BESCHLUSS DES PRÄSIDENTEN DES GERICHTSHOFES
14. November 2003 *

In der Rechtssache C-393/03 R

Republik Österreich, vertreten durch H. Dossi als Bevollmächtigten, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Antragstellerin,

gegen

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch C. Schmidt und W. Wils als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Antragsgegnerin,

unterstützt durch

Italienische Republik, vertreten durch I. M. Braguglia als Bevollmächtigten im Beistand von M. Fiorilli, avvocato dello Stato, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

* Verfahrenssprache: Deutsch.

Streithelferin,

wegen einstweiliger Anordnung im Zusammenhang mit der Klage auf Nichtigerklärung der von der Kommission ausgesprochenen endgültigen Ablehnung der an sie gerichteten Auffordung zum Tätigwerden sowie des Beschlusses der Kommission vom 1. Juli 2003, mit dem die ungekürzte Freigabe der Ökopunkte für das Jahr 2003 verfügt wurde,

erlässt

DER PRÄSIDENT DES GERICHTSHOFES

nach Anhörung des Generalanwalts L. A. Geelhoed

folgenden

Beschluss

1 Die Republik Österreich hat mit Klageschrift, die am 11. September 2003 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, nach Artikel 230 EG beantragt, die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 1. Juli 2003 ausgesprochene endgültige Ablehnung der von diesem Mitgliedstaat an sie gerichteten Aufforderung, durch Vorschlag eines Entwurfes zur Reduktion der Zahl der Ökopunkte für das Jahr 2003 tätig zu werden, für nichtig zu erklären, hilfsweise, den Beschluss der Kommission vom 1. Juli 2003, mit dem die ungekürzte Freigabe der Ökopunkte für das Jahr 2003 verfügt wurde, für nichtig zu erklären.

2 Mit besonderem Schriftsatz, der am selben Tag bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat die Republik Österreich nach den Artikeln 242 EG und 243 EG beantragt, den Beschluss der Kommission vom 1. Juli 2003 auszusetzen und die Kommission zu beauftragen, alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die tatsächliche Inanspruchnahme der bereits ausgegebenen, aber noch nicht verbrauchten Ökopunkte aus dem Kontingent für das Jahr 2003 in jenem Ausmaß zu sistieren, das zur allfälligen Durchführung einer außerordentlichen Reduktion der Ökopunkte im Jahr 2003 erforderlich wäre, hilfsweise, die Kommission zu beauftragen, alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die tatsächliche Inanspruchnahme der noch nicht verbrauchten Ökopunkte in dem Ausmaß zu sistieren, das im Fall einer sich bis zum Ende des Jahres 2004 erstreckenden außerordentlichen Ökopunktereduktion im Jahr 2003 auf den Rest des Jahres 2003 anteilig entfallen würde, ferner hilfsweise, die Kommission zu beauftragen, die Gemeinschaftsreserve der Ökopunkte für das Jahr 2003 nicht zur Verteilung zu bringen.

3 Die Antragstellerin hat weiters nach Artikel 84 § 2 der Verfahrensordnung beantragt, den im Rahmen des Verfahrens der einstweiligen Anordnung gestellten Anträgen vorsorglich, noch vor Eingang der Stellungnahme der Gegenpartei, bis zur Verkündung des Beschlusses, durch den dieses Verfahren abgeschlossen wird, stattzugeben.

4 Die Kommission hat ihre schriftliche Stellungnahme zum Antrag auf einstweilige Anordnung am 2. Oktober 2003 eingereicht.

5 Die Italienische Republik hat mit Schriftsatz, der am 29. Oktober 2003 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, beantragt, im vorliegenden Verfahren der einstweiligen Anordnung als Streithelferin zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen zu werden.

6 Dem Antrag auf Zulassung als Streithelfer im Verfahren der einstweiligen Anordnung ist nach Artikel 40 Absätze 1 und 4 der Satzung des Gerichtshofes und Artikel 93 §§ 1 und 2 der Verfahrensordnung stattzugeben.

7 Die Italienische Republik hat ihren Streithilfeschriftsatz mit Telefax vom 7. November 2003 eingereicht.

Rechtlicher Rahmen

8 Das Protokoll Nr. 9 über den Straßen- und Schienenverkehr sowie den kombinierten Verkehr in Österreich zur Akte über die Bedingungen des Beitritts der Republik Österreich, der Republik Finnland und des Königreichs Schweden und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge (ABl. 1994, C 241, S. 21, und ABl. 1995, L 1, S. 1, im Folgenden: Protokoll) enthält eine Sonderregelung für den Straßengütertransitverkehr durch Österreich.

