KENDELSE AFSAGT AF DOMSTOLENS PRÆSIDENT

30. juli 2003 *

I sag C-320/03 R,

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved C. Schmidt, som befuldmægtiget, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøger,

mod

Republikken Østrig,

sagsøgt,

angående en begæring om udsættelse af gennemførelsen af det sektorbestemte kørselsforbud, der er fastsat i Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol af

* Processprog: tysk.

27. maj 2003 om begrænsning af trafikken på motorvej A12 »Inntalautobahn«,

har

DOMSTOLENS PRÆSIDENT

afsagt følgende

Kendelse

1 Ved stævning indleveret til Domstolens Justitskontor den 24. juli 2003 har Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber i medfør af artikel 226 EF anlagt sag med påstand om, at det fastslås, at Republikken Østrig har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 1 og 3 i Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 af 26. marts 1992 om adgang til markedet for vejgodstransport i Fællesskabet, som udføres fra eller til en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstaters områder (EFT L 95, s. 1), artikel 1 og 6 i Rådets forordning (EØF) nr. 3118/93 af 25. oktober 1993 om betingelserne for transportvirksom-

heders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (EFT L 279, s. 1), og artikel 28 EF-30 EF, idet den har fastsat det i Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol af 27. maj 2003 (BGBl. II, 2003/279, herefter »bekendtgørelsen«), indeholdte kørselsforbud, der berører lastbiler, som transporterer visse varer.

2 Ved særskilt dokument indleveret til Domstolens Justitskontor den 25. juli 2003 indgav Kommissionen i henhold til artikel 242 EF og 243 EF en begæring om foreløbige forholdsregler med påstand om, at Republikken Østrig pålægges at træffe de nødvendige forholdsregler med henblik på at udsætte gennemførelsen af bekendtgørelsen, indtil Domstolen har truffet afgørelse i hovedsagen.

3 Kommissionen anmodede i henhold til procesreglementets artikel 84, stk. 2, ligeledes om, at begæringen om foreløbige forholdsregler midlertidigt blev taget til følge, førend modparten fremførte sine bemærkninger, indtil der er afsagt kendelse til endelig afgørelse af sagen om foreløbige forholdsregler.

4 Kommissionen har i begæringen om foreløbige forholdsregler resumeret sagens faktiske omstændigheder således. Den 27. maj 2003 vedtog Landeshauptmann von Tirol i medfør af den østrigske lov Immissionsschutzgesetz-Luft den pågældende bekendtgørelse, som forbyder kørsel med lastbiler, der transporterer visse varer, på en ca. 46 km lang strækning af motorvej A12 »Inntalautobahn«. Dette totale kørselsforbud træder direkte i kraft den 1. august 2003 og er for de berørte køretøjers vedkommende af ubestemt varighed.

5 Den pågældende bekendtgørelse er baseret på den østrigske lov Immissionsschutzgesetz-Luft og tilsigter at nedsætte emissioner i forbindelse med menneskelige aktiviteter og på denne måde forbedre luftkvaliteten med henblik på at sikre en varige beskyttelse af menneskers sundhed samt beskyttelsen af fauna og flora (bekendtgørelsens artikel 1).

6 Den pågældende bekendtgørelses artikel 2 afgrænser en »sanitær zone« bestående af en strækning på 46 km af motorvej A12 »Inntalautobahn« mellem kommunerne Kundl og Ampass. Bekendtgørelsens artikel 3 forbyder lastvogne eller sættevogne, hvis maksimalt tilladte vægt overstiger 7,5 tons, og lastvogne med anhængere, hvis samlede maksimalt tilladte vægt overstiger 7,5 tons, at transportere følgende varer: affald, der er optaget på den europæiske liste over affald (svarende til Kommissionens beslutning 2000/532/EF af 3.5.2000 om afløsning af beslutning 94/3/EF om udarbejdelse af en liste over affald i henhold til artikel 1, litra a), i Rådets direktiv 75/442/EØF om affald og af Rådets beslutning 94/904/EF om udarbejdelse af en liste over farligt affald i henhold til artikel 1, stk. 4, i Rådets direktiv 91/689/EØF om farligt affald (EFT L 226, s. 3), i den udgave, der følger af Rådets beslutning 2001/573/EF af 23.7.2001 om ændring af Kommissionens beslutning 2000/532/EF for så vidt angår listen over affald (EFT L 203, s. 18)), korn, brænde, bark og kork, jernmalm og non-ferromalme, sten, jord, udgravningsmateriale, motorkøretøjer og anhængere, samt bygningsstål. Forbuddet har direkte virkning, hvorfor det ikke kræves, at der udstedes bekendtgørelser fra myndighedernes side.

