ar kuru, nosakot Kopienas politiku, vides aizsardzība būtu vienmēr jāuztver par nozīmīgāko interesi. Šāda interpretācija nepieņemami ierobežotu Kopienas iestāžu un Kopienas likumdevēja rīcības brīvību. Augstākais, to var uzskatīt par pienākumu Kopienas iestādēm pienācīgi ņemt vērā ekoloģiskās intereses tajās politikas jomās, kas neietilpst vides

22 — Iepriekšējā zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā Komisija/Padome, 42. punkts.

aizsardzībā *stricto sensu*. Tikai tad, ja ekoloģiskās intereses acīmredzami nav ņemtas vērā, vai arī, ja tās nav pilnīgi ievērotas, EKL 6. pants var kalpot par standartu, lai pārskatītu Kopienas likumdošanas spēkā esamību.

C — *Protokola 11. pantā esošo mērķu pārkāpums*

1) Lietas dalībnieku argumenti

60. Papildus tam, ņemot vērā EKL 6. panta plašo horizontālo raksturu, apsverot, vai šī attiecīgā norma pietiekami veicina vides aizsardzību, to nevar aplūkot atrauti no citām Kopienas normām, kas pieņemtas šim mērķim saistībā ar attiecīgajām darbībām. Pienācīgi jānovērtē Kopienas pieņemto normu kopums šajā jomā. Tādējādi šajā lietā jāņem vērā direktīvas par gaisa kvalitāti un iespējas, ko tās atvēl dalībvalstīm, pieņemot normas plānu un programmu veidā [23].

61. Tāpēc Regulu Nr. 2327/2003 nevar atzīt par spēkā neesošu, pamatojoties uz to, ka tā pārkāpj EKL 6. pantu, tāpēc Austrijas Republikas otrā izvirzītā iebilde par pretiesiskumu ir noraidāma.

62. Šajā sadaļā Austrijas Republika norāda, ka Regula Nr. 2327/2003 ir spēkā neesoša, jo tajā noteiktais tranzīta režīms nesasniedz Kopienu primāro tiesību aktos noteiktos mērķus par vides aizsardzību un sabiedrības veselību. Tā apgalvo, ka, lai arī Protokolā noteiktā ekopunktu sistēma beigtos 2003. gada 31. decembrī, tomēr Protokola 11. pantā izvirzītais mērķis ilgstspējīgi nodrošināt tranzīta satiksmes radītā piesārņojuma samazināšanu [24] paliek piemērojams kā Kopienu tiesību neatņemama sastāvdaļa. Pēc tās domām, tranzīta režīma paredzamā termiņa beigšanās vienīgi piemērojama attiecībā uz Protokola 11. panta 2. punktu. Būtu neiedomājami, ja šīs normas tiktu aizstātas ar obligātu Kopienas sistēmu, kas noteiktu zemāku aizsardzības līmeni. Tas ne tikai būtu pretrunā dalībvalstu gribai Protokola parakstīšanas brīdī, bet arī vājinātu pārejas kārtības lietderīgo ietekmi. Tā kā pārejas perioda vispārējie un speciālie mērķi paliek neskarti līdz termiņa notecējuma brīdim, tad Kopienai ir pienākums to cienīt, pieņemot normas, kas to aizstāj. Austrijas Republika

23 — Padomes 1996. gada 27. septembra Direktīva 96/62/EK par apkārtējā gaisa kvalitātes novērtēšanu un pārvaldību (OV L 296, 55. lpp.) un Padomes 1999. gada 22. aprīļa Direktīva 1999/30/EK par robežvērtību noteikšanu sēra dioksīda, slāpekļa dioksīda un slāpekļa oksīdu, mikrodaļiņu un svina koncentrācijai apkārtējā gaisā piemērošanu (OV L 163, 41. lpp.).

24 — Protokola 11. panta 4. punktā termins "ilgtspējīgi" vācu valodas redakcijā ir izteikts ar komplicētāku terminu "dauerhaften und umweltgerechten Grundlage".

papildina, ka regula nespēj sasniegt tās mērķus, jo Komisijas izmantotā metode, lai aprēķinātu ekopunktu kvotas, balstīta uz kļūdainu prezumpciju, kas noveda pie sagrozītas patiesības pasniegšanas un patvaļīga ekopunktu skaita palielinājuma 2004.–2006. gadā.