9 Artikel 1 Buchstabe c des Protokolls definiert „Transitverkehr durch Österreich" als „[jeden] Verkehr durch österreichisches Hoheitsgebiet, bei dem der Ausgangs- und Zielpunkt außerhalb Österreichs liegen".

10 Artikel 1 Buchstabe e des Protokolls definiert den „Straßengütertransitverkehr durch Österreich" als „[jeden] Transitverkehr durch Österreich, der mit Lastkraftwagen durchgeführt wird, unbeschadet ob diese Lastkraftwagen beladen oder unbeladen sind".

11 Nach Artikel 1 Buchstabe g des Protokolls gelten als „bilateraler Verkehr" „alle grenzüberschreitenden Fahrten eines Fahrzeugs, bei denen sich der Ausgangs- bzw. Zielpunkt in Österreich und der Ziel- bzw. Ausgangspunkt in einem anderen Mitgliedstaat befindet, sowie Leerfahrten in Verbindung mit solchen Fahrten".

12 Artikel 11 Absatz 2 des Protokolls sieht vor:

„a) Die NO_x-Gesamtemission von Lastkraftwagen im Transit durch Österreich wird im Zeitraum zwischen dem 1. Januar 1992 und dem 31. Dezember 2003 gemäß der Tabelle in Anhang 4 um 60 v. H. reduziert.

b) Die Reduktion der NO_x-Gesamtemission dieser Lastkraftwagen wird über ein Ökopunktesystem verwaltet. Innerhalb dieses Systems benötigt jeder Lkw im Transitverkehr durch Österreich eine Ökopunkteanzahl, die dem Wert der NO_x-Emissionen des jeweiligen Lkw-Wertes gemäß ‚Conformity of Production' (COP)-Wert bzw. Wert gemäß Betriebserlaubnis entspricht. Die Bemessung und Verwaltung dieser Punkte wird im Anhang 5 festgelegt.

c) Sollte in einem Jahr die Zahl der Transitfahrten den für das Jahr 1991 festgelegten Referenzwert um mehr als 8 v. H. übersteigen, trifft die Kommission nach dem Verfahren des Artikels 16 geeignete Maßnahmen in Übereinstimmung mit Anhang 5 Nummer 3.

..."

13 Die Schutzklausel des Artikels 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls (im Folgenden: 108%-Klausel) soll die Zunahme des Transitverkehrs begrenzen, zu der die technischen Fortschritte bei der Entwicklung abgasärmerer Motoren führen könnten. Da im Jahr 1991 die Zahl der Transitfahrten durch Österreich 1 490 900 betrug, liegt der Schwellenwert nach dieser Klausel bei 1 610 172 Transitfahrten.

14 Artikel 11 Absatz 6 Unterabsatz 1 des Protokolls bestimmt:

„Die Kommission erlässt nach dem Verfahren des Artikels 16 detaillierte Maßnahmen im Zusammenhang mit den Verfahren des Ökopunktesystems, der Aufteilung der Ökopunkte sowie mit technischen Fragen zur Anwendung dieses Artikels, die mit dem Beitritt Österreichs in Kraft treten."

15 Artikel 16 des Protokolls sieht vor, dass die Kommission von einem Ausschuss unterstützt wird, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt (im Folgenden: Ökopunkteausschuss), und legt die Modalitäten des Tätigwerdens dieses Ausschusses fest.

16 Die Kommission erließ nach Artikel 11 Absatz 6 des Protokolls die Verordnung (EG) Nr. 3298/94 vom 21. Dezember 1994 über verfahrenstechnische Einzelheiten im Zusammenhang mit dem System von Transitrechten (Ökopunkten) für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich, begründet durch Artikel 11 des Protokolls Nr. 9 zur Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens (ABl. L 341, S. 20). Diese Verordnung wurde geändert durch die Verordnungen (EG) Nr. 1524/96 der Kommission vom 30. Juli 1996 (ABl. L 190, S. 13), Nr. 609/2000 der Kommission vom 21. März 2000 (ABl. L 73, S. 9) und Nr. 2012/2000 des Rates vom 21. September 2000 (ABl. L 241, S. 18), wobei Letztere durch das Urteil vom 11. September 2003 in der Rechtssache C-445/00 (Österreich/Rat, Slg. 2003, I-8549) teilweise für nichtig erklärt worden ist. In den nachfolgenden Ausführungen bezeichnet der Ausdruck „Verordnung Nr. 3298/94" diese Verordnung in der so geänderten Fassung.

17 Die Kontrolle der Umsetzung des Ökopunktesystems erfolgte ursprünglich durch Verwendung von Papierformularen (Ökokarten).

18 Mit der Verordnung Nr. 1524/96 führte die Kommission ein Kontrollsystem ein, bei dem ein als „Umweltdatenträger" bezeichnetes, im Kraftfahrzeug eingebautes elektronisches Gerät verwendet wird, das eine automatische Entwertung der Ökopunkte ermöglicht.

