GENERALINIO ADVOKATO L. A. GEELHOED IŠVADA,

pateikta 2006 m. sausio 26 d. [1]

I — Įžanga

1. Šiuo ieškiniu, pareikštu pagal EB 230 straipsnį, Austrijos Respublika prašo panaikinti 2003 m. gruodžio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2327/2003, nustatantį laikinąją taškų sistemą 2004 m., taikomą per Austriją važiuojančioms sunkiosioms krovininėms transporto priemonėms pagal subalansuotą transporto politiką [2] (toliau – Reglamentas Nr. 2327/2003). Šis reglamentas, kuriam Austrija prieštaravo, buvo priimtas EB 71 straipsnio 1 dalies pagrindu, baigus galioti ekologinių taškų sistemai, kurią numatė Austrijos Respublikos, Suomijos Respublikos ir Švedijos Karalystės stojimo sąlygų ir Sutarčių, kuriomis yra grindžiama Europos Sąjunga, pritaikomųjų pataisų Protokolo Nr. 9 dėl kelių, geležinkelių ir kombinuotojo transporto Austrijoje (toliau – Protokolas) 11 straipsnis [3]. Reglamentas įsigaliojo jo paskelbimo Oficialiajame leidinyje dieną, t. y. 2003 m. gruodžio 31 dieną.

2. Pažymėtina, kad nuo 2000 m. tai yra penktas Austrijos Respublikos ieškinys, pareikštas Teisingumo Teisme dėl ekologinių taškų sistemos įvairių aspektų. Pirmojoje byloje [4] ji sėkmingai nuginčijo galimų ekologinių taškų skaičiaus mažinimo paskutiniaisiais ekologinių taškų sistemos taikymo metais būdą. Kitos bylos buvo dėl Komisijos atsisakymo mažinti ekologinių taškų skaičių 2001, 2002 ir 2003 metais [5]. Teisingumo Teismui atmetus ieškinį byloje dėl 2001 metų [6], kitose dviejose bylose Austrija atsisakė savo ieškinių, ir jie buvo išbraukti iš Teisingumo Teismo registro [7].

3. Taip pat paminėtina, kad dar vienas Austrijos ieškinys dėl ekologinių taškų siste-

1 — Originalo kalba: anglų.

2 — OL L 345, 2003, p. 30.

3 — OL C 241, 1994, p. 21 ir OL L 1, 1995, p. 1.

4 — 2003 m. rugsėjo 11 d. Sprendimas *Austrija prieš Tarybą* (C-445/00, Rink. p. I-8549). Prieš šį sprendimą Teisingumo Teismo pirmininkas buvo priėmęs nutartį dėl ginčijamo reglamento galiojimo sustabdymo: 2001 m. vasario 23 d. Nutartis *Austrija prieš Tarybą* (C-445/00 R, Rink. p. I-1461).

5 — Bylos C-356/01, C-296/02 ir C-393/03. Pastarosiose dviejose bylose Austrija prašė sustabdyti Komisijos sprendimų galiojimą. Abu prašymai buvo atmesti: 2002 m. spalio 23 d. Teisingumo Teismo pirmininko nutartis *Austrija prieš Komisiją* (C-296/02 R, Rink. p. I-9159) ir 2003 m. lapkričio 14 d. Teisingumo Teismo pirmininko nutartis *Austrija prieš Komisiją* (C-393/03 R, Rink. p. I-13593).

6 — 2003 m. lapkričio 20 d. Sprendimas *Austrija prieš Komisiją* (C-356/01, Rink. p. I-14061).

7 — OL C 106, 2004, p. 53, 54.

mos šiuo metu yra nagrinėjamas Pirmosios instancijos teisme [8]. Toje byloje, kuri yra susijusi su šia byla, Austrija, tikėdamasi, jog jai pavyks pasiekti, kad Reglamentas Nr. 2327/2003 būtų panaikintas, prašo panaikinti Komisijos sprendimą, kuriuo atsisakoma pateikti pasiūlymą dėl pakeičiančio reglamento, kuris nustatytų griežtesnę sistemą nei numatytoji Reglamente Nr. 2327/2003. Bylos nagrinėjimas Pirmosios instancijos teisme yra sustabdytas, kol Teisingumo Teismas išspręs šią bylą.

4. Ši trumpa bylinėjimosi dėl ekologinių taškų sistemos apžvalga parodo, kokia aktuali yra problema dėl poreikio vidaus rinkos veikimo požiūriu užtikrinti tranzito eismą per Austriją suderinimo su poreikiu apsaugoti aplinką, ypač Alpių regione, nuo žalingo poveikio, kurį sukelia šiam tranzitui naudojamų sunkiųjų krovininių transporto priemonių emisija. Su šia problema Teisingumo Teismas neseniai susidūrė byloje dėl Tirolio regioninių institucijų nustatyto sektorinio draudimo transportuoti tam tikras prekes greitkelio A 12 dalyje Inn upės slėnyje [9].

8 — Byla *Austrija prieš Komisiją* (T-361/04, OL C 300, 2004, p. 44).

9 — 2005 m. lapkričio 15 d. Sprendimas *Komisija prieš Austriją* (C-320/03, Rink. p. I-9871).

II — Susijusios nuostatos

5. Tam, kad būtų galima įvertinti šioje byloje Austrijos vyriausybės iškeltą teisinį klausimą, būtina pateikti Protokole ir Reglamente Nr. 2327/2003 numatytus pagrindinius (ekologinių) taškų sistemos elementus.

6. Pagrindiniai Protokole nustatytos ekologinių taškų sistemos elementai yra numatyti šios priemonės 11 straipsnio 2 dalyje:

„2. Iki 1998 m. sausio 1 d. taikomos šios nuostatos:

a) Nuo 1992 m. sausio 1 d. iki 2003 m. gruodžio 31 d. bendras NO_X išmetalų iš tranzitu per Austriją važiuojančių sunkiasvorių automobilių kiekis sumažinamas 60 % pagal 4 priede pateiktą lentelę.

b) Bendras NO_X išmetalų iš sunkiasvorių automobilių kiekis mažinamas pagal ekologinių taškų sistemą. Pagal tą sistemą kiekvienam tranzitu per Austriją važiuojančiam sunkiasvoriui automobiliui reikia tam tikro ekologinių taškų skaičiaus, atitinkančio jo NO_X išmetalų

kiekį (leistiną pagal gamybos atitikties (COP) vertę arba tipui patvirtintą vertę). Šis tokių taškų skaičiavimo ir skyrimo būdas aprašytas 5 priede.

c) Jei tranzitinių reisų skaičius kuriais nors metais daugiau kaip 8 % viršija 1991 m. nustatytą atskaitos skaičių, Bendrija 16 straipsnyje nustatyta tvarka imasi priemonių pagal 5 priedo 3 dalį.

d) Austrija išleidžia ir pakankamai anksti leidžia įsigyti ekologinių taškų knygeles, reikalingas ekologinių taškų sistemai, skirtai tranzitu per Austriją važiuojantiems sunkiasvoriams automobiliams, administruoti pagal 5 priedą.

e) Ekologinius taškus valstybėms narėms dalija Komisija, vadovaudamasi nuostatomis, kurios bus priimtos pagal 6 dalį."

7. Ekologinių taškų sistemos taikymą *ratione temporis* reglamentuoja Protokolo 11 straipsnio 3–5 dalys:

„3. Iki 1998 m. sausio 1 d. Taryba, remdamasi Komisijos ataskaita, peržiūri nuostatų dėl krovinių tranzito keliais per Austriją veikimą. Ši peržiūra vyksta laikantis pagrindinių Bendrijos teisės principų, kaip antai tinkamas vidaus rinkos funkcionavimas, pirmiausia laisvas prekių judėjimas ir laisvė teikti paslaugas, aplinkos apsauga visos Bendrijos labui ir eismo sauga. Jeigu Taryba, remdamasi Komisijos pasiūlymu ir pasikonsultavusi su Europos Parlamentu, vieningai nenusprendžia kitaip, pereinamasis laikotarpis pratęsiamas iki 2001 m. sausio 1 d. ir per jį taikomos 2 dalies nuostatos.

4. Iki 2001 m. sausio 1 d. Komisija, bendradarbiaudama su Europos aplinkos agentūra, atlieka mokslinį tyrimą, kokiu mastu 2 dalies a punkte nustatytas taršos sumažinimo tikslas buvo pasiektas. Jei Komisija padarys išvadą, kad šis tikslas pasiektas tvariu pagrindu, 2 dalies nuostatos nuo 2001 m. sausio 1 d. nebetaikomos. Jei Komisija padarys išvadą, kad šis tikslas nepasiektas tvariu pagrindu, Taryba, remdamasi EB sutarties 75 straipsniu, gali imtis priemonių, kurios užtikrintų lygiavertę aplinkos apsaugą, visų pirma taršos sumažinimą

60 %. Jei Taryba nesiima tokių priemonių, pereinamasis laikotarpis automatiškai pratęsiamas baigiamajam trejų metų laikotarpiui, per kurį taikomos 2 dalies nuostatos.