63. Eiropas Parlaments un Padome atsaucas uz precīzu un skaidru Protokola 11. panta 4. un 5. punkta redakciju par pārejas perioda termiņa notecējumu, ko uzsvēra arī Tiesa savā spriedumā lietā Austrija/Padome [25]. Saskaņā ar šo iestāžu viedokli Protokola 11. pants nav īstais, lai uz to atsauktos, novērtējot Regulas Nr. 2327/2003 spēkā esamību. Drīzāk tās spēkā esamību var novērtēt, ņemot vērā primārās Kopienu tiesību normas, kas bija piemērojamas, kad tā stājās spēkā. Tajā laika brīdī Protokolā noteiktais periods bija beidzies. Pamatojoties uz EKL 71. panta 1. punktu regula nosaka jaunu pārejas periodu.

64. Komisija ir vienisprātis ar atbildētājām iestādēm un atzīmē, ka spēku zaudējuša tiesību akta mērķi nevar juridiski ietekmēt pēcāk pieņemtu tiesību aktu. Turklāt apstrīdētais tiesību akts skaidri nosaka pats savus mērķus un iemeslus tā pieņemšanai, kas atbilst Kopienu tiesībām. Komisija arī atzīmē, ka Austrijas valdība regulas izstrādāšanas laikā neapstrīdēja tās izmantoto metodi ekopunktu skaita aprēķināšanai.

65. Atbildot uz Komisijas novērojumiem, Austrijas valdība norāda, ka regulas spēkā esamības aplūkošana, ņemot vērā iepriekšējo režīmu, ir tiesiska, jo pati regula atsaucas uz šo režīmu. Turpinājumā tā norāda, ka 2003. gada 19. novembrī *COREPER* (Pastāvīgo parstāvju komiteja) sapulcē samierināšanas procesā un vairāku tiešu kontaktu laikā ar Komisiju ekspertu līmenī Austrija patiešām iebilda pret Komisijas izmantoto aprēķinu metodi.

2) Vērtējums

66. Ar šo pamatu par nelikumību Austrijas Republika vēlas no Protokola mērķa iegūt standartu Regulas Nr. 2327/2003 spēkā esamības novērtēšanai, lai par 60 % samazinātu NO_x emisiju no smagajiem kravas transportlīdzekļiem, tādējādi paplašinot Protokola ietekmi pēc ekopunktu sistēmas termiņa beigām 2003. gada 31. decembrī.

25 — Iepriekš minēts 4. zemsvītras piezīmē, skat. 72. punktu.

Tā cenšas uzlabot šī standarta statusu, uzsverot, ka tas ir noteikts primārajā Kopienu tiesību aktā.

67. Šis arguments nav atbalstāms šādu iemeslu dēļ.

68. Pirmkārt, mērķis visbeidzot par 60 % samazināt NO_x emisiju no Austriju šķērsojošiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem ir daļa no pārejas pasākumiem, kas atkāpjas no vispārējiem Kopienu tiesību noteikumiem par preču pārvadāšanu pa ceļiem [26]. Ka tādēļ ir piemēroti pieņemt šaurāku pieeju, nosakot tās *ratione temporis*. Šajā sakarā var atzīmēt, ka pats Protokols norāda uz nepieciešamību ierobežot atkāpju spēkā esamību laikā, kas sākotnēji bija piemērojama līdz 1998. gada 1. janvārim (11. panta 2. punkts), nosakot divus novērtējuma brīžus, 1998. gada 1. janvāri un 2001. gada 1. janvāri, pirms tās pagarināšanas attiecībā uz tālākajiem diviem trīs gadu periodiem (Protokola 11. panta 3. un 4. punkts).

69. Otrkārt, Protokola 11. panta 5. punkts skaidri nosaka, ka "pārejas perioda beigās *acquis communautaire* piemēro visā pilnībā". Šī tiesību norma ir ne tikai zīmīga ar tās pastāvīgo apjomu ("visā pilnībā"), tā arī ir piemērojama bez nosacījumiem, nav vajadzīgs ieprieksējs lēmums, lai tā stātos spēkā, nav arī nekādas iespējas turpmāk pagarināt pārejas periodu jebkāda iemesla dēļ. Pilnīga *acquis communautaire* piemērošana attiecībā uz Austriju šķērsojošo tranzīta satiksmi pēc 2003. gada 31. decembra nozīmē, ka šai satiksmei piemērojamas vispārīgās Kopienu tiesību primārās un sekundārās tiesību normas, kas regulē transporta pakalpojumus uz ceļa. Vides aizsardzības mērķi attiecībā uz šo satiksmi jāsasniedz, izmantojot Kopienu tiesību aktus, kas pieņemti ar šo mērķi, tādus kā gaisa kvalitātes direktīvu [27] un valsts tiesību aktus, kas saderīgi ar Līguma normām par preču aprites brīvību un pakalpojumu sniegšanas brīvību, ciktāl Kopienas likumdevējs neparedz citādi.