19 Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung Nr. 3298/94 bestimmt:

„Der Fahrer eines Lastkraftwagens im Hoheitsgebiet Österreichs hat die nachstehend aufgeführten Unterlagen mitzuführen und diese auf Verlangen den Aufsichtsbehörden zur Prüfung vorzulegen, entweder:

...

b) ein im Kraftfahrzeug eingebautes elektronisches Gerät, das eine automatische Entwertung der Ökopunkte ermöglicht und als ‚Umweltdatenträger' (‚ecotag') bezeichnet wird;..."

20 Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung Nr. 3298/94 sieht vor:

„Die Umweltdatenträger werden gemäß den in Anhang F aufgeführten technischen Spezifikationen hergestellt, programmiert und angebracht. Zulassung, Programmierung und Anbringung der Umweltdatenträger können durch die zuständigen Stellen eines jeden Mitgliedstaats erfolgen."

21 Anhang F der Verordnung Nr. 3298/94 sieht u. a. vor:

„*Transitdeklaration*

Der Fahrzeugdatenträger hat über eine Eingabemöglichkeit zur Deklaration einer Ökopunkt-befreiten Fahrt zu verfügen.

Der Status dieser Deklaration muss entweder am Fahrzeugdatenträger klar ersichtlich sein oder es muss die Möglichkeit geben, ihn in eine definierte Ausgangsstellung zu versetzen. In jedem Fall muss sichergestellt sein, dass für die Bewertung im System nur der Status zum Zeitpunkt der Einreise herangezogen wird."

22 Artikel 2 Absätze 2 und 5 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 3298/94 lautet:

„(2) Ist das Fahrzeug mit einem Umweltdatenträger versehen, wird nach Bestätigung einer anrechnungspflichtigen Transitfahrt von Ökopunkteguthaben des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, die Anzahl von Ökopunkten abgezogen, die den auf dem Umweltdatenträger des Fahrzeugs gespeicherten Angaben über die NO_x-Emissionen entspricht. Die hierfür erforderliche Infrastruktur wird von den österreichischen Behörden zur Verfügung gestellt und unterhalten.

Bei Fahrzeugen, die mit einem Umweltdatenträger versehen sind und im bilateralen Verkehr eingesetzt werden, muss der Umweltdatenträger so eingestellt werden, dass ersichtlich wird, dass vor der Einfahrt in österreichisches Hoheitsgebiet keine Transitfahrt durchgeführt wird.

...

(5) ...

Wenn das Fahrzeug mit einem Umweltdatenträger ausgestattet ist, setzen die österreichischen Behörden eine benannte Stelle des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, innerhalb von 48 Stunden davon in Kenntnis, dass eine Transitfahrt durchgeführt wurde. Auch die Kommission wird hiervon unterrichtet."

23 Artikel 3 Absätze 2 und 3 der Verordnung Nr. 3298/94 bestimmt:

„(2) Durchgängiger Verkehr, bei dem die österreichische Staatsgrenze einmal auf der Schiene — sei es im konventionellen Eisenbahnverkehr oder im kombinierten Verkehr — und davor oder danach auf der Straße überschritten wird, gilt nicht als Straßengütertransitverkehr im Sinne von Artikel 1 Buchstabe e) des Protokolls Nr. 9, sondern als bilateraler Verkehr im Sinne von Artikel 1 Buchstabe g).

(3) Unbeschadet der Bestimmungen des Absatzes 2 wird durchgängiger Transitverkehr durch Österreich als bilateraler Verkehr betrachtet, wenn er über folgende Bahnhöfe abgewickelt wird:

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

24 Schließlich bestimmt Artikel 14 der Verordnung Nr. 3298/94:

„Eine Fahrt, bei der das Fahrzeug entweder eine vollständige Ladung in Österreich absetzt oder aufnimmt und im Fahrzeug geeignete Nachweisunterlagen mitgeführt werden, ist ungeachtet der Strecke, über die die Einreise des Fahrzeugs nach Österreich oder die Ausreise erfolgt, von der Entrichtung der Ökopunkte befreit."

Sachverhalt

25 Die Republik Österreich teilte der Kommission mit Schreiben vom 21. Januar 2003 mit, dass aus den zu diesem Zeitpunkt vorliegenden statistischen Daten über die ökopunktepflichtigen Gesamttransitfahrten 2002 hervorgehe, dass der Referenzwert von 1991, d. h. 1 490 900 Transitfahrten, um mehr als 8 % überschritten werde.