5. Pasibaigus pereinamajam laikotarpiui, taikoma visa *acquis communautaire.*" (Pataisytas vertimas)

8. Reglamentas Nr. 2327/2003 yra pagrįstas EB 71 straipsnio 1 dalimi, kuri numato:

„Siekdama įgyvendinti 70 straipsnį („Šios Sutarties tikslų šioje antraštinėje dalyje reglamentuojamais klausimais valstybės narės siekia vykdydamos bendrą transporto politiką") ir atsižvelgdama į transporto ypatumus, Taryba, 251 straipsnyje nurodyta tvarka ir pasikonsultavusi su Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu bei Regionų komitetu, nustato:

a) bendras taisykles, taikomas tarptautiniam transportui, vykstančiam į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba vykstančiam per vienos ar keleto valstybių narių teritoriją;

b) sąlygas, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas;

c) priemones transporto saugumui gerinti;

d) kitas atitinkamas nuostatas."

9. Reglamente Nr. 2327/2003 nustatytos taškų sistemos esmė atskleidžiama reglamento 3 straipsnio 2 dalyje:

„Nuo 2004 m. sausio 1 d. iki 2004 m. gruodžio 31 d., siekiant paskatinti nežalojančių aplinkos sunkiųjų krovininių transporto priemonių naudojimą tranzito eismui per Austriją, taikomos šios nuostatos:

a) sunkiųjų krovininių transporto priemonių tranzitui, kuris kitais atvejais naudotų penkis taškus ar mažiau, laikinoji taškų sistema netaikoma;

b) sunkiųjų krovininių transporto priemonių tranzitui, turinčiam šešis, septynis ar aštuonis taškus, taikoma laikinoji taškų sistema;

c) sunkiųjų krovininių transporto priemonių tranzitas, naudojantis daugiau kaip

aštuonis taškus, yra draudžiamas, išskyrus Graikijoje registruotų sunkiųjų krovininių transporto priemonių tranzitą ir labai specializuotos paskirties transporto priemonių, kurių savikaina labai didelė ir ilgas ekonominės eksploatacijos laikotarpis, tranzitą;

d) tranzitu per Austriją važiuojančių sunkiųjų krovininių transporto priemonių bendroji NOx emisija nustatoma pagal I priede pateiktas atitinkamų metų reikšmes;

e) bendrosios NOx emisijos vertė, priskirtina sunkiosioms krovininėms transporto priemonėms, nustatoma remiantis buvusia ekologinių taškų sistema, nustatyta 1994 m. Stojimo akto 9 protokole. Pagal šią sistemą, kiekviena per Austriją tranzitu važiuojanti sunkioji krovininė transporto priemonė turi turėti jos NOx emisijai lygų taškų skaičių (paskirtą pagal gamybos atitikties (COP) arba tipo patvirtinimo vertę). Šių taškų skaičiavimo ir administravimo būdas yra apibūdintas II priede;

f) Austrija laiku išleidžia ir suteikia galimybę naudotis taškais, kurie yra būtini per Austriją tranzitu važiuojančių sunkiųjų krovininių transporto priemonių laikinosios taškų sistemos administravimui (pagal II priedą);

g) metinė bendra NOx emisijos kvota yra pateikiama I priede, o Komisija ją tvarko ir paskirsto valstybėms narėms pagal tuos pačius principus, kurie taikomi ekologinių taškų sistemai 2003 m., pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 3298/94;

h) Bendrijos rezervo taškai perskirstomi atsižvelgiant į Reglamento (EB) 3292/94 8 straipsnio 2 dalyje nustatytus kriterijus, o tiksliau, į valstybėms narėms suteiktų taškų tvarkymo būdą, taip pat į specifinius vežėjų, tranzitu važiuojančių per Austriją Lindau–Bregenz–St. Margrethen (Hörbranz-Transit) maršrutu, poreikius."

10. Reglamento Nr. 2327/2003 3 straipsnio 3 dalis nustato reglamento taikymo *ratione temporis* ypatumus.

„Jei „Eurovignette" pasiūlymas dėl infrastruktūros naudojimo apmokestinimo nebus priimtas iki 2004 m. gruodžio 31 d., visos 2 dalies sąlygos bus pratęsiamos kitiems vieneriems metams ir, jei pasiūlymas nebus priimtas iki 2005 m. gruodžio 31 d., daugiausiai dar vieneriems metams. Po 2006 m. laikinoji taškų sistema netaikoma."

III — Faktinės bylos aplinkybės

11. Kaip jau minėta įžangoje, Reglamentas Nr. 2327/2003 buvo priimtas baigus galioti Protokole numatytai ekologinių taškų tvarkai. Reglamento preambulėje nurodoma, kad jis buvo priimtas atsižvelgus, pirma, į 2001 m. gruodžio 14 ir 15 d. Laekeno Europos Vadovų Tarybos pageidavimą, kad būtų pratęstas ekologinių taškų sistemos taikymas kaip laikinas sprendimas, ir, antra, į 2002 m. gruodžio 12 ir 13 d. Kopenhagos Europos Vadovų Tarybos pageidavimą, kad būtų priimtas reglamentas dėl sunkiųjų krovininių transporto priemonių tranzito per Austrijos teritoriją 2004–2006 m. laikino sprendimo [10].

12. Reglamente nustatytos taškų sistemos laikinąjį pobūdį paaiškina tai, kad galiausiai reglamentą turėtų pakeisti iš dalies pakeista „Eurovignette" direktyva dėl infrastruktūrą naudojančių sunkiųjų krovininių transporto priemonių apmokestinimo [11]. Iš Reglamento Nr. 2327/2003 3 straipsnio 3 dalies matyti, kad taškų sistemos pratęsimas priklauso nuo to, ar šį pasiūlymą priims Bendrijos teisės aktų leidėjas. Su 2005 m. rugsėjo 6 d. priimta bendroji Tarybos pozicija Europos Parlamentas iš esmės sutiko 2005 m. gruodžio 15 d. plenariniame posėdyje, taigi taškų sistemos galiojimas nebus toliau pratęsiamas.

13. Reglamente Nr. 2327/2003 nustatyta taškų sistema kai kuriais atžvilgiais skiriasi nuo numatytosios Protokole ir iš tikrųjų gali būti laikoma liberalesne.

14. Pirma, ji nenumato tikslo mažinti NO_x emisijos tam tikru procentu, kaip numatyta Protokolo 11 straipsnio 2 dalies a punkte.

15. Antra, ji nenumato tranzitinių reisų skaičiaus ribojimų, kaip yra Protokolo 11 straipsnio 2 dalies c punkte. Priešingai, jos 2 straipsnyje aiškiai nurodoma, kad sistema nereiškia per Austriją važiuojančio tranzito skaičiaus tiesioginio ribojimo.

16. Trečia, Reglamento Nr. 2327/2003 taškų sistema yra taikoma tik sunkiosioms krovininėms transporto priemonėms, naudojančioms šešis, septynis ar aštuonis taškus (reglamento 3 straipsnio 2 dalies b punktas). Naudojančiosios daugiau nei aštuonis taškus yra draudžiamos su tam tikromis išimtimis, o naudojančiosioms pen-

10 — Reglamento preambulės 2 konstatuojamoji dalis.

11 — 2003 m. liepos 23 d. Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, iš dalies pakeičiančios Direktyvą 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra, COM(2003) 448 galutinis.

kis ar mažiau taškų sistema netaikoma (reglamento 3 straipsnio 2 dalies a ir c punktai). Protokolo ekologinių taškų sistema, priešingai, buvo taikoma visoms sunkiosioms krovininėms transporto priemonėms (Protokolo 11 straipsnio 2 dalies b punktas).

17. Gaunamų taškų skaičius toliau mažėja, nors pagal reglamentą jie taikomi nedidelei sunkiųjų krovininių transporto priemonių kategorijai. Jei paskutiniaisiais Protokolo sistemos taikymo metais (2003 m.) gaunamų taškų skaičius siekė 9 322 632 penkiolikai valstybių narių, reglamentas nustatė šiuos skaičius penkiolikai valstybių narių: 2004 m. – 6 593 487; 2005 m. – 6 246 462 ir 2006 m. – 5 899 436 [12].