70. Treškārt, vispārīgi skatoties, šķiet, ka, lai arī NO_x emisiju samazinājums par 60 % ir norādīts kā skaidrs Protokola mērķis, tas netiešāk bija domāts, izmantojot noturīgu pieejamo ekopunktu skaita samazinājumu

26 — Skat. it īpaši Padomes 1962. gada 23. jūlija Pirmo direktīvu par kopīgo noteikumu ieviešanu dažiem kravu autopārvadājumiem starp dalībvalstīm (pārvadājot preces pa īres vai maksas ceļiem, OV 70, 2005. un 2006. lpp.), *OJ, English Special Edition* [Īpašais izdevums angļu valodā] 1959–1962(I), 267. lpp., un Padomes 1992. gada 26. marta Regulu (EEK) Nr. 881/92 par piekļuvi Kopienas kravu autopārvadājumu tirgum, veicot pārvadājumus uz kādas dalībvalsts teritoriju vai no tās, vai šķērsojot vienas vai vairāku dalībvalstu teritoriju (OV L 95, 1. lpp.).

27 — Skat. iepriekš 23. zemsvītras piezīmē minētās direktīvas.

gadā, lai veicinātu pakāpenisku pāreju uz videi draudzīgāku smago kravas transportlīdzekļu izmantošanu tranzīta braucienos cauri Austrijai. Papildus tam, kā atzīmēja Komisija, skatoties Protokola kopējā kontekstā, kas mudina Kopienu un dalībvalstis veikt pasākumus dzelzceļa transporta uzlabošanai, pārejas perioda mērķis bija dot pietiekamu laiku, lai veiktu pasākumus, kas ļautu preču transportam pāriet no ceļa uz dzelzceļu. Var pieņemt, ka šāda attīstība veicinātu risināt vides aizsardzības problēmas, kas izriet no Austriju šķērsojošās tranzīta satiksmes, strukturālāk un bruģētu ceļu pilnīgai *aquis communautaire* piemērošanai. Katrā ziņā nav reāli pieņemt, ka šādu konkrētu mērķi var uzturēt visu laiku, ņemot vērā, ka nevar kontrolēt visus sekmējošos faktorus.

71. Ceturtkārt un vēl svarīgāk, jāuzsver, ka uzdevums, kāpēc par 60 % bija jāsamazina piesārņojums, ko rada NO_x emisijas no smagajiem kravas transportlīdzekļiem, ir politikas mērķis, kas bija izvirzīts Protokola kontekstā, padarot cauri Austrijai plūstošo smago kravas transportlīdzekļu satiksmi atkarīgu no ekopunktu skaita, kas vienāds ar NO_x, kas izplūst no šīm automašīnām. Šajā sistēmā ekopunkti bija tas instruments, kas bija juridiski saistošais elements, nevis mērķis kā tāds. Augstākais, šāds mērķis varēja atstāt ietekmi juridiskā nozīmē vienīgi tad, kad to izmantoja kā interpretējošu vadlīniju, nosakot tā sasniegšanai izraudzītā instrumenta apmēru un saturu. Uzskatīt, ka mērķi var turpināt piemērot arī pēc datuma, kas noteikts tā īstenošanai, tā, ka tas rada standartu, novērtējot pasākumu spēkā esamību, kuri veikti pēc to pasākumu, kas izmantoti tā sasniegšanai, termiņa beigām, nozīmētu nepieņemami iejaukties Kopienas likumdošanas iestāžu tiesībās, nosakot, vai šajā situācijā ir jāpieņem kādi turpmākie pasākumi, un ja jā, tad kādi. Kā Komisija pareizi atzīmē, tad politisko mērķa vēlamību nevajag sajaukt ar iespējamību kļūt juridiski saistošam.