26 Mit Schreiben vom 4. April 2003 übermittelte die Republik Österreich der Kommission die endgültige Ökopunktestatistik für das Jahr 2002, die die Überschreitung bestätigte. Die Statistik wies für 2002 insgesamt 1 718 622 „deklarierte Transitfahrten" aus, also eine Überschreitung des Referenzwertes des Jahres 1991 um 15,27 %.

27 Mit Schreiben vom 7. April 2003 übermittelte die Republik Österreich der Kommission in Beantwortung eines Schreibens der Kommission vom 6. März 2003 zusätzliche Daten und Aufschlüsselungen.

28 Der Ökopunkteausschuss prüfte in seiner neunundzwanzigsten und in seiner dreißigsten Sitzung am 7. Mai und am 10. Juni 2003 die österreichische Statistik für das Jahr 2002 und erörterte die Frage, ob nicht für die Entscheidung über die Anwendbarkeit der 108%-Klausel bestimmte Fahrten unberücksichtigt bleiben müssten. Am Ende dieser Erörterungen kam die Kommission zu dem Schluss,

dass die für die Entscheidung über die Anwendbarkeit dieser Klausel maßgebliche Fahrtenzahl für das Jahr 2002 bei 1 588 735 Fahrten und somit unter dem in Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls festgelegten Schwellenwert von 1 610 172 Fahrten liege.

29 Insbesondere vertrat die Kommission die Ansicht, dass wegen fehlender Transitnachweise drei Kategorien von Fahrten nicht als Transitfahrten gezählt werden dürften und dass die entsprechenden Fahrten daher von der Gesamtfahrtenzahl, die die Republik Österreich angegeben habe, abgezogen werden müssten: 56 242 Fahrten mit Ein- und Ausreise über denselben Grenzübergang, 69 433 Fahrten, bei denen es keine Daten über die Ausreise gebe, und 7 812 Anfahrten zum kombinierten Verkehr („Rollende Landstraße").

30 Mit Schreiben vom 27. Juni 2003 forderte die Republik Österreich die Kommission nach Artikel 232 Absatz 2 EG auf, dadurch tätig zu werden, dass sie dem Ökopunkteausschuss den Entwurf einer Verordnung zur Reduktion der Ökopunkte für das Jahr 2003 vorlegt.

31 Am 1. Juli 2003 beschloss die Kommission, die 108%-Klausel nicht für das Jahr 2003 anzuwenden und die restlichen Ökopunkte für dieses Jahr in vollem Umfang auszugeben.

32 Auf der Grundlage dieses Beschlusses gab die Kommission am 1. Juli 2003 die restlichen elektronischen Ökopunkte für das Jahr 2003 aus.

Zum Antrag auf einstweilige Anordnung

Vorbringen der Parteien

33 Die Antragstellerin macht geltend, dass die Kommission durch den Erlass des Beschlusses vom 1. Juli 2003 gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 16 des Protokolls sowie aus Anhang 5 Nummer 3 des Protokolls verstoßen habe.

34 Die Zahl der Transitfahrten habe nämlich den in Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls vorgesehenen Schwellenwert von 108 % überschritten.

35 Zur Stützung dieser Behauptung trägt die Antragstellerin im Wesentlichen vor, dass eine Fahrt als Transitfahrt zu werten sei, wenn sie bei der Einreise in österreichisches Hoheitsgebiet als solche deklariert worden sei, und dass die Kommission deshalb ausschließlich auf die Zahl der als Transitfahrten deklarierten Fahrten, wie sie aus den von den österreichischen Behörden vorgelegten Statistiken hervorgehe, abstellen müsse.

36 Aus der Definition des Begriffes „Transitverkehr durch Österreich" in Artikel 1 Buchstabe c des Protokolls ergebe sich nicht, dass zur Feststellung, ob der Schwellenwert des Artikels 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls überschritten sei, nur die tatsächlich durchgeführten und damit jeweils im Einzelfall überprüften Transitfahrten herangezogen werden dürften.

37 Das Primärrecht treffe keine Aussage darüber, wie die „Zahl der Transitfahrten" gemäß Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls festgestellt werden solle.

38 Beim Sekundärrecht sei zu unterscheiden zwischen den Vorschriften über das Papierformularsystem (Ökokarten) und jenen, durch die das elektronische System (Umweltdatenträger) geschaffen worden sei. In dem ausschließlich auf Ökokarten basierenden System lägen den Statistiken und somit dem Prüfungsprozess, ob eine Überschreitung des in Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls festgelegten Schwellenwerts stattgefunden habe, die Fahrten zugrunde, die der Fahrer beim Grenzübertritt mittels „Kleben von Ökopunkten" als Transitfahrten deklariert habe. Das Deklarationsprinzip sei somit bereits dem alten System immanent gewesen.