18. Šie dviejų sistemų skirtumai yra pagrindinė priežastis, dėl kurios Austrijos Respublika pagal EB 230 straipsnį pareiškė ieškinį dėl Reglamento Nr. 2327/2003 panaikinimo. Teisiniai argumentai, kuriais grindžiamas jos ieškinys, bus išdėstyti toliau. Kol kas Austrijos Respublika atsisakė įgyvendinti šį reglamentą, ir dėl to Komisija pagal EB 226 straipsnį pradėjo pažeidimo procedūros administracinę stadiją.

12 — Protokolo 4 priedas ir Reglamento Nr. 2327/2003 1 priedas.

IV — Procesas Teisingumo Teisme

19. Austrijos Respublika savo ieškinį pateikė faksu 2004 m. kovo 24 dieną. Originalas gautas 2004 m. kovo 30 dieną.

20. 2004 m. liepos 22 d. Pirmininko nutartimi Komisijai leista įstoti į bylą palaikant Europos Parlamento ir Tarybos reikalavimus.

21. 2005 m. lapkričio 17 d. įvyko posėdis, kuriame nuomones pareiškė ieškovė, atsakovai ir Komisija.

V — Reikalavimai

22. Austrijos Respublika prašo Teisingumo Teismo:

— panaikinti Reglamentą Nr. 2327/2003,

— priteisti iš atsakovų bylinėjimosi išlaidas.

23. Europos Parlamentas prašo Teisingumo Teismo:

— ieškinį atmesti,

— priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.

24. Taryba prašo Teisingumo Teismo:

— pirmiausia pripažinti ieškinį nepriimtinu,

— arba, jei Teisingumo Teismas pripažintų ieškinį priimtinu, atmesti ieškinį kaip nepagrįstą,

— priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.

VI — Priimtinumas

25. Taryba tvirtina, kad ieškinys yra nepriimtinas atsižvelgiant į tai, jog bylos ir teisinių argumentų, kuriais grindžiamas ieškinys, esmė nepakankamai aiški, kaip to reikalauja Teisingumo Teismo procedūros reglamento 38 straipsnio 1 dalis. Tiksliau, Taryba tvirtina, kad Austrijos Respublikos reikalavimai ir argumentai, kuriuos ji naudoja jiems pagrįsti, yra nesusiję. Šiuo atžvilgiu ji pastebi, kad nors logiška reglamento panaikinimo pasekmė būtų ta, jog tranzito eismui per Austriją būtų visiškai taikomos Sutarties nuostatos dėl laisvės teikti paslaugas ir laisvo prekių judėjimo, nepaisant to, Austrijos vyriausybė savo argumentus grindžia Protokole numatytos laikinosios tvarkos numanomu pratęsimu po nustatytos jos galiojimo pabaigos.

26. Nekeldamas priimtinumo klausimo, Europos Parlamentas taip pat mano, kad ieškovės tikslą nustatyti taškų sistemą, kuri labiau apribotų pagrindines laisves, sunku suderinti su jos reikalavimo esme, būtent Reglamento Nr. 2327/2003 panaikinimu.

27. Austrija atsako, kad jokio prieštaravimo tarp jos pagrindinio tikslo ir ieškinio dėl Reglamento Nr. 2327/2003 panaikinimo nėra. Ji nurodo, kad, greta šios bylos, ji 2004 m. kovo 31 d. laišku paprašė Komisijos pagal EB 232 straipsnį pateikti naują pasiūlymą dėl laikinosios taškų sistemos, kuri atitiktų Bendrijos teisę ir Protokolo, kuris, jos teigimu, liko galioti, reikalavimus. Šiuo metu ji yra inicijavusi bylą dėl Komisijos

2004 m. birželio 22 d. laiške išdėstyto atsisakymo tenkinti šį prašymą [13].

28. Teisingumo Teismo aiškinimu, Procedūros reglamento 38 straipsnio 1 dalis reikalauja, kad ieškinyje būtų išdėstyta bylos esmė ir teisinių argumentų, kuriais grindžiamas ieškinys, santrauka ir kad toks išdėstymas būtų pakankamai aiškus ir tikslus, jog atsakovas galėtų paruošti savo atsiliepimą, o Teisingumo Teismas galėtų priimti sprendimą dėl ieškinio. Todėl, kaip nurodė Teisingumo Teismas, reikia, kad pagrindinės teisinės ir faktinės detalės, kuriomis remiamasi byloje, būtų aiškiai ir suprantamai nurodytos pačiame ieškinyje [14].

29. Šioje byloje Austrijos Respublikos ieškinys neabejotinai atitinka šiuos kriterijus, atsižvelgiant į tai, kad jame aiškiai ginčijama Reglamento Nr. 2327/2003, nustatančio naują laikinąją taškų sistemą tranzito eismui per jos teritoriją, atitiktis pirminei Bendrijos teisei, o ieškovės pateikti argumentai ieškiniui pagrįsti yra visiškai suprantami [15]. Tai, ar šie argumentai yra pagrįsti ir pakankamai aiškūs, yra klausimas, nagrinėtinas sprendžiant dėl ieškinio esmės.

30. Dėl to, kad Taryba mano, jog Austrijos Respublika siekia rezultato, kuris prieštarauja jos deklaruojamam interesui ir todėl iš esmės yra paradoksalus, reikėtų pažymėti, jog EB 230 straipsnis nereikalauja, kad valstybės narės įrodytų savo suinteresuotumą pareikšti ieškinį dėl Bendrijos akto panaikinimo. Bet kuriuo atveju, kaip pažymi Austrija, be šios bylos, ji taip pat pradėjo bylą pagal EB 232 straipsnį, kad paragintų Bendrijos institucijas priimti reglamentą, kuris labiau atitiktų jos interesus.

31. Šiomis aplinkybėmis reikėtų pritarti, kad Austrijos Respublikos pareikštas ieškinys tenkina Procedūros reglamento 38 straipsnio 1 dalies reikalavimus. Taip pat, kadangi jis buvo pareikštas laikantis EB 230 straipsnyje nustatytų terminų, nėra jokio pagrindo pripažinti jį nepriimtinu.

13 — Byla T-361/04; žr. šios išvados 3 punktą.

14 — Žr., pvz., 2004 m. spalio 14 d. Sprendimą *Komisija prieš Ispaniją* (C-55/03, nepaskelbta Rinkinyje, 23 punktas) ir 2005 m. rugsėjo 15 d. Sprendimą *Airija prieš Komisiją* (C-199/03, Rink. p. I-8027, 53 punktas).

15 — Žr. 2003 m. sausio 9 d. Sprendimą *Italija prieš Komisiją* (C-178/00, Rink. p. I-303, 6 punktas) ir 2004 m. rugsėjo 9 d. Sprendimą *Ispanija ir Suomija prieš Parlamentą ir Tarybą* (sujungtos bylos C-184/02 ir C-223/02, Rink. p. I-7789, 20 punktas).

VII — Dėl bylos esmės

32. Savo ieškiniui dėl Reglamento Nr. 2327/2003 pagrįsti Austrijos Respublika pateikia keturis neteisėtumo pagrindus. Ji tvirtina, kad reglamentas pažeidžia:

— proporcingumo principą,

— horizontalios aplinkos apsaugos nuostatos – EB 6 straipsnio tikslus,

— Protokolo 11 straipsnio tikslus,

— „tikslumo" principą („Bestimmtheitsgrundsatz").

A — *Proporcingumo principo pažeidimas*

1. Šalių argumentai

33. Pirmiausia Austrijos Respublika teigia, kad Reglamentas Nr. 2327/2003 pažeidžia proporcingumo principą, reikalaujantį, jog priemonės būtų adekvačios ir būtinos atitinkamam tikslui pasiekti. Jos manymu, reglamente nustatyta taškų sistema yra neadekvati siekiant jos preambulėje išdėstyto tikslo, t. y. sumažinti sunkiųjų krovininių transporto priemonių emisiją siekiant subalansuotos aplinkos apsaugos. Ji nurodo Austrijos federalinės transporto, inovacijų ir technologijų ministerijos užsakymu parengtą 2004 m. kovo 1 d. ataskaitą „LKW-Transitverkehr durch Österreich: Bilanz und Ausblick", kurioje padaryta išvada, kad įsigaliojus Reglamentui Nr. 2327/2003 žymiai padidės emisija. Viena vertus, 80 % tranzito eismo būtų liberalizuota nuo 2004 m. sausio 1 dienos. Kita vertus, transporto priemonių, kurioms pagal reglamentą dar reikalingi taškai, gaunamų taškų skaičius yra didesnis, nei reikalinga. Iki 2006 m. emisija galėtų padidėti 133 % ar net 260 %.

34. Be to, ankstesnę ekologinių taškų sistemą administravusios bendrovės *Kapsch TraffiCom AG* skaičiavimais, reglamento taikymas reikštų maždaug 9 milijonų eurų finansinę naštą, kuri visiškai neproporcinga priemonėms, naudojamoms reglamento tikslams pasiekti.