72. Austrijas valdība norāda, ka, tā kā Protokola 11. panta 4. punkts, kas paredz izstrādāt zinātnisku pētījumu par to, ciktāl ir sasniegts mērķis samazināt piesārņojumu par 60 %, min, ka šis mērķis "ir ilgtspējīgi sasniegts", tad jāpieņem, ka šis mērķis ir ilgstošs un turpina būt spēkā pēc 2003. gada 31. decembra. Tomēr, lai arī jau atkal pieņemot, ka šis mērķis var būt vēlams no politikas viedokļa, tas nav juridisks standarts, kuru var uzlikt ieceltām likumdošanas iestādēm, izvērtējot intereses un nosakot priori-

tātes. Šīs normas kontekstā "piesārņojuma ilgtspējīga samazināšana" kalpoja kā kritērijs, lai noteiktu, vai ekopunktu sistēma jāpagarina uz pēdējo trīs gadu posmu.

73. Tāpat nevar pieņemt Austrijas valdības tālāko apgalvojumu par to, ka tas, ka Regula Nr. 2327/2003 atsaucas uz Protokolu, nozīmē, ka tā domā sasniegt tos pašus mērķus, ko Protokols. Atsauce regulas preambulas pirmajā punktā vienkārši nosaka, ka ekopunktu sistēma zaudē spēku 2003. gada 31. decembrī, tādējādi norādot regulas pieņemšanas kontekstu. Otrā atsauce regulas 3. panta 2. punkta e) apakšpunktā ir tehniska, kurā noteikts, ka kopējo NO_x emisiju daudzumu nosaka, pamatojoties uz agrāko ekopunktu sistēmu. Patiešām, vārda "agrākais" lietošana šajā kontekstā vienīgi kalpo, lai uzsvērtu neturpināšanu, nevis turpināšanu.

74. Ņemot vērā šos apsvērumus, es secinu, ka Protokolā izvirzītais mērķis nevar tikt piemērots kā standarts, lai novērtētu Regulas Nr. 2327/2003 spēkā esamību. Tāpēc arī noraidāma trešā iebilde par prettiesiskumu.

D — *"Precizitātes" principa pārkāpums*

1) Lietas dalībnieku argumenti

75. Austrija apgalvo, ka Regula Nr. 2327/2003 pārkāpj precizitātes principu (*Bestimmtheitsgrundssatz*), kas saskaņā ar EKL 6. panta 1. punktu ir saistošs Kopienas iestādēm. Tā apliecina, ka vairākas tiesību normas regulā nav pietiekami skaidras un precīzas, līdz ar ko tās pārkāpj tiesiskās drošības principu. Precīzāk tā atsaucas uz to, ka no regulas 3. panta 2. punkta redakcijas vācu valodā nav skaidrs, vai uz transportlīdzekļiem, kuri izmanto astoņus punktus, attiecas vai neattiecas pārejas punktu sistēma. Turpinājumā tā sūdzas, ka regulā nav definēts jēdziens "īpaši specializēti dārgi un ilga saimnieciskas izmantošanas laika transportlīdzekļi". Papildus tam nav iespējams pārbaudīt, kā regula tiek ievērota, ja pārvadātājiem nav pienākuma turēt attiecīgus dokumentus. Nobeidzot, regulas 3. panta 4. punkts atļauj Komisijai pagarināt regulas *ratione materiae* ilgumu, pretēji EKL 202. panta trešajam ievilkumam un 211. panta ceturtajam ievilkumam.

76. Eiropas Parlaments un Padome atzīst, ka 3. panta 2. punkta vācu valodas redakcijā pastāv neprecizitāte par transportlīdzekļiem,

kuri izmanto astoņus punktus. Tomēr, tā kā šī tiesību norma ir skaidra citu valodu redakcijās un saskaņā ar Tiesas judikatūru Kopienas tiesību normas jāinterpretē un jāpiemēro, ņemot vērā citas oficiālās valodu versijas [28], tad šis apstāklis nevar ietekmēt regulas spēkā esamību. Turklāt, tā kā Austrijas valdība piedalījās samierināšanas komitejas pārrunās, tad tai ļoti labi vajadzēja zināt par šo neprecizitāti. Jebkurā gadījumā šī valodas redakciju atšķirība tika novērsta ar labojumu, kas publicēts 2004. gada 6. jūlijā [29]. Tā kā ir pilnīgi skaidrs, kurai transportlīdzekļu kategorijai punktu sistēma piemērojama, tad ir ievērota tiesiskās drošības prasība.

