BESCHIKKING VAN DE PRESIDENT VAN HET HOF
30 juli 2003 *

In zaak C-320/03 R,

Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door C. Schmidt als gemachtigde, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg,

verzoekster,

tegen

Republiek Oostenrijk,

verweerster,

betreffende opschorting van het sectorale rijverbod krachtens de Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrs-

* Procestaal: Duits.

beschränkende Maßnahmen erlassen werden (verordening van de minister-president van Tirol, waarbij op de autoweg A 12 door het dal van de Inn verkeersbeperkende maatregelen worden vastgesteld) van 27 mei 2003,

geeft

DE PRESIDENT VAN HET HOF

de navolgende

Beschikking

1 Bij op 24 juli 2003 ter griffie van het Hof neergelegd verzoekschrift heeft de Commissie van de Europese Gemeenschappen krachtens artikel 226 EG het Hof verzocht vast te stellen dat de Republiek Oostenrijk, door vrachtauto's die bepaalde goederen vervoeren een rijverbod op te leggen krachtens de Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden (verordening van de minister-president van Tirol, waarbij op de autoweg A 12 door het dal van de Inn verkeersbeperkende maatregelen worden vastgesteld) van 27 mei 2003 (BGBl. II 279/2003; hierna: „bestreden regeling"), de verplichtingen niet is nagekomen die op haar rusten krachtens de artikelen 1 en 3 van verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van 26 maart 1992 betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Gemeenschap van of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van een of meer lidstaten

(PB L 95, blz. 1), de artikelen 1 en 6 van verordening (EEG) nr. 3118/93 van de Raad van 25 oktober 1993 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot het binnenlands goederenvervoer over de weg in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn (PB L 279, blz. 1), en de artikelen 28 EG tot en met 30 EG.

2 Bij afzonderlijke akte, neergelegd ter griffie van het Hof op 25 juli 2003, heeft de Commissie krachtens de artikelen 242 EG en 243 EG het Hof in kort geding verzocht, de Republiek Oostenrijk te gelasten de nodige maatregelen te nemen om de tenuitvoerlegging van de bestreden regeling op te schorten totdat het Hof op het beroep in hoofdzaak heeft beslist.

3 De Commissie heeft uitdrukkelijk krachtens artikel 84, lid 2, van het Reglement voor procesvoering verzocht om de maatregel nog vóór de indiening van de opmerkingen van de wederpartij toe te staan tot de einduitspraak in kort geding.

4 In haar verzoek vat de Commissie de feiten samen als volgt. Krachtens het Oostenrijkse Immissionsschutzgesetz-Luft heeft de Landeshauptmann van Tirol op 27 mei 2003 bij de bestreden regeling voor een gedeelte van ongeveer 46 km van de autoweg A 12 door het dal van de Inn een rijverbod afgekondigd voor vrachtauto's die bepaalde goederen vervoeren. Dit absolute rijverbod treedt voor de betrokken voertuigen vanaf 1 augustus 2003 voor onbepaalde tijd rechtstreeks in werking.

5 Op basis van het Oostenrijkse Immissionsschutzgesetz-Luft beoogt de bestreden regeling de door menselijke activiteiten veroorzaakte emissies te verminderen en daardoor de luchtkwaliteit te verbeteren, teneinde een duurzame bescherming van de volksgezondheid en van de flora en fauna te verzekeren.

6 In § 2 van de bestreden regeling wordt een „saneringsgebied" aangewezen, te weten een gedeelte van ongeveer 46 km van de autoweg A 12 door het dal van de Inn tussen de gemeentes Kundl en Ampass. In dit saneringsgebied is krachtens § 3 van de bestreden regeling het rijden met vrachtauto's of trekkers met opleggers met een maximaal toegestaan totaal gewicht van meer dan 7,5 ton en vrachtauto's met aanhangwagens waarbij het maximaal toegestane totaal gewicht van beide voertuigen gezamenlijk meer dan 7,5 ton bedraagt, verboden voor het vervoer van de volgende goederen: alle afvalstoffen vermeld in de Europese lijst van afvalstoffen [opgenomen in beschikking 2000/532/EG van de Commissie van 3 mei 2000 tot vervanging van beschikking 94/3/EG houdende vaststelling van een lijst van afvalstoffen overeenkomstig artikel 1, onder a), van richtlijn 75/442/EEG van de Raad betreffende afvalstoffen en beschikking 94/904/EG van de Raad tot vaststelling van een lijst van gevaarlijke afvalstoffen overeenkomstig artikel 1, lid 4, van Richtlijn 91/689/EEG van de Raad betreffende gevaarlijke afvalstoffen (PB L 226, blz. 3), zoals gewijzigd bij beschikking 2001/573/EG van de Raad van 23 juli 2001 tot wijziging van beschikking 2000/532/EG van de Commissie wat de lijst van afvalstoffen betreft (PB L 203, blz. 18)], granen, rondhout en kurk, ferro- en nonferrometalen, stenen, aarde, afgegraven grond, motorvoertuigen en aanhangwagens, alsmede bouwstaal. Het verbod treedt zonder verdere uitvoeringsmaatregel rechtstreeks in werking.