39 Was das elektronische System anbelange, so setze Artikel 2 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 3298/94 das Deklarationsprinzip offensichtlich voraus. Nach dieser Vorschrift müsse nämlich bei „Fahrzeugen, die mit einem Umweltdatenträger versehen sind und im bilateralen Verkehr eingesetzt werden, der Umweltträger so eingestellt werden, dass ersichtlich wird, dass vor der Einfahrt in österreichisches Hoheitsgebiet keine Transitfahrt durchgeführt wird".

40 Dieser Wortlaut bedeute, dass der Fahrer eines Lastkraftwagens verpflichtet sei, vor der Einreise in österreichisches Hoheitsgebiet durch Knopfdruck am Umweltdatenträger zu deklarieren, ob er eine ökopunktebefreite Fahrt oder eine dem Ökopunktesystem unterliegende Transitfahrt durchführe.

41 Hinsichtlich der Erfassung der vom Fahrer vorzunehmenden Deklaration bestimme Anhang F der Verordnung Nr. 3298/94, dass „sichergestellt sein [muss], dass für die Bewertung im System nur der Status zum Zeitpunkt der Einreise herangezogen wird".

42 Die Antragstellerin führt weiter aus, dass die erforderlichen Einrichtungen zum Lesen der Datenträger, deren Schaffung ihr nach Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 3298/94 obliege, den Abzug der Ökopunkte nach Deklaration durch den Fahrer bei der Einreise in österreichisches Hoheitsgebiet ermöglichen müssten; sie könne deshalb nicht dazu verpflichtet sein, die Erfassung der Ausreisedaten sicherzustellen.

43 Nach Auffassung der Antragstellerin ist das alleinige Abstellen auf die Deklarationen der Fahrer auch unbedingt erforderlich. Die Definition des Begriffes „Transitverkehr durch Österreich" gemäß Artikel 1 Buchstabe c des Protokolls werde sekundärrechtlich durch Ausnahmen und Klarstellungen ergänzt (Ausschluss von Fahrten mit Genehmigung der Europäischen Verkehrsministerkonferenz [CEMT], Einbeziehung des Verbringens von Teilladungen nach Österreich, Ausschluss gemäß Artikel 14 der Verordnung Nr. 3298/94 von Fahrzeugen, die eine vollständige Ladung in Österreich absetzen oder aufnehmen), die zur Folge hätten, dass die im elektronischen Kontrollsystem aufgezeichneten Daten nicht darauf schließen ließen, ob es sich um Transitfahrten im Sinne der genannten Definition handele. Die Deklarationen der Fahrer stellten somit die einzige zuverlässige Quelle dar.

44 Bei den Diskussionen, die im Rahmen der Vorarbeiten zur Verordnung Nr. 1524/96 im Ökopunkteausschuss geführt worden seien, hätten sich die Kommission und die Mitgliedstaaten letztlich darauf geeinigt, als entscheidendes Kriterium für die Qualifikation einer Fahrt die durch den Fahrer im Wege des Umweltdatenträgers erfolgende Deklaration bei der Einfahrt nach Österreich heranzuziehen.

45 Die gegenteilige Auffassung der Kommission würde eine manuelle Überprüfung der Frachtpapiere für jede einzelne Fahrt voraussetzen, wodurch dem elektronischen Kontrollsystem der Sinn genommen werde.

46 Schließlich macht die Antragstellerin geltend, dass sie die Ökopunktestatistik bislang immer auf der Basis des Deklarationsprinzips erstellt und der Kommission übermittelt habe.

47 Die Antragstellerin kommt zu dem Ergebnis, dass alle als Transitfahrten deklarierten Fahrten für die Anwendung der 108%-Klausel zu berücksichtigen seien. Ihr obliege weder rechtlich noch faktisch, den Einzelbeweis zu führen, dass eine Transitfahrt durchgeführt worden sei, wenn die Fahrt eindeutig als solche deklariert worden sei. Allenfalls seien lediglich jene als Transitfahrten deklarierten Fahrten in Abzug zu bringen, bei denen sicher sei, dass sie trotz eindeutiger Deklaration keine Transitfahrten hätten gewesen sein können.

48 Die Belastungen für Umwelt und Gesundheit, die unmittelbar aus der Nichtanwendung der 108%-Klausel folgten, seien ein schwerer und nicht wieder gutzumachender Schaden, wie der Beschluss vom 23. Februar 2001 in der Rechtssache C-445/00 R (Österreich/Rat, Slg. 2001, I-1461, Randnrn. 103 bis 106) bestätige. Dieser Schaden wiege im Rahmen einer Interessenabwägung schwerer als die geringfügigen negativen Beeinflussungen des Binnenmarktes, die durch die beantragte einstweilige Anordnung bewirkt würden.