35. Europos Parlamentas ir Taryba, priešingai, pažymi, kad reglamentas yra EB 71 straipsnio 1 dalimi, o ne Protokolu

pagrįstos bendros transporto politikos priemonė. Nors reglamentu siekiama apsaugoti aplinką Alpių regione, Austrijos vyriausybė pakankamai neatsižvelgia į tai, kad jis pats reiškia laisvės teikti paslaugas ir laisvo prekių judėjimo išimtį. Kai reikia išlaikyti šių interesų pusiausvyrą, reglamentas neperžengia savo teisinio pagrindo ribų. Anot Tarybos, reglamento galiojimas turėtų būti peržiūrėtas atsižvelgiant į EB sutartį ir bendruosius Bendrijos teisės principus, o ne į nuostatas, kuriomis nukrypstama nuo Sutartyje nustatytos tvarkos ir kurios aiškiai yra nustojusios galios.

36. Atsakovėmis esančios institucijos tvirtina, kad priimdamas ginčijamą reglamentą Bendrijos teisės aktų leidėjas tinkamai naudojosi savo galiomis transporto politikos srityje ir laikėsi proporcingumo principo. Atsižvelgiant į tai, kad teisės aktų leidėjas turi plačius įgaliojimus, tik nuolatinės pagrindinių laisvių išimtys galėtų būti laikomos neproporcingomis. Be to, jos pastebi, kad reglamentas taikomas visoje Austrijos teritorijoje, o ne vien Alpėse, todėl neteisinga teigti, kad aplinką saugantis poveikis yra nepakankamas. Turėdamas dvi galimybes, Bendrijos teisės aktų leidėjas pasirinko sprendimą, kai aplinka Austrijoje saugoma labiau, nei suteikus viršenybę EB sutarties garantuojamoms pagrindinėms laisvėms.

37. Komisija pastebi, kad pagal ginčijamą reglamentą gaunamų taškų skaičiaus apskaičiavimas yra pagrįstas tranzito eismo duomenimis 2002 metais (o ne 2003 metais), nes reglamento priėmimo dieną Austrijos institucijos buvo pateikusios tik tų metų statistiką. Vien tai, kad Reglamento Nr. 2327/2003 3 straipsnio 2 dalies c punktas draudžia labai teršiančių transporto priemonių naudojimą, rodo, kad priemonė atsižvelgia į proporcingumo principą.

38. Į Komisijos pastabas Austrijos vyriausybė atsako, kad ne Austrija turėjo pateikti paskutinę 2003 m. ekologinių taškų statistiką, juo labiau šiems metams dar nepasibaigus. Šiaip ar taip atitinkami duomenys negalėjo būti pagrindas nustatant 2004–2006 m. galimų gauti taškų skaičių. Antra, ji nurodo, kad reglamentas *de facto* liberalizuoja tranzitą per Austriją ir kad tai nepadeda siekti aplinkos apsaugos tikslo.

2. Vertinimas

39. Kaip žinoma, proporcingumo principas yra vienas iš bendrųjų Bendrijos teisės principų, EB 5 straipsnio trečiojoje pastraipoje pripažįstamų kaip standartas, į kurį turi

atsižvelgti Bendrijos institucijos, priimdamos bet kokio pobūdžio sprendimus (teisės aktus). Principas reikalauja, kad Bendrijos teisės nuostatomis nustatytos priemonės būtų tinkamos siekiamam tikslui įgyvendinti ir neviršytų to, kas būtina jam pasiekti [16]. Tačiau taikant šį principą kaip savarankiškos teisės aktų teisminės kontrolės standartą reikia atsižvelgti į tai, kad tokiose politikos srityse, kokia yra bendra transporto politika [17], Bendrijos teisės aktų leidėjas būtinai naudojasi plačiais įgaliojimais, nes jis turi atlikti sudėtingus vertinimus, kurie lemia politinio, ekonominio ir socialinio pobūdžio pasirinkimus. Iš to Teisingumo Teismas yra išvedęs, kad tokioje politikos srityje priimta priemonė gali būti neteisėta tik tuomet, kai priemonė akivaizdžiai netinkama, atsižvelgiant į tikslą, kurio kompetentingos institucijos ketina siekti [18].

40. Kaip jau turėjau progą pastebėti, iš institucijų pusiausvyros ir galių atskyrimo principo išplaukia, kad Teisingumo Teismas turėtų susilaikyti nuo tokių teisės aktų turinio teisėtumo peržiūrėjimo. Taip ypač yra tuomet, kai aktą, kaip ir ginčijamą reglamentą, priėmė Europos Parlamentas ir Taryba kartu pagal bendro sprendimo procedūrą [19].

41. Turint omenyje, kad galimybės pripažinti pagal bendro sprendimo procedūrą priimtą teisės aktą neproporcingu yra ribotos, proporcingumo testo taikymas apima trijų skirtingų ginčijamos priemonės aspektų vertinimą. Pirma, būtina nustatyti priemonės tikslus, toliau turi būti apsvarstyta, ar priemonė yra tinkama šiems tikslams pasiekti, ir galiausiai turi būti įvertinta, ar priemonė neviršija to, kas būtina jos tikslams pasiekti [20].

42. Nenuostabu, kad Austrijos Respublika ir atsakovėmis esančios institucijos nesutaria dėl Reglamento Nr. 2327/2003 tikslaus tikslo, nes tai yra atskaitos taškas kitų dviejų proporcingumo testo aspektams nagrinėti.

43. Reglamento Nr. 2327/2003 tikslas vertintinas atsižvelgiant į tranzito eismui per Austriją taikomos teisinės tvarkos pasikeitimą. Kai Protokolo 11 straipsnio 5 dalis nustatė, kad baigus galioti laikinajai ekologinių taškų sistemai bus visiškai taikoma

16 — Žr., be kita ko, 2004 m. gruodžio 14 d. Sprendimą *Arnold André* (C-434/02, Rink. p. I-11825, 45 punktas) ir 2002 m. gruodžio 10 d. Sprendimą *British American Tobacco (BAT)* (C-491/01, Rink. p. I-11453, 122 punktas).

17 — Sprendimo *Ispanija ir Suomija prieš Parlamentą ir Tarybą*, nurodyto 15 išnašoje, 56 punktas.

18 — Žr., be kita ko, sprendimų *Arnold André* ir *BAT*, nurodytų 16 išnašoje, atitinkamai 46 ir 123 punktus.

19 — Žr. mano išvadą byloje *Prancūzija prieš Europos Parlamentą ir Tarybą* (C-244/03, Rink. p. I-4021, 91 ir 92 punktai).

20 — Žr. ankstesnėje išnašoje nurodytos mano išvados byloje *Prancūzija prieš Europos Parlamentą ir Tarybą* 95–99 punktus.

acquis communautaire, tai reiškė, kad Austrijos teritoriją kertančiam transportui taip pat bus taikomos transporto paslaugas Bendrijoje reglamentuojančios EB sutarties ir antrinės teisės aktų taisyklės.

44. Reglamentas buvo priimtas EB 71 straipsnio 1 dalies pagrindu, tuo parodant, kad tai pirmiausia yra bendros transporto politikos priemonė. Ji skirta išdėstyti bendrąsias tarptautinio transporto, važiuojančio per valstybės narės teritoriją, taisykles šios nuostatos a punkto prasme. Priimdama šios srities teisės aktus, Bendrija yra įgalinta ir pagal EB 6 straipsnį netgi įpareigota atsižvelgti į aplinkos apsaugos reikalavimus [21]. Atitinkamai reglamento preambulėje nurodoma, kad baigus galioti Protokolo ekologinių taškų sistemai reikia priimti priemones, ypač atsižvelgiant į numatomą padidėsiantį tranzito eismą po Bendrijos plėtros 2004 m. gegužės 1 dieną. Tačiau aštuntoje konstatuojamojoje dalyje taip pat pabrėžiama, kad „labai svarbu rasti nediskriminuojančius sprendimus iš Sutarties (įskaitant 6 straipsnį, 51 straipsnio 1 dalį ir 71 straipsnį) išplaukiantiems įsipareigojimams suderinti, pavyzdžiui, dėl laisvo prekių ir paslaugų judėjimo bei aplinkos apsaugos".

21 — Žr. 2005 m. rugsėjo 13 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Komisija prieš Tarybą* (C-176/03, Rink. p. I-7879, 42 punktas) ir sprendimo C-320/03, nurodyto 9 išnašoje, 73 punktą.