77. Attiecībā uz it kā esošajām neprecizitātēm Komisija apgalvo, ka, tā kā Austrijas Republika vēl nav pieņēmusi tiesību aktus, lai ieviestu Regulu Nr. 2327/2003, tad nav bijis iespējams veikt pasākumus, kas minēti regulas 3. panta 4. punktā.

78. Austrijas Republika iebilst pret Komisijas argumentiem, pamatojoties uz to, ka grūtības regulas praktiskā piemērošanā ir tāpēc, ka trūkst Komisijas pieņemtu detalizētu noteikumu, un nevis *vice versa.*

2) Vērtējums

79. *Bestimmtheitsgrundsatz* jeb precizitātes princips, uz ko atsaucas Austrijas Republika, ir viens no veidiem, kā nosaukt tiesiskās drošības principu. LES 6. panta 1. punktu, kas nosaka, ka Eiropas Savienība ir nodibināta, pamatojoties uz *inter alia* likuma varu, patiešām var uzskatīt par formālu Līguma pamatu šim principam. Kā Tiesa vairākos gadījumos ir lēmusi, tad tiesiskās drošības princips ir Kopienu tiesību pamatprincips, kas it īpaši prasa, lai tiesību akti būtu skaidri un precīzi, lai personas varētu nepārprotami zināt savas tiesības un pienākumus un attiecīgi rīkoties [30]. Šis princips īpaši ir noteikts arī Starpinstitūciju līgumā, kas 1998. gada 22. decembrī noslēgts starp Eiropas Parlamentu, Padomi un Komisiju par kopīgajām vadlīnijām Kopienas likumdošanas izstrādei. Saskaņā ar šo juridiski nesaistošo vadlīniju 1. punktu Kopienas

28 — 1998. gada 2. aprīļa spriedums lietā C-296/95 *EMU Tabac* (*Recueil*, I-1605. lpp., 36. punkts).

29 — OV 2004, L 235, 23. lpp.

30 — Skat. 2005. gada 14. aprīļa spriedumu lietā C-110/03 Beļģija/Komisija (Krājums, I-2801. lpp., 30. punkts), 1981. gada 9. jūlija spriedumu lietā 169/80 *Gondrand Frères* un *Garancini* (*Recueil*, 1931. lpp.) un 1996. gada 13. februāra spriedumu lietā C-143/93 *Van Es Douane Agenten* (*Recueil*, I-431. lpp., 27. punkts).

tiesību aktiem jābūt skaidri, vienkārši un precīzi izstrādātiem [31].

80. Tomēr Tiesa ir arī atzinusi, ka šim noteikumam var būt raksturīga zināma nenoteiktība, kas saistīta ar tiesību normu nozīmi un piemērojamību. Novērtējot šīs tiesību normas saderību ar tiesiskās drošības principu, jāaprobežojas ar pārbaudi, vai konkrētajam tiesību aktam raksturīga šāda pārprotamība, kas rada grūtības pietiekami pārliecinoši precizēt iespējamos šaubīgos jautājumus attiecībā uz apstrīdētās regulas nozīmi un piemērojamību [32].

81. Austrijas Republikas pirmā sūdzība attiecas uz to, ka Regulas Nr. 2327/2003 3. panta 2. punkta sākotnējā vācu valodas redakcijā nebija pilnīgi skaidrs, vai attiecībā uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kuri izmanto astoņus punktus, piemērojama punktu sistēma, vai arī tie nevar tikt izmantoti preču transportēšanai caur Austriju. Lai arī šī valodas redakcija, kā atzina atbildētājas iestādes, radīja zināmas neskaidrības, citu valodu redakcijas šajā jautājumā bija pilnīgi skaidras. Tās pamatoti atsaucas uz Tiesas judikatūru, saskaņā ar kuru nepieciešamība vienoti piemērot un līdz ar to interpretēt [Kopienu tiesību normu] nepieļauj, ka tā tiek ņemta vērā atsevišķi vienā no tās redakcijām, bet gan pieprasa, lai norma tiek interpretēta, pamatojoties uz tās autora faktisko nolūku un mērķi, ko tas vēlas sasniegt, ņemot vērā normas redakciju visās valodās [33]. Turklāt vācu valodas redakcija tika aizstāta ar formālu labojumu un šī vienīgā iemesla dēļ nav nekādu šaubu, ka transportlīdzekļus, kas izmanto astoņus punktus, var izmantot tranzīta satiksmei caur Austriju un tiem piemēro pagaidu punktu sistēmu.