49 Selbst wenn das durch das Protokoll eingeführte Ökopunktesystem Ende des Jahres 2003 auslaufe, werde mit hoher Wahrscheinlichkeit auch im Jahr 2004 eine Ökopunkteregelung in Kraft sein. Folglich könnten durch eine Erstreckung der Ökopunktereduktion bis zum Ende des Jahres 2004 und eine nur anteilsmäßige Kürzung noch im Jahre 2003 (siehe Urteil Österreich/Rat, Randnrn. 75 und 76) die Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit der auf dem betreffenden Markt tätigen Unternehmen und allgemeiner auf das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarktes wesentlich verringert werden. Deshalb beantragt die Antragstellerin, im Wege der einstweiligen Anordnung die noch nicht verbrauchten Ökopunkte in dem Ausmaß zu sistieren, das auf den Rest des Jahres 2003 anteilig entfallen würde.

50 Die Kommission weist darauf hin, dass der vorliegende Antrag auf einstweilige Anordnung — mit Ausnahme u. a. des Antrags auf anteilige Sistierung der noch nicht verbrauchten Ökopunkte — einschließlich seiner Begründung mit dem Antrag der Antragstellerin aus dem Jahr 2002 übereinstimme, der mit dem Beschluss vom 23. Oktober 2002 in der Rechtssache C-296/02 R (Österreich/Kommission, Slg. 2002, I-9159) zurückgewiesen worden sei. Die Kommission stützt sich auf diesen Beschluss und erklärt, dass sie ihre Ausführungen auf die Punkte beschränke, die im vorliegenden Fall von den Erwägungen abwichen, die die Antragstellerin bereits in ihrem Antrag in jener Rechtssache angestellt habe.

51 Zu dem neuen, hilfsweise gestellten Antrag der Antragstellerin, die Inanspruchnahme der Ökopunkte in dem Ausmaß zu sistieren, das im Fall einer sich bis zum Ende des Jahres 2004 erstreckenden außerordentlichen Ökopunktereduktion im Jahr 2003 auf den Rest des Jahres 2003 anteilig entfallen würde, trägt die Kommission vor, dass das durch das Protokoll eingeführte Ökopunktesystem am

31. Dezember 2003 sein Ende finde und es daher ausgeschlossen sei, einen Teil der Ökopunkte des jetzigen Systems auf das Jahr 2004 zu übertragen.

52 An der im vorgenannten Beschluss Österreich/Kommission vorgenommenen Analyse ändere sich daher nichts.

53 Ergänzend weist die Kommission darauf hin, dass die Mitgliedstaaten in der einunddreißigsten Sitzung des Ökopunkteausschusses am 18. September 2003 einstimmig beschlossen hätten, die von ihnen begehrten Ökopunkte aus der Gemeinschaftsreserve zur Verteilung zu bringen. Im Anschluss an diesen Beschluss habe eine große Zahl der Mitgliedstaaten einen dringenden unmittelbaren Bedarf an Ökopunkten bei der Kommission angemeldet.

54 Die Italienische Republik kritisiert das von der Antragstellerin verfochtene Deklarationsprinzip. Für die Anwendung der 108%-Klausel dürften nur die „echten" Transitfahrten berücksichtigt werden, d. h. die tatsächlich durchgeführten Transitfahrten und nicht diejenigen, von denen auf der Grundlage der Deklaration des Fahrers bloß angenommen werde, dass es sich um Transitfahrten handele.

55 Im Hinblick auf Artikel 1 Buchstabe c des Protokolls müssten für die Einstufung einer Fahrt als Transitfahrt alle Informationen geprüft werden, die durch das elektronische System registriert würden, u. a. der Grenzübergang der Einreise des Fahrzeugs in das österreichische Hoheitsgebiet und der Grenzübergang der Ausreise des Fahrzeugs aus diesem Hoheitsgebiet. Die „Deklaration" sei somit nur eines der Beurteilungskriterien, um die Art der durchgeführten Fahrt zu bestimmen. Die Antragstellerin räume im Übrigen ein, dass es für die Anwendung der 108%-Klausel zulässig sei, von der Gesamtzahl der als Transitfahrten deklarierten Fahrten diejenigen abzuziehen, bei denen trotz einer eindeutigen „Deklaration" feststehe, dass es sich nicht um solche gehandelt haben könne.