45. Taigi, viena vertus, iš reglamento teisinio pagrindo, kita vertus, iš konstatuojamųjų dalių aišku, kad Bendrijos teisės aktų leidėjas ketino sumažinti neigiamą poveikį aplinkai Austrijoje, *acquis communautaire* visiškai įsigaliojant transporto paslaugų srityje, tačiau taip pat siekė didesnio nei pagal Protokolą tranzito eismo liberalizavimo. Todėl negalima tvirtinti, kad Reglamentas Nr. 2327/2003 siekia vien aplinkosaugos tikslų. Bendrijos teisės aktų leidėjas aiškiai nustatė šių dviejų interesų pusiausvyrą. Atsižvelgiant į tai, Austrijos Respublikos pozicija, kad reglamentu siekta išlaikyti Protokolo aplinkosaugos tikslus, yra nepagrįsta.

46. Kitas žingsnis peržiūrint reglamento proporcingumą yra apsvarstyti, ar juo įvedama taškų sistema reiškia tinkamą priemonę siekti šių tikslų. Kaip buvo paaiškinta 16 punkte, taškų sistema iš esmės taikoma tik sunkiosioms krovininėms transporto priemonėms, naudojančioms 6–8 taškus. Transporto priemonių, kurių NO_x emisija yra didelė ir kurioms dėl to reikia daugiau nei aštuonių taškų, tranzitas per Austriją yra draudžiamas, išskyrus dvi transporto priemonių kategorijas. Mažai NO_x išmetančios transporto priemonės, kurios šiaip jau naudotų penkis taškus ir mažiau, yra visiškai atleidžiamos nuo šios taškų sistemos.

47. Drausdamas naudoti labiausiai teršiančias transporto priemones, reglamentas pašalina vieną svarbų aplinkos taršos šaltinį, todėl galima sakyti, kad tai turi tiesioginį teigiamą poveikį aplinkai. Šį poveikį gali (iš dalies) neutralizuoti galimas transporto padidėjimas kitose dviejose transporto priemonių kategorijose, iš kurių vienai netaikomi jokie kiekybiniai apribojimai. Nepaisant to, aišku, kad sistema yra nukreipta skatinti tranzito eismui per Austriją naudoti švaresnes transporto priemones. Tai gali būti laikoma tinkamu būdu derinti vidaus rinkos interesus su interesais mažinti naštą aplinkai, atsirandančią didėjant motorinio transporto eismui.

48. Atsižvelgiant į tai, reikia pripažinti, kad šia sistema pasiekiamas aplinkos apsaugos lygis galiausiai priklauso nuo vidutinės klasės transporto priemonių gaunamų taškų skaičiaus. Kaip minėta 17 punkte, šis skaičius pereinamojo laikotarpio metu mažėja. Austrijos vyriausybė skundžiasi, kad nustatytas taškų skaičius yra toks didelis, jog galimų gauti taškų yra daugiau, nei praktiškai reikia atitinkamoms transporto priemonėms. Todėl reglamentas, jos tvirtinimu, visiškai liberalizuoja tranzito eismą per jos teritoriją. Čia reikėtų pažymėti, kad gaunamų (ekologinių) taškų skaičius pagal Protokole nustatytą sistemą nuolat mažėjo ir kad reglamentas pratęsia šią tendenciją, ypač sunkiųjų krovininių transporto priemonių, naudojančių šešis, septynis ar aštuonis taškus, atžvilgiu. Jei atrodo, kad Bendrijos teisės aktų leidėjas, nustatydamas laisvo prekių judėjimo ir aplinkos apsaugos pusiausvyrą, nustatė gaunamų taškų skaičių, viršijantį tai, kas praktiškai reikalinga, tai nebūtinai reiškia, kad priemonė yra neproporcinga. Tai tiesiog rodo, kad skatinant švaresnių sunkiųjų krovininių transporto priemonių naudojimą sistema yra sėkmingesnė, nei manyta priemonės priėmimo metu. Todėl šis Austrijos vyriausybės pateiktas argumentas nekeičia išvados, kad pati Reglamente Nr. 2327/2003 numatyta sistema yra tinkamas būdas siekti ne vien aplinkosaugos tikslo, bet kartu ir tikslo užtikrinti laisvą transporto paslaugų teikimą bei laisvą prekių judėjimą.

49. Pagaliau dėl proporcingumo turi būti apsvarstyta, ar priemonė neviršija to, kas reikalinga jos tikslams pasiekti. Atsižvelgiant į tai, kad Reglamentas Nr. 2327/2003 siekia suderinti du skirtingus interesus, šis proporcingumo testo aspektas nagrinėtinas dviem kryptimis. Kalbant apie aplinkosaugos tikslą, klausimas yra toks: ar taškų sistema nustatytas transporto paslaugų apribojimas nėra pernelyg didelis. Kalbant apie tikslą labiau liberalizuoti tranzito eismą per Austriją, klausimas būtų – ar reglamentas yra pajėgus pakankamai užtikrinti aplinkos apsaugą.

50. Tokioje dviejų priešingų interesų situacijoje galima numatyti daugybę priemonių, kurios galėtų daugiau ar mažiau nusverti vieną tikslą prieš kitą. Pusiausvyros tarp jų suradimas yra tik Bendrijos teisės aktų leidėjo politinio apsisprendimo klausimas, ir Teisingumo Teismas negali nuspręsti dėl šio proceso rezultatų tinkamumo, nebent yra akivaizdu, kad teisės aktų leidėjas peržengė savo įgaliojimų ribas. Kaip minėta, būtent taip yra, kai pasirinkimai buvo padaryti per bendro sprendimo procedūrą, dalyvaujant Europos Parlamentui ir Tarybai.

51. Bet kuriuo atveju aišku, kad uždrausdamas labiausiai teršiančios sunkiųjų krovininių transporto priemonių klasės naudojimą tranzitui per Austriją ir nustatydamas mažėjančią ekologinių taškų sistemą, reglamentas prie aplinkos apsaugos prisidėjo labiau, nei būtų tuo atveju, jei visiškai įsigaliotų *acquis communautaire*. Kartu jis sukūrė didesnę, nors ir suvaržytą, laisvę teikti transporto paslaugas pereinamuoju trejų metų laikotarpiu. Todėl jis negali būti laikomas nei per daug ribojančiu vidaus rinkos atžvilgiu, nei akivaizdžiai nepakankamu aplinkos apsaugos atžvilgiu.

52. Austrijos vyriausybė taip pat tvirtina, kad taškų sistemos taikymas, ekologinių taškų sistemą anksčiau tvarkiusios bendrovės pateiktais skaičiavimais, būtų per brangus. Tačiau atsižvelgiant į tai, kad taškų sistemos pagal reglamentą taikymo sritis yra labiau ribota nei ekologinių taškų sistemos pagal Protokolą, taikant ją tik transporto priemonėms, naudojančioms nuo šešių iki aštuonių taškų, ir į tai, kad jau paruošta ekologinių taškų sistemos tvarkymo sistema, tai negali būti laikoma įtikinančiu argumentu.

53. Atsižvelgiant į pirmiau išdėstytus samprotavimus, Reglamentas Nr. 2327/2003 negali būti laikomas pažeidžiančiu proporcingumo principą, taigi pirmasis Austrijos Respublikos nurodytas neteisėtumo pagrindas atmestinas.

B — *Horizontalios aplinkos apsaugos nuostatos – EB 6 straipsnio pažeidimas*

1. Šalių argumentai

54. Teigdama, kad dėl Reglamento Nr. 2327/2003 didėja emisija, Austrijos vyriausybė daro išvadą, jog jis pažeidžia

EB 6 straipsnyje numatytą tikslą skatinti tvarią plėtrą, kurį ji laiko privaloma taisykle, ir tikslą siekti geriausios įmanomos aplinkos apsaugos.

2. Vertinimas

57. EB 6 straipsnis reikalauja, kad nustatant ir įgyvendinant EB 3 straipsnyje nurodytas Bendrijos politikos ir veiklos kryptis, apimančias bendrą transporto politiką, ypač siekiant skatinti tvarią plėtrą, būtų atsižvelgiama į aplinkos apsaugos reikalavimus.

55. Europos Parlamentas ir Taryba tvirtina, kad reglamentas prisideda prie aplinkos apsaugos Alpėse ir kad tranzito eismui per Austriją jis skatina naudoti mažiau teršiančias sunkiąsias transporto priemones. Jie pabrėžia, kad teisinis pagrindas yra EB 71 straipsnis dėl bendros transporto politikos, kuris nepalieka nepastebėtų ekonominių, socialinių ir ekologinių klausimų. Pagrindinės laisvės yra apribotos kuo labiau Austrijos naudai.

58. Teisingumo Teismas yra apibūdinęs šios nuostatos funkciją, nurodydamas, kad ji akcentuoja esminę aplinkos apsaugos tikslo prigimtį ir jo paplitimą įvairiose politikos ir veiklos srityse [22].