7 Op het verbod van § 3 van de bestreden regeling geldt ingevolge § 4 een uitzondering voor commercieel vervoer waarvan het begin- en het eindpunt van de rit op het grondgebied van de stad Innsbruck of in de districten Kufstein, Schwaz of Innsbruck-Land ligt. Verder bevat het Immissionsschutzgesetz-Luft zelf andere uitzonderingen. Diverse voertuigcategorieën, zoals voertuigen voor wegenonderhoud, vuilnisafvoer, en land- en bosbouw, zijn daarin rechtstreeks uitgezonderd. Voor andere voertuigen kan een individuele ontheffing worden aangevraagd, voorzover er sprake is van een algemeen belang of een sterk persoonlijk belang.

8 Volgens de Commissie belemmert het rijverbod heel duidelijk de in het EG-Verdrag gewaarborgde en in het afgeleide recht, te weten de verordeningen nrs. 881/92 en 3118/93, geconcretiseerde vrijheid van dienstverlening in het goederenvervoer alsmede het vrij verkeer van goederen in de zin van artikel 28 EG.

9 De maatregel treft in feite, zij het niet uitsluitend maar wel overwegend, het internationale transitvervoer van de betrokken goederen. Hij is dus althans indirect discriminerend. Dat is onverenigbaar zowel met de genoemde verordeningen betreffende de markt van het goederenvervoer over de weg in de Gemeenschap en de cabotage als met de artikelen 28 e.v. EG, voorzover daarvoor geen rechtvaardiging bestaat. Een dergelijke maatregel kan niet op grond van de bescherming van het milieu worden gerechtvaardigd en is in elk geval onevenredig.

10 Met betrekking tot de spoedeisendheid stelt de Commissie onder meer, dat de bestreden regeling rechtstreekse en ernstige gevolgen heeft voor de activiteiten van de op de betrokken markt werkzame vervoersondernemingen en meer in het algemeen voor de goede werking van de interne markt.

11 Vanuit het oogpunt van de openbare orde heeft de zaak een modelkarakter, omdat reeds andere Oostenrijkse deelstaten met veel transitverkeer hebben verklaard het voorbeeld van Tirol te willen volgen en het instellen van rijverboden te overwegen. Bovendien is het niet uitgesloten dat ook andere lidstaten dergelijke maatregelen in overweging kunnen nemen.

12 Verder raakt het sectorale rijverbod rechtstreeks de precies op de marktbehoeften afgestemde logistieke keten van de marktdeelnemers die de betrokken goederen verhandelen. De onmiddellijk en eenzijdig vastgestelde nationale maatregel veroorzaakt plotselinge en wezenlijke, achteraf niet meer volledig terug te draaien wijzigingen van de thans op de gemeenschappelijke markt van het goederenvervoer over de weg heersende voorwaarden. De zwakste schakels in de keten, in concreto de wegvervoersondernemingen en vooral kleine ondernemingen die zich op grond van de omvang van hun wagenpark op het vervoer van één goederensoort hebben gespecialiseerd, zijn de eersten die daarvan schade zullen ondervinden. Meer dan de helft van de betrokken vervoersondernemingen beschikt slechts over één tot drie vrachtauto's en nog eens 31 % over vier tot tien vrachtauto's. Slechts ongeveer 15 % van de ondernemingen heeft meer dan tien voertuigen.

13 Voor ondernemingen die zich in het vervoer van bepaalde goederen hebben gespecialiseerd en daarvoor speciale voertuigen gebruiken (bijvoorbeeld het vervoer van nieuwe auto's of afvalstoffen), komt het sectorale rijverbod neer op een algemeen rijverbod, omdat zij niet zonder meer op het vervoer van andere goederen kunnen omschakelen.

14 In de meeste lidstaten, vooral in Duitsland, heerst in de sector goederenvervoer over de weg overcapaciteit, die zorgt voor harde concurrentie tussen de ondernemingen en geringe winstmarges. Enkel degene die zijn voertuigen ononderbroken kan exploiteren, is in staat om de concurrentie op deze markt het hoofd te bieden. Het is dus voor vervoersondernemingen van levensbelang om bestaande opdrachten en klanten niet kwijt te raken. Voor ondernemingen met weinig voertuigen kan enkele dagen stilstaan reeds tot economische ondergang leiden.

15 In deze kritieke situatie zijn er voor de betrokken vervoersondernemingen theoretisch slechts twee mogelijkheden om het rijverbod te ontlopen: zij kunnen een andere route kiezen of omschakelen op het vervoer per spoor.