56 Zu den Anträgen der Republik Österreich einschließlich desjenigen, der die Möglichkeit betrifft, einen Teil der Reduktion der Ökopunkte des Jahres 2003 auf das Jahr 2004 zu erstrecken, weist die Italienische Republik darauf hin, dass das durch das Protokoll eingeführte Ökopunktesystem am 31. Dezember 2003 auslaufe. Daher könnten die Wirkungen dieses Systems, insbesondere die Sanktionen, nicht über diesen Zeitpunkt hinaus verlängert werden, und zwar selbst dann nicht, wenn für das Jahr 2004 ein neues System eingeführt werden sollte, das das in Kraft befindliche System ersetze. Unter diesen Umständen wäre der Schaden für die Tätigkeit der Gemeinschaftstransportunternehmen nicht wieder gutzumachen, wenn den Anträgen der Antragstellerin stattgegeben würde.

Würdigung

57 Da die schriftlichen Stellungnahmen der Parteien alle Angaben enthalten, die für die Entscheidung über den Antrag erforderlich sind, besteht keine Veranlassung zu einer mündlichen Anhörung.

58 Vorab ist daran zu erinnern, dass nach den Artikeln 242 EG und 243 EG im Verfahren der einstweiligen Anordnung, wenn dies den Umständen nach nötig erscheint, die Durchführung der angefochtenen Handlung ausgesetzt oder die erforderlichen einstweiligen Anordnungen getroffen werden können. Hierbei sind die Voraussetzungen des Artikels 83 § 2 der Verfahrensordnung zu berücksichtigen, wie sie durch die Rechtsprechung des Gerichtshofes näher bestimmt worden sind (Beschluss Österreich/Kommission, Randnr. 70).

59 Sodann ist darauf hinzuweisen, dass mit Ausnahme des Antrags auf anteilige Sistierung der noch nicht verbrauchten Ökopunkte der vorliegende Antrag auf einstweilige Anordnung inhaltlich im Wesentlichen mit dem Antrag auf einstweilige Anordnung übereinstimmt, den die Antragstellerin im Jahr 2002 gestellt hatte und der Gegenstand des vorgenannten Beschlusses Österreich/Kommission ist.

60 In diesem Beschluss wird Folgendes ausgeführt:

„80 ... das von der Antragstellerin angeführte Deklarationsprinzip [wirft] einige Fragen auf.

81 Die Antragstellerin räumt zunächst ein, dass einige der als Transitfahrten deklarierten und somit in ihre Statistiken aufgenommenen Fahrten nicht notwendig Transitfahrten waren.

82 Die unwiderlegbare Vermutung, die sie an die Deklarationen der Fahrer knüpfen möchte, könnte somit zu einer künstlichen Erhöhung der für die Anwendung der 108%-Klausel zu berücksichtigenden Zahl von Fahrten führen, was nur dann vertretbar wäre, wenn sich in den Rechtsvorschriften klare Anhaltspunkte dafür finden.

83 Bei einer ersten Prüfung scheint aber keines der auf den Wortlaut der Bestimmungen gestützten Argumente unzweifelhaft zu belegen, dass sämtliche Deklarationen als Transitfahrten zu verbuchen sind.

84 Im Übrigen hat die Antragstellerin, als sie zwischen den verschiedenen Kategorien von Fahrten unterschieden hat, die die Kommission von der Gesamtzahl der erfassten Fahrten ausgeschlossen hat, nicht dargelegt, weshalb sie meint, dass es sich sehr wohl in jedem Fall um Transitfahrten handele.

85 Sie hat lediglich behauptet, dass es einen Grundsatz gebe, wonach unabhängig von der wahren Natur der tatsächlich durchgeführten Fahrt nur die Deklaration zähle.

86 Daher kann im Stadium des Verfahrens der einstweiligen Anordnung nicht vorbehaltlos dem Ansatz der Antragstellerin gefolgt werden, der auf die Auffassung hinausläuft, dass Ungewissheiten infolge der Schwächen des bestehenden elektronischen Kontrollsystems zu der Vermutung führen müssten, dass im Rahmen der Entscheidung über die Anwendbarkeit der 108%-Klausel jede Deklaration eine Transitfahrt bedeute.

87 Darüber hinaus erscheinen die Gegenargumente der [Kommission] insbesondere deswegen gewichtig, weil sie auf den Wortlaut des Protokolls selbst gestützt sind und bei einer ersten Prüfung eher den mit dem Ökopunktesystem verfolgten Zielen zu entsprechen scheinen.

...

89 Aus dem Vorstehenden folgt, dass das Vorbringen der Antragstellerin zwar nicht gänzlich unbegründet erscheint, nach einer ersten Prüfung jedoch nicht schwerer wiegt als die von der Kommission... angeführten Rechtfertigungen und Erläuterungen.

90 Somit sind die betroffenen Interessen abzuwägen, wobei der schwere und nicht wieder gutzumachende Schaden das Kriterium für die behauptete Dringlichkeit, den ersten Punkt des in diesem Rahmen durchgeführten Vergleichs, darstellt.