56. Komisija pažymi, kad neteisinga teigti, jog reglamentas prisideda prie NO_x emisijos didėjimo, atsižvelgiant į tai, kad, jo nesant, nuo Protokolo išimčių galiojimo pabaigos dienos būtų taikomas bendras Sutarties režimas ir nebūtų taikomi jokie ypatingi eismo per Austriją apribojimai. Reglamentas nustato skirtingų interesų pusiausvyrą ir, nors Austrijos Respublika pritartų kitokiam rezultatui, ši pusiausvyra bus pakeista baigus galioti reglamente numatytai tvarkai.

59. Nors ši nuostata suformuluota imperatyviais terminais, priešingai nei teigia Austrijos Respublika, negalima laikyti, kad ji nustato standartą, jog nustatant Bendrijos politikas aplinkos apsauga visuomet turi būti dominuojantis interesas. Toks aiškinimas nepriimtinai suvaržytų Bendrijos institucijų ir Bendrijos teisės aktų leidėjo įgaliojimus. Daugiausia ji gali būti laikoma Bendrijos institucijų pareiga tinkamai atsižvelgti į

22 — Sprendimo *Komisija prieš Tarybą*, nurodyto ankstesnėje išnašoje, 42 punktas.

ekologinius interesus politikos srityse, nepatenkančiose į aplinkos apsaugą *strigto sensu*. Reikalavimą peržiūrėti Bendrijos teisės akto galiojimą EB 6 straipsnis gali reikšti, tik jei į ekologinius interesus būtų akivaizdžiai nekreipiama dėmesio arba į juos būtų visiškai neatsižvelgiama.

60. Be to, atsižvelgiant į EB 6 straipsnio platų horizontalų pobūdį, dėl to, ar tam tikra nuostata pakankamai prisideda prie aplinkos apsaugos, neturėtų būti sprendžiama atskirai nuo kitų šiuo tikslu dėl susijusios veiklos priimtų Bendrijos priemonių. Tinkamos vertinimo ribos apima visas Bendrijos priimtas šios srities priemones. Taigi šioje byloje taip pat reikėtų atsižvelgti į direktyvas dėl oro kokybės ir jose valstybėms narėms suteikiamą kompetenciją priimti priemones planų ir programų pavidalu [23].

61. Todėl Reglamento Nr. 2327/2003 negalima pripažinti negaliojančiu tuo pagrindu, kad jis pažeidžia EB 6 straipsnį, taigi antrasis Austrijos Respublikos argumentas dėl neteisėtumo taip pat atmestinas.

C — *Protokolo 11 straipsnio tikslų pažeidimas*

1. Šalių argumentai

62. Dėl šio klausimo Austrijos Respublika teigia, kad Reglamentas Nr. 2327/2003 yra negaliojantis, nes jame nustatoma tranzito tvarka nepasiekiami pagrindiniai Bendrijos teisės tikslai apsaugoti aplinką ir visuomenės sveikatą. Ji tvirtina, kad nors Protokole numatytos ekologinių taškų sistemos galiojimas galėjo pasibaigti 2003 m. gruodžio 31 d., Protokolo 11 straipsnyje numatytas tikslas užtikrinti tranzito eismo keliamos taršos sumažinimą tvariu pagrindu [24] toliau taikomas kaip sudėtinė Bendrijos teisės dalis. Jos manymu, numatytas tranzito tvarkos pasibaigimas taikomas tik Protokolo 11 straipsnio 2 dalies nuostatoms. Neįmanoma, kad šias taisykles galėtų pakeisti privaloma Bendrijos sistema, kuri numatytų mažesnį apsaugos lygį. Tai ne tik prieštarautų valstybių narių valiai sudarant Protokolą, bet ir paneigtų laikinųjų susitarimų naudingus rezultatus. Kadangi bendrieji ir specialūs laikinosios tvarkos tikslai iki galiojimo pabaigos išlieka nepakitę, Bendrija, priimdama ją pakeičiančias nuostatas, privalo jų paisyti. Austrijos

23 — 1996 m. rugsėjo 27 d. Tarybos direktyva 96/62/EB dėl aplinkos oro kokybės vertinimo ir valdymo (OL L 296, p. 55) ir 1999 m. balandžio 22 d. Tarybos direktyva 1999/30/EB dėl sieros dioksido, azoto dioksido, azoto oksidų, kietųjų dalelių ir švino ribinių verčių aplinkos ore (OL L 163, p. 41).

24 — Protokolo 11 straipsnio 4 dalies vokiškojoje versijoje formuluotė „tvariu pagrindu" yra išreikšta sudėtingesniu terminu „dauerhaften und umweltgerechten Grundlage".

Respublika priduria, kad reglamentas yra nepajėgus pasiekti savo tikslo, nes Komisijos naudojamas ekologinių taškų kvotų skaičiavimo būdas yra pagrįstas neteisingomis prielaidomis, o tai lėmė iškreiptą tikrovės atspindėjimą ir nepagrįstą ekologinių taškų skaičiaus padidinimą 2004–2006 metais.

63. Europos Parlamentas ir Taryba remiasi tiksliomis ir aiškiomis Protokolo 11 straipsnio 4 ir 5 dalių dėl laikinosios tvarkos baigimosi formuluotėmis, kurias taip pat akcentavo Teisingumo Teismas savo sprendime *Austrija prieš Tarybą* [25]. Anot jų, Protokolo 11 straipsnis nėra tinkamas atskaitos taškas vertinant Reglamento Nr. 2327/2003 galiojimą. Jo galiojimas vertintinas atsižvelgiant į Bendrijos pirminės teisės nuostatas, galiojusias jam įsigaliojant. Tuo momentu Protokole numatytos tvarkos galiojimas pasibaigė. Reglamentas nustato naują tranzito tvarką, pagrįstą EB 71 straipsnio 1 dalimi.

64. Komisija sutinka su atsakovėmis esančiomis institucijomis ir pažymi, kad teisinės priemonės, kurios galiojimas pasibaigė, tikslai vėliau priimtam aktui negali turėti jokio teisinio poveikio. Be to, ginčijamoje priemonėje aiškiai nustatomi savi tikslai ir priėmimo priežastys, atitinkančios Bendrijos teisę. Komisija taip pat pastebi, kad jos naudoto ekologinių taškų apskaičiavimo būdo Austrijos vyriausybė rengiant reglamentą neginčijo.

65. Atsakydama į Komisijos pastabas, Austrijos vyriausybė atkerta, kad peržiūrėti reglamento galiojimą atsižvelgiant į ankstesnę tvarką yra pagrįsta, jei pats reglamentas remiasi ta tvarka. Be to, ji teigia, kad iš tikrųjų prieštaravo dėl Komisijos naudoto apskaičiavimo būdo per COREPER susitikimą 2003 m. lapkričio 19 d., vykstant taikinimo procedūrai ir daugelyje tiesioginių ekspertų lygio susitikimų su Komisija.

2. Vertinimas

66. Šiuo neteisėtumo argumentu Austrijos Respublika siekia Reglamento Nr. 2327/2003 galiojimo vertinimo standartą išvesti iš Protokolo tikslo sumažinti sunkiųjų krovininių transporto priemonių NO_x emisiją 60 %, taip pratęsiant Protokolo galiojimą baigus galioti ekologinių taškų sistemai 2003 m. gruodžio

25 — Nurodytas 4 išnašoje, 72 punktas.

31 dieną. Šio standarto statusą ji stengiasi sustiprinti tuo, kad jis numatytas pirminės Bendrijos teisės priemonėje.

67. Šio argumento negalima palaikyti dėl tokių priežasčių.

68. Pirma, tikslas galiausiai iki 2003 m. pabaigos sumažinti per Austriją važiuojančių sunkiųjų krovininių transporto priemonių NO_x emisiją 60 % yra laikinojo susitarimo, kuriuo nukrypstama nuo bendrųjų Bendrijos teisės taisyklių dėl prekių vežimo keliais, dalis [26]. Jo apimtis *ratione temporis* nustatytina siauriau. Šiuo atžvilgiu galima pažymėti, kad pats Protokolas parodo būtinybę riboti išimties, iš pradžių galiojusios iki 1998 m. sausio 1 d. (11 straipsnio 2 dalis), veikimą laike, numatydamas du vertinimo momentus – 1998 m. sausio 1 d. ir 2001 m. sausio 1 d., prieš pratęsiant jo galiojimą dar dviem trejų metų laikotarpiams (Protokolo 11 straipsnio 3 ir 4 dalys).