7 Artikel 4 undtager fra det i den pågældende bekendtgørelses artikel 3 indeholdte forbud lastvogne, hvis transport påbegyndes eller afsluttes i byen Innsbruck eller i distrikterne Kufstein, Schwaz eller Innsbruck-Land. Immissionsschutzgesetz-Luft indeholder andre undtagelser. Loven undtager forskellige kategorier af køretøjer fra forbuddet, heriblandt navnlig vejvæsenets køretøjer, renovationskøretøjer samt landbrugs- og skovbrugskøretøjer. Disse køretøjer er direkte undtaget. Der kan ansøges om særlig dispensation for andre køretøjer, såfremt dette sker i offentlig interesse, eller der foreligger en væsentlig egen interesse.

8 Kommissionen er af den opfattelse, at kørselsforbuddet åbenbart hindrer den frie udveksling af tjenesteydelser på området for godstransport, som er garanteret i EF-traktaten og stadfæstet ved afledt ret i forordning nr. 881/92 og forordning nr. 3118/93, samt de frie varebevægelser som omhandlet i artikel 28 EF.

9 Foranstaltningen berører de facto, om end ikke udelukkende så i overvejende grad, transitten af de pågældende varer. Den medfører en i hvert fald indirekte forskelsbehandling. Dette er ifølge Kommissionen uforeneligt med de førnævnte forordninger om markedet for godstransport i Fællesskabet og om cabotage samt med artikel 28 EF ff., for så vidt som der ikke anføres nogen begrundelse herfor. En sådan foranstaltning kan ikke begrundes med miljøbeskyttelseshensyn, og den er under alle omstændigheder uforholdsmæssig.

10 Hvad angår uopsætteligheden har Kommissionen bl.a. anført, at den pågældende bekendtgørelse har direkte og betydelige indvirkninger på aktiviteterne i de transportvirksomheder, der er aktive på det berørte marked, og mere generelt på det indre markeds tilfredsstillende funktion.

11 Sagen har ifølge Kommissionen principiel betydning, da andre østrigske Länder med omfattende transittrafik allerede har meddelt, at de vil følge det tyrolske eksempel og overveje vedtagelsen af kørselsforbud. Det er heller ikke udelukket, at andre medlemsstater også kan overveje foranstaltninger af denne karakter.

12 Desuden rammer kørselsforbuddet direkte logistikkæden hos de erhvervsdrivende, som håndterer de pågældende varer, idet denne er strengt dikteret af markedsbehovene. Den nationale foranstaltning, som er vedtaget ensidigt og uden varsel, ændrer pludseligt og radikalt de nuværende vilkår for Fællesskabets godstransportmarked, som ifølge Kommissionen ikke længere fuldt ud vil kunne genskabes. Ifølge Kommissionen er det de svageste led i kæden, det først går ud over, dvs. vejtransportvirksomhederne og især de små virksomheder, der som følge af størrelsen af deres bilpark har specialiseret sig i transport af én bestemt slags varer. Mere end halvdelen af de berørte transportvirksomheder råder ifølge Kommissionen kun over 1-3 lastbiler, og 31% råder over 4-10 lastbiler. Kun ca. 15% af virksomhederne har mere end ti køretøjer.

13 For de virksomheder, der har specialiseret sig i transport af visse varer, og til dette formål benytter specielle køretøjer (f.eks. transport af nye biler eller affald), er kørselsforbuddet lig med et generelt forbud, da disse ikke uden vanskeligheder vil kunne omstille sig til transport af andre varer.

14 I hovedparten af medlemsstaterne, især i Tyskland, er der overkapacitet inden for vejtransportsektoren, hvilket forklarer den omfattende konkurrence mellem virksomhederne og de ringe avancer. Kun de virksomheder, som formår at udnytte deres køretøjer fuldt ud, er ifølge Kommissionen konkurrencedygtige på dette marked. Det er således af afgørende betydning for transportvirksomhederne ikke at miste løbende ordrer eller eksisterende kunder. En ventetid på nogle få dage vil allerede nu kunne betyde økonomisk sammenbrud for de virksomheder, som har få køretøjer.

15 I denne kritiske situation har de berørte transportvirksomheder teoretisk set kun to muligheder for at komme uden om kørselsforbuddet: de kan vælge en omfartsvej eller overgå til transport pr. jernbane.