16 Na een bespreking van deze mogelijkheden concludeert de Commissie dat de betrokken ondernemingen met extra kosten en tijdverlies zullen worden geconfronteerd, wat zij ook doen om hun werkzaamheden niet volledig te moeten stoppen. Gelet op de harde concurrentie in de sector goederenvervoer over de weg kunnen deze extra kosten niet rechtstreeks op de opdrachtgevers of de klanten worden afgewenteld, maar zullen, althans voorlopig, door de vervoerders zelf moeten worden gedragen. Alleen grote ondernemingen zijn in staat de extra kosten op een traject (in casu de Brennerroute door Oostenrijk) te compenseren. Kleine ondernemingen die zich op het vervoer van de door het rijverbod getroffen goederen hebben gespecialiseerd, kunnen deze extra kosten,

zelfs niet voor korte tijd, voor hun rekening nemen en zullen hun opdrachten en opdrachtgevers kwijtraken. Op grond van de reeds genoemde specialisatie van de meeste kleine ondernemingen moet worden gevreesd dat velen van hen op korte termijn geen vervangende opdrachten kunnen verwerven en hun wagenpark dus buiten bedrijf moeten stellen.

17 De Commissie komt tot de slotsom dat, gelet op de geringe winstmarges van de wegvervoersondernemingen, moet worden gevreesd dat de betrokken kleine en middelgrote ondernemingen gedwongen zullen worden hun bedrijf te sluiten. Deze schade weegt zwaar voor de Europese economie en zal onherstelbaar zijn.

18 Uit de verklaringen van de Republiek Oostenrijk tijdens de precontentieuze procedure en in het bijzonder uit haar antwoord op het met redenen omkleed advies van de Commissie blijkt, dat zij de bestreden regeling verenigbaar met het gemeenschapsrecht acht. Het omstreden rijverbod is haars inziens in overeenstemming met de nationale rechtsregels en de communautaire richtlijnen betreffende de bescherming van de luchtkwaliteit. Het gaat om een noodzakelijke, evenredige en niet discriminerende maatregel. Ook de stellingen van de Commissie over de rampzalige economische gevolgen van deze maatregel zijn ongegrond, aangezien het spoor een, zowel technisch als economisch, bruikbaar alternatief voor het vervoer van de door het sectorale rijverbod getroffen goederen is.

19 Krachtens artikel 84, lid 2, van het Reglement voor de procesvoering kan de President het verzoek om voorlopige maatregelen toestaan nog vóór de wederpartij haar opmerkingen heeft voorgedragen. Deze maatregel kan nadien, ook ambtshalve, worden gewijzigd of ingetrokken.

20 In de huidige stand van de procedure heeft de Republiek Oostenrijk nog geen standpunt kunnen innemen over het verzoek van de Commissie om een voorlopige maatregel, zodat nog niet kan worden beslist of de Commissie de noodzaak van de door haar gevraagde maatregel rechtens en feitelijk voldoende heeft aangetoond.

21 De door de Commissie aangevoerde argumenten lijken niettemin op het eerste gezicht niet volkomen ongegrond, en het valt niet uit te sluiten dat de door de Commissie genoemde omstandigheden bewijs opleveren van de spoedeisendheid die noodzakelijk is voor het onmiddellijk toestaan van de gevraagde maatregel.

22 Daartegenover is op het eerste gezicht niet duidelijk, dat de opschorting van de tenuitvoerlegging van de bestreden regeling met enkele weken het in § 1 ervan genoemde doel ernstig in gevaar zou brengen.

23 Onder deze omstandigheden lijkt het, in het bijzonder gelet op het feit dat de bestreden regeling zeer binnenkort in werking treedt, in het belang van een goede rechtsbedeling noodzakelijk om de status quo te handhaven totdat op het verzoek om een voorlopige maatregel is beslist (zie in deze zin beschikking van 28 juni 1990, Commissie/Duitsland, C-195/90 R, Jurispr. blz. I-2715).

24 Bijgevolg moet bij wijze van bewarende maatregel de Republiek Oostenrijk worden gelast, het bij de betrokken regeling ingestelde sectorale rijverbod op te schorten tot de einduitspraak in het onderhavige kort geding.

DE PRESIDENT VAN HET HOF

beschikt:

1) **De Republiek Oostenrijk schort het sectorale rijverbod voorzien in de Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden (verordening van de minister-president van Tirol, waarbij op de autoweg A 12 door het dal van de Inn verkeersbeperkende maatregelen worden vastgesteld) van 27 mei 2003, op tot de einduitspraak in het onderhavige kort geding.**

2) **De beslissing omtrent de kosten wordt aangehouden.**

Luxemburg, 30 juli 2003.

De griffier

R. Grass

De president

G. C. Rodríguez Iglesias