82. Otrais Austrijas Republikas izvirzītais punkts attiecas uz definīcijas trūkumu regulas 3. panta 2. punkta c) apakšpunktā minētajam jēdzienam "īpaši specializēti dārgi un ilga saimnieciskas izmantošanas laika transportlīdzekļi". Te izdarāma atsauce uz Tiesas novērojumu, ka neskaidrības pakāpe var būt raksturīga ikvienai tiesību normai. Patiešām, tā kā nav iespējams paredzēt visas faktiskās situācijas, kurās tiesību norma var tikt piemērota, un lai nodrošinātu tās piemērošanas pietiekamu elastību, likumdevējam noteikti jāizmanto terminoloģija, kas nav pārāk noslēgta. Lai būtu kā būdams, manuprāt, attiecīgais termins ir, gluži pretēji, diezgan precīzs, ņemot vērā faktu, ka tam ir

31 — OV 1999, C 73, 1. lpp.

32 — Salīdz. ar iepriekš 30. zemsvītras piezīmē minēto spriedumu lietā Komisija/Beļģija, 31. punkts.

33 — 1969. gada 12. novembra spriedums lietā 29/69 *Stauder/Ulm* (*Recueil*, 419. lpp., 3. punkts), 1988. gada 7. jūlija spriedums lietā 55/87 *Moksel* (*Recueil*, 3845. lpp., 15. punkts) un iepriekš 28. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *EMU Tabac*, 36. punkts.

trīs kritēriji, lai atšķirtu paredzēto kategoriju no citiem transportlīdzekļiem.

83. Trešā problēma, kuru Austrijas Republika izvirza šajā sadaļā, ir tā, ka, neesot pienākumam līdzi vadāt dokumentus, nav iespējams uzraudzīt punktu sistēmas ievērošanu. Regulas Nr. 2327/2003 noteiktajā sistēmā 3. panta 4. punkts pilnvaro Komisiju, rīkojoties saskaņā ar regulas 5. panta 2. punktā noteikto procedūru, veikt turpmākos pasākumus, kas attiecas uz procedūrām, kuras ir saistītas ar pagaidu punktu sistēmu, punktu sadali un tehniskiem jautājumiem attiecībā uz 3. panta piemērošanu. Tā kā Komisija apgalvo, ka tā nevarēja veikt papildu pasākumus, jo Austrijas Republika atteicās ieviest regulu, bet pēdējā norāda, ka to bez šiem pasākumiem nevarēja ieviest, tad jautājums par uzraudzības atbilstību izskatās ļoti teorētisks. Jebkurā gadījumā, tā kā pati regula nosaka tiesību normas par pasākumiem, kurus nepieciešams veikt, tas, ka šādi pasākumi jebkādu iemeslu dēļ netika pieņemti, nevar radīt iemeslu regulas atzīšanai par spēkā neesošu.

84. Ceturtais Austrijas Republikas norādītais punkts par neprecizitāti ir tas, ka likumdošanas varas deleģēšana Komisijai regulas 3. panta 4. punktā atļauj tai paplašināt regulas *ratione materiae* apmēru. Tomēr saskaņā ar šīs tiesību normas redakciju, kas tika pārfrāzēta iepriekšējā punktā, šī vara ierobežoti attiecas uz sistēmu, punktu sadali un tehniskiem jautājumiem. Tādējādi Komisijai deleģētā likumdošanas vara ir attiecīgi ierobežota, un nav iemesla pieņemt, ka uz šiem jautājumiem attiecināmās tiesību normas varētu paplašināt regulas *ratione materiae* apmēru.

85. Attiecīgi arī ceturtā iebilde par pretiesiskumu ir noraidāma.

VIII — Tiesāšanās izdevumi

86. Atbilstoši Reglamenta 69. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kam spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Eiropas Parlaments un Padome ir prasījuši piespriest Austrijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā Austrijas Republikai spriedums ir nelabvēlīgs, Austrijas Republikai jāpiespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus. Komisija, kas iestājās lietā iesniegto prasījumu atbalstam, saskaņā ar Reglamenta 69. panta 4. punkta pirmo daļu sedz savus tiesāšanās izdevumus pati.

IX — Secinājumi

87. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, es ierosinu Tiesai:

— atzīt Austrijas Republikas prasību par pieņemamu;

— noraidīt prasību kā nepamatotu;

— piespriest Austrijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus;

— noteikt, ka Komisija sedz pati savus izdevumus.