91 Die Dringlichkeit, auf die sich die Antragstellerin beruft, hängt mit Erwägungen des Schutzes der Umwelt insbesondere gegen die Störungen infolge des hohen Verkehrsaufkommens zusammen.

92 Ein solcher Schaden kann, wenn er feststeht, tatsächlich nicht wieder gutgemacht werden, da derartige Störungen ihrem Wesen nach rückwirkend nicht ungeschehen gemacht werden können.

93 Im vorliegenden Fall sind jedoch sowohl das tatsächliche Vorliegen als auch die Schwere des behaupteten Schadens unmittelbar mit der Beurteilung des Fumus boni iuris des Antrags verknüpft.

94 Die negativen Folgen des Straßentransitverkehrs durch Österreich stellen nämlich nur dann einen Umweltschaden dar, dem unter Umständen abgeholfen werden müsste, wenn erwiesen ist, dass sie das beim Erlass des Protokolls als hinnehmbar angesehene Ausmaß überschreiten. Dies ist, wie sich aus der Prüfung [im Rahmen] des vorliegenden Beschlusses ergibt, nach einer ersten Prüfung nicht eindeutig der Fall.

95 Die vorliegende Situation unterscheidet sich insoweit wesentlich von der in der bereits zitierten Rechtssache Österreich/Rat, in der der besonders ausgeprägte Charakter des Fumus boni iuris es rechtfertigte, die Dringlichkeit, auf die sich die Antragstellerin berufen konnte, besonders zu berücksichtigen (Beschluss Österreich/Rat, Randnr. 110).

96 Was die übrigen im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigenden Interessen betrifft, so wird aus den Prognosen für die Verwendung der Ökopunkte für das [laufende] Jahr... deutlich, dass eine im gegenwärtigen Stadium beschlossene Reduktion der Zahl der verteilten Ökopunkte unmittelbare und erhebliche Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit der auf dem betreffenden Markt tätigen Unternehmen und allgemeiner auf das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarktes hätte.

97 Da der Beschluss faktisch endgültige Wirkungen erzeugen kann, fällt deshalb die Interessenabwägung zugunsten einer Zurückweisung des Antrags aus."

61 Die Antragstellerin hat nichts dafür vorgetragen, dass die in der vorstehenden Randnummer wiedergegebene Würdigung, die sich auf ihr Vorbringen und ihre Anträge im Rahmen der vorgenannten Rechtssache Österreich/Kommission bezieht, hinsichtlich ihres entsprechenden Vorbringens und ihrer entsprechenden Anträge im Rahmen des vorliegenden Antrags auf einstweilige Anordnung anders ausfallen müsste.

62 Unter diesen Umständen gilt diese Würdigung auch für das Vorbringen und die Anträge im Rahmen des vorliegenden Verfahrens.

63 Zum Antrag der Antragstellerin auf anteilige Sistierung der noch nicht verbrauchten Ökopunkte ist darauf hinzuweisen, dass ihm die Hypothese zugrunde liegt, dass es möglich sei, eine etwaige Reduktion der Ökopunkte im Jahr 2003 bis zum Ende des Jahres 2004 zu erstrecken. Diese Annahme kann jedoch nicht bestätigt werden, denn das durch das Protokoll eingeführte Ökopunktesystem läuft am 31. Dezember 2003 aus, und selbst dann, wenn für das Jahr 2004 ein Ökopunktesystem vorgesehen sein sollte, ist nicht sicher, dass es möglich sein wird, die Ökopunkte des geltenden Systems auf das Jahr 2004 zu übertragen.

64 In Anbetracht dessen bestünde bei einer Entscheidung, mit der im Wege der einstweiligen Anordnung die Inanspruchnahme der bereits ausgegebenen, aber noch nicht verbrauchten Ökopunkte in dem Ausmaß sistiert würde, das auf den Rest des Jahres 2003 anteilig entfallen würde, die Gefahr, dass diese Ökopunkte verloren gingen und somit die Geschäftstätigkeit der auf dem betreffenden Markt tätigen Unternehmen und allgemeiner das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigt würden.

65 Folglich kann die Berücksichtigung des Interesses der Antragstellerin an der anteiligen Sistierung der noch nicht verbrauchten Ökopunkte nichts an der Feststellung ändern, dass die Interessenabwägung zugunsten einer Zurückweisung des Antrags auf einstweilige Anordnung ausfällt.

66 Nach alledem ist der Antrag auf einstweilige Anordnung zurückzuweisen.

Aus diesen Gründen

hat

DER PRÄSIDENT DES GERICHTSHOFES

beschlossen:

1. Der Antrag auf einstweilige Anordnung wird zurückgewiesen.

2. Die Kostenentscheidung bleibt vorbehalten.

Luxemburg, den 14. November 2003

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident

V. Skouris