16 Kommissionen har efter en undersøgelse af disse muligheder gjort gældende, at de berørte virksomheder uanset disses indstilling vil pådrage sig yderligere omkostninger og tidstab, såfremt de ikke tvinges til fuldstændigt at indstille deres aktiviteter. Henset til den omfattende konkurrence inden for vejgodstransportsektoren vil disse ekstraomkostninger ikke kunne overvæltes direkte på ordregiverne eller kunderne, men skal afholdes af transportvirksomhederne i hvert fald i første omgang. Ifølge Kommissionen er det imidlertid kun de store virksomheder, der er i stand til at udligne ekstraomkostninger på en strækning (i dette tilfælde Brenner-vejen via Østrig). De små virksomheder, der har specialiseret sig i transport af de varer, der er omhandlet i kørselsforbuddet, vil

ikke umiddelbart kunne afholde disse ekstraomkostninger og vil miste deres ordrer og ordregivere. Henset til, at hovedparten af de små virksomheder som allerede nævnt er specialiserede, må det ifølge Kommissionen frygtes, at mange af disse ikke på kort sigt kan tage imod erstatningsordrer og må lade deres køretøjer stå ubenyttede hen.

17 Kommissionen har på denne baggrund konkluderet, at det i betragtning af vejtransportvirksomhedernes ringe avancer må frygtes, at de pågældende små og mellemstore virksomheder tvinges til at dreje nøglen om. Dette tab er tungtvejende for den europæiske økonomi og vil ikke blive erstattet.

18 Det fremgår af de oplysninger, som Republikken Østrig er fremkommet med under den administrative procedure og i særdeleshed i sin stillingtagen til Kommissionens begrundede udtalelse, at det er dens opfattelse, at den pågældende bekendtgørelse er i overensstemmelse med fællesskabsretten. Det omhandlede kørselsforbud blev ifølge Republikken Østrig vedtaget under overholdelse af de nationale retsregler og EF-direktiverne om beskyttelse af luftkvaliteten. Der er tale om en foranstaltning, som er nødvendig, forholdsmæssig og ikke indebærer forskelsbehandling. Kommissionens bekymringer med hensyn til disse foranstaltningers katastrofale virkninger er grundløse, da transport pr. jernbane ifølge Republikken Østrig er et muligt alternativ — både teknisk og økonomisk — til befordring af de varer, der er omhandlet i kørselsforbuddet.

19 I henhold til procesreglementets artikel 84, stk. 2, kan præsidenten tage en begæring om foreløbige forholdsregler til følge, førend modparten har fremført sine bemærkninger. Han kan senere ændre eller ophæve afgørelsen, også på embedes vegne.

20 På dette tidspunkt af proceduren har Republikken Østrig endnu ikke kunnet fremføre sine bemærkninger til Kommissionens begæring om foreløbige forholdsregler, således at det endnu ikke er muligt at afgøre, om Kommissionen i tilstrækkeligt omfang såvel retligt som faktisk har redegjort for nødvendigheden af den anmodede foranstaltning.

21 Ikke desto mindre forekommer de af Kommissionen fremførte anbringender ikke umiddelbart at savne ethvert grundlag, og det kan ikke udelukkes, at det med de af Kommissionen fremførte omstændigheder godtgøres, at der foreligger den uopsættelighed, der er påkrævet for øjeblikkeligt at foreskrive den begærede foranstaltning.

22 Derimod ses det ikke umiddelbart, at nogle få ugers udsættelse af gennemførelsen af den pågældende bekendtgørelse i alvorlig grad vil undergrave det i bekendtgørelsens artikel 1 omhandlede formål.

23 Under disse omstændigheder, og i særdeleshed henset til, at den pågældende bekendtgørelses ikrafttræden er umiddelbart forestående, findes det af retsplejehensyn nødvendigt at opretholde status quo, indtil der er taget stilling til begæringen om foreløbige foranstaltninger (jf. i denne retning kendelse af 28.6.1999, sag C-195/90 R, Kommissionen mod Tyskland, Sml. I, s. 2715).

24 Det bestemmes derfor, at Republikken Østrig foreløbigt udsætter det i den pågældende bekendtgørelse indeholdte kørselsforbud, indtil der er afsagt kendelse til endelig afgørelse af nærværende sag om foreløbige forholdsregler.

På grundlag af disse præmisser

bestemmer

DOMSTOLENS PRÆSIDENT

1) **Republikken Østrig udsætter det i Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol af 27. maj 2003 fastsatte sektorbestemte kørselsforbud om begrænsning af trafikken på motorvej A12 »Inntalautobahn«, indtil der er afsagt kendelse til endelig afgørelse af nærværende sag om foreløbige forholdsregler.**

2) **Afgørelsen om sagens omkostninger udsættes.**

Således bestemt i Luxembourg den 30. juli 2003.

R. Grass

Justitssekretær

G.C. Rodríguez Iglesias

Præsident