69. Antra, Protokolo 11 straipsnio 5 dalis aiškiai numato, kad „pasibaigus pereinamajam laikotarpiui taikoma visa *acquis communautaire*". Ši nuostata ne tik kategoriška savo apimtimi („visa"), bet ir taikoma nesąlygiškai, nereikalaujant jokio išankstinio sprendimo dėl jos veikimo, taip pat nesant jokios galimybės dar pratęsti laikinosios tvarkos galiojimą dėl bet kurios priežasties. Visiškas *acquis communautaire* taikymas tranzito eismui per Austrijos teritoriją nuo 2003 m. gruodžio 31 d. reiškia, kad šiam eismui bus taikomos bendrosios pirminės ir antrinės Bendrijos teisės taisyklės, reglamentuojančios transportavimo keliais paslaugas. Aplinkos apsaugos tikslų, kiek tai susiję su šiuo eismu, turi būti siekiama tokiomis tam priimtomis Bendrijos priemonėmis, kaip antai direktyvos dėl oro kokybės [27] ir nacionalinės priemonės, suderinamos su Sutarties nuostatomis dėl laisvo prekių judėjimo ir laisvės teikti paslaugas, jeigu Bendrijos teisės aktų leidėjas nenumato kitaip.

70. Trečia, nors NO_x emisijos sumažinimas 60 % yra aiškiai nurodytas Protokolo tikslas, apskritai atrodytų, kad kasmet pastoviai mažinant gaunamų ekologinių taškų skaičių buvo netiesiogiai siekiama skatinti tranziti-

26 — Ypač 1962 m. liepos 23 d. Pirmoji Tarybos direktyva, nustatanti tam tikras bendrąsias tarptautinio transporto (krovinių vežimo keliais samdos pagrindais ar už atlygį) taisykles (OL 70, 1962, p. 2005 ir 2006), ir 1992 m. kovo 26 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 881/92 dėl patekimo į rinką vežant krovinius Bendrijos keliais į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba kertant vienos ar kelių valstybių narių teritorijas (OL L 95, 1992, p. 1).

27 — Žr. 23 išnašoje nurodytas direktyvas.

niuose reisuose per Austriją laipsniškai pereiti prie ekologiškesnių sunkiųjų krovininių transporto priemonių. Be to, kaip pastebėjo Komisija, atsižvelgiant į visą Protokolą, raginantį Bendriją ir valstybes nares imtis priemonių gerinti geležinkelio infrastruktūrą, pereinamuoju laikotarpiu taip pat ketinta suteikti pakankamai laiko imtis priemonių, kad prekių gabenimas galėtų būti perkeltas iš kelių į geležinkelį. Manytina, kad tokia plėtotė prisidėtų prie konstruktyvesnio dėl tranzito eismo per Austriją kylančių aplinkos problemų sprendimo ir paruoštų dirvą visiškam *acquis communautaire* taikymui. Kad ir kaip būtų, nerealu manyti, jog ši konkreti užduotis gali būti keliama visais atvejais, atsižvelgiant į tai, kad ne visi reikšmingi veiksniai gali būti kontroliuojami.

71. Ketvirta, dar svarbiau akcentuoti, kad užduotis sumažinti taršą dėl sunkiųjų krovininių transporto priemonių NO_x emisijos 60 % yra politinis tikslas, kurio siekta Protokole susiejant sunkiųjų krovininių transporto priemonių tranzito eismą per Austriją su šių transporto priemonių NO_x emisijai lygaus ekologinių taškų skaičiaus turėjimu. Šioje sistemoje ekologinių taškų priemonė buvo teisiškai privalomas elementas, bet ne pats tikslas. Daugiausia toks tikslas teisiškai gali būti reikšmingas tik tuomet, kai juo aiškinama priemonės, parinktos jam siekti, apimtis ir turinys. Laikyti, kad tikslas gali būti toliau taikomas pasibaigus nustatytam jo įgyvendinimo terminui taip, kad reikštų priemonių, priimtų nustojus galioti jam pasiekti skirtoms priemonėms, galiojimo vertinimo standartą, prilygtų nepriimtinam kišimuisi į Bendrijos teisės aktų leidimo organų išskirtines teises nuspręsti, ar toje situacijoje turėtų būti priimamos paskesnės priemonės ir, jei taip, kokios. Kaip teisingai pastebi Komisija, tikslo politinis patrauklumas neturėtų būti painiojamas su galimybe jam būti teisiškai privalomam.

72. Austrijos vyriausybė teigia, kad kai Protokolo 11 straipsnio 4 dalis, numatanti mokslinį tyrimą, kokiu mastu taršos sumažinimo 60 % tikslas buvo pasiektas, nurodo, jos šis sumažėjimas buvo pasiektas „tvariu pagrindu“, reikia manyti, kad numatoma, jog tikslas bus ilgalaikis ir toliau galios po 2003 m. gruodžio 31 dienos. Tačiau vėlgi, net ir pritariant, kad šis tikslas gali būti patrauklus politiniu požiūriu, tai nėra teisės norma, kuri galėtų būti primesta nustatytoms teisėkūros institucijoms pasveriant

interesus ir nustatant prioritetus. Šios nuostatos prasme „taršos sumažinimas tvariu pagrindu" buvo kriterijus nustatant, ar ekologinių taškų sistemą reikėjo pratęsti paskutiniam trejų metų laikotarpiui.

D — *„Tikslumo" principo pažeidimas*

1. Šalių argumentai

73. Kitas Austrijos vyriausybės teiginys, kad tai, jog Reglamente Nr. 2327/2003 minimas Protokolas, reiškia, kad juo ketinama siekti to paties tikslo, kaip ir Protokolu, taip pat nepriimtinas. Reglamento pirmos konstatuojamosios dalies nuoroda tiesiog nurodo, kad ekologinių taškų sistema baigėsi 2003 m. gruodžio 31 d., taip parodant reglamento priėmimo kontekstą. Antroji nuoroda reglamento 3 straipsnio 2 dalies e punkte yra techninio pobūdžio, nurodanti, kad bendrosios NO_x emisijos vertė nustatoma remiantis buvusia ekologinių taškų sistema. Šiame kontekste žodžiu „buvusi" iš tikro pabrėžiamas pertraukiamumas, o ne tęsiamumas.

75. Austrija tvirtina, kad Reglamentas Nr. 2327/2003 pažeidžia tikslumo principą („Bestimmtheitsgrundssatz"), kuris remiantis ES 6 straipsnio 1 dalimi yra privalomas Bendrijos institucijoms. Ji teigia, kad įvairioms reglamento nuostatoms trūksta pakankamo aiškumo ir tikslumo, todėl jos pažeidžia teisinio saugumo principą. Konkrečiau ji nurodo tai, kad reglamento 3 straipsnio 2 dalies versijoje vokiečių kalba neaišku, ar transporto priemonėms, naudojančioms aštuonis taškus, yra ar nėra taikoma laikinoji taškų sistema. Toliau ji skundžiasi, kad reglamente neapibrėžiama „labai specializuotos paskirties transporto priemonių, kurių savikaina labai didelė ir ilgas ekonominės eksploatacijos laikotarpis", sąvoka. Be to, reglamento laikymosi monitoringas neįmanomas nesant vežėjų pareigos vežiotis atitinkamus dokumentus. Pagaliau reglamento 3 straipsnio 4 dalis leidžia Komisijai išplėsti reglamento taikymo sritį *ratione materiae*, nepaisant EB 202 straipsnio trečios įtraukos ir 211 straipsnio ketvirtos įtraukos.

74. Atsižvelgdamas į šiuos svarstymus, darau išvadą, kad Protokolo siekiamas tikslas negali būti norma vertinant Reglamento Nr. 2327/2003 galiojimą. Todėl trečiasis argumentas dėl neteisėtumo taip pat atmestinas.

76. Europos Parlamentas ir Taryba pripažįsta, kad 3 straipsnio 2 dalies vokiškojoje versijoje yra netikslumas dėl transporto

priemonių, naudojančių aštuonis taškus. Tačiau kadangi ši nuostata versijose kitomis kalbomis yra tiksli ir, remiantis Teisingumo Teismo praktika, Bendrijos teisės nuostatos turi būti aiškinamos ir taikomos atsižvelgiant į kitas oficialias kalbines versijas [28], ši aplinkybė negali turėti įtakos reglamento galiojimui. Be to, kadangi Austrijos vyriausybė dalyvavo derybose taikinimo komitete, apie šį netikslumą ji turėjo gerai žinoti. Bet kuriuo atveju šis kalbinių versijų skirtumas pašalintas klaidų ištaisymu, paskelbtu 2004 m. liepos 6 dieną [29]. Kadangi visiškai aišku, kurioms transporto priemonių kategorijoms taškų sistema buvo taikoma, teisinio saugumo reikalavimas tenkinamas.

77. Dėl tariamų netikslumų Komisija sako, kad, kadangi Austrijos Respublika dar nepriėmė Reglamento Nr. 2327/2003 įgyvendinimo priemonių, nebuvo įmanoma priimti reglamento 3 straipsnio 4 dalyje numatytų priemonių.

78. Austrijos vyriausybė prieštarauja dėl šių Komisijos argumentų, remdamasi tuo, kad praktiniai reglamento taikymo sunkumai atsiranda dėl detalių nuostatų, kurias turi priimti Komisija, nebuvimo, bet ne *vice versa*.

2. Vertinimas

79. *Bestimmtheitsgrundsatz* arba tikslumo principas, kuriuo remiasi Austrijos Respublika, yra viena iš teisinio saugumo principo išraiškų. ES 6 straipsnio 1 dalis, skelbianti, kad Europos Sąjunga yra grindžiama, *inter alia*, teisinės valstybės principu, iš tikrųjų gali būti laikomas formaliu šio principo pagrindu Sutartyje. Teisingumo Teismas įvairiais atvejais yra nusprendęs, jog teisinio saugumo principas yra vienas iš pagrindinių Bendrijos teisės principų, kuris reikalauja, kad taisyklės būtų aiškios ir tikslios tam, kad asmenys galėtų aiškiai žinoti savo teises ir pareigas bei atitinkamai elgtis [30]. Šis principas taip pat aiškiai išdėstytas 1998 m. gruodžio 22 d. Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos tarpinstituciniame susitarime dėl bendrųjų Bendrijos teisės aktų rengimo kokybės gairių. Pagal šių teisiškai

28 — 1998 m. balandžio 2 d. Sprendimas *EMU Tabac* (C-296/95, Rink. p. I-1605, 36 punktas).

29 — OL L 235, p. 23.

30 — Žr. 2005 m. balandžio 14 d. Sprendimą *Belgija prieš Komisiją* (C-110/03, Rink. p. I-2801, 30 punktas), 1981 m. liepos 9 d. Sprendimą *Gondrand Frères ir Garancini* (169/80, Rink. p. 1931) ir 1996 m. vasario 13 d. Sprendimą *Van Es Douane Agenten* (C-143/93, Rink. p. I-431, 27 punktas).

neprivalomų gairių 1 punktą Bendrijos teisės aktai rengiami aiškūs, paprasti ir tikslūs [31].

80. Tačiau Teisingumo Teismas taip pat yra pripažinęs, kad netikrumas dėl Bendrijos teisės nuostatos prasmės ir taikymo srities tai taisyklei gali būti būdingas. Vertinant tokios nuostatos atitiktį teisinio saugumo principui reikia apsiriboti analize, ar nagrinėjama teisinė priemonė yra tokia neaiški, kad priemonės adresatams sunku išsklaidyti bet kokias abejones dėl ginčijamo reglamento taikymo srities arba prasmės [32].

81. Pirmasis Austrijos Respublikos priekaištas susijęs su tuo, kad Reglamento Nr. 2327/2003 3 straipsnio 2 dalies originalioje vokiškojoje versijoje nebuvo visiškai aišku, ar sunkiosioms krovininėms transporto priemonėms, naudojančioms aštuonis taškus, taikoma taškų sistema, ar jas naudoti prekėms gabenti per Austriją draudžiama. Nors ši kalbinė versija, kaip pripažino atsakovėmis esančios institucijos, iš tikrųjų buvo kiek neaiški, kitos kalbinės versijos šiuo klausimu buvo visiškai aiškios. Jos teisingai remiasi Teisingumo Teismo praktika, pagal kurią vienodo taikymo ir aiškinimo būtinybė atmeta galimybę remtis tik viena iš teksto versijų, bet reikalauja, kad jis būtų aiškinamas remiantis tiek tikraisiais jo autoriaus ketinimais, tiek pastarojo siekiamu tikslu, ypač atsižvelgiant į versijas visomis kalbomis [33]. Be to, vokiškoji kalbinė versija buvo pataisyta oficialiu klaidų ištaisymu, taigi vien dėl šios priežasties nėra jokių abejonių dėl to, kad transporto priemones, naudojančias aštuonis taškus, galima naudoti tranzito eismui per Austriją ir joms taikoma laikinoji taškų schema.

82. Antrasis Austrijos Respublikos iškeltas klausimas yra susijęs su reglamento 3 straipsnio 2 dalies c punkte vartojamos „labai specializuotos paskirties transporto priemonių, kurių savikaina labai didelė ir ilgas ekonominės eksploatacijos laikotarpis“, sąvokos apibrėžimo nebuvimu. Čia galima paminėti Teisingumo Teismo pastabą, kad tam tikras neaiškumo laipsnis gali būti būdingas bet kuriai teisės akto nuostatai. Iš tikrųjų, kadangi neįmanoma numatyti visų galimų faktinių situacijų, kuriose taisyklė gali būti taikoma, ir siekiant užtikrinti pakankamai lankstų jos taikymą, teisėkūros institucija būtinai turi vartoti terminiją, kuri nebūtų per daug siaura. Kad ir kaip ten būtų, mano manymu, nagrinėjama nuostata, priešingai, veikiau yra aiški, atsižvelgiant į tai, kad joje

31 — OL C 73, 1999, p. 1.

32 — Žr. sprendimo *Komisija prieš Belgiją*, nurodyto 30 išnašoje, 31 punktą.

33 — 1969 m. lapkričio 12 d. Sprendimas *Stauder prieš Ulm* (29/69, Rink. p. 419, 3 punktas), 1988 m. liepos 7 d. Sprendimas *Moksel* (55/87, Rink. p. 3845, 15 punktas) ir sprendimo *EMU Tabac*, nurodyto 28 išnašoje, 36 punktas.

yra trys kriterijai numatytai kategorijai atskirti nuo kitų transporto priemonių.

83. Trečioji dėl šio klausimo Austrijos Respublikos iškelta problema yra ta, kad nesant pareigos vežiotis dokumentus neįmanoma kontroliuoti, ar laikomasi taškų sistemos. Reglamento Nr. 2327/2003 3 straipsnio 4 dalis įgalioja Komisiją, laikantis reglamento 5 straipsnio 2 dalyje nustatytos tvarkos, priimti tolesnes priemones dėl laikinosios taškų sistemos, taškų paskirstymo ir 3 straipsnio taikymo techninių klausimų sprendimo procedūrų. Jei Komisija teigia, kad ji negalėjo priimti papildomų priemonių tol, kol Austrijos Respublika atsisakė įgyvendinti reglamentą, o pastaroji nurodo, kad ji negalėjo jo įgyvendinti nesant šių priemonių, klausimas dėl laikymosi kontrolės atrodo labiau teorinis. Bet kuriuo atveju, atsižvelgiant į tai, jog pačiame reglamente yra nuostata dėl būtinų priimti priemonių, tai, kad jų neatsirado, kad ir kokia būtų priežastis, negali reikšti pagrindo panaikinti reglamentą.

84. Ketvirtasis Austrijos Respublikos nurodytas klausimas dėl netikslumo yra tas, kad teisės aktų leidimo įgaliojimų perdavimas Komisijai pagal reglamento 3 straipsnio 4 dalį leidžia jai išplėsti reglamento taikymo sritį *ratione materiae*. Tačiau pagal šios nuostatos, kuri buvo perfrazuota ankstesniame punkte, formuluotę šie įgaliojimai apsiriboja procedūromis, taškų paskirstymu ir techniniais klausimais. Taigi Komisijai perduotų teisėkūros įgaliojimų apimtis yra pakankamai apribota, ir nėra jokio pagrindo teigti, kad su šiais klausimais susijusios nuostatos galėtų išplėsti reglamento taikymo sritį *ratione materiae*.

85. Todėl ketvirtasis argumentas dėl neteisėtumo taip pat yra nepagrįstas.

VIII — Išlaidos

86. Pagal Procedūros reglamento 69 straipsnio 2 dalį pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jei laimėjusi šalis to prašė. Kadangi Europos Parlamentas ir Taryba prašė priteisti bylinėjimosi išlaidas, o Austrijos Respublika pralaimėjo bylą, pastaroji turi jas padengti. Atsižvelgiant į 69 straipsnio 4 dalį, Komisija, įstojusi į bylą Europos Parlamento ir Tarybos pusėje, turi padengti savo bylinėjimosi išlaidas.

IX — Išvada

87. Remdamasis šiais svarstymais, darau išvadą, kad Teisingumo Teismas turėtų:

— pripažinti Austrijos Respublikos pareikštą ieškinį priimtinu,

— atmesti ieškinį kaip nepagrįstą,

— priteisti iš Austrijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas,

— nurodyti Komisijai padengti savo bylinėjimosi išlaidas.