DESPACHO DO PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA
30 de Julho de 2003 *

No processo C-320/03 R,

Comissão das Comunidades Europeias, representada por C. Schmidt, na qualidade de agente, com domicílio escolhido no Luxemburgo,

requerente,

contra

República da Áustria

requerida,

que tem por objecto a suspensão da execução da proibição sectorial de circulação contida na Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol, de 27 de Maio de 2003, que limita o transporte na auto-estrada A 12, no vale do Inn,

* Língua do processo: alemão.

O PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

profere o presente

Despacho

1 Por requerimento entrado na Secretaria do Tribunal de Justiça em 24 de Julho de 2003, a Comissão intentou uma acção, nos termos do artigo 226.° CE, visando fazer declarar que a República da Áustria não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força dos artigos 1.° e 3.° do Regulamento (CEE) n.° 881/92 do Conselho, de 26 de Março de 1992, relativo ao acesso ao mercado dos transportes rodoviários de mercadorias na Comunidade efectuados a partir do ou com destino ao território de um Estado-Membro ou que atravessem o território de um ou vários Estados-Membros (JO L 95, p. 1), dos artigos 1.° e 6.° do Regulamento (CEE) n.° 3118/93 do Conselho, de 25 de Outubro de 1993, que fixa as condições de admissão de transportadores não residentes aos transportes nacionais rodoviários de mercadorias num Estado-Membro (JO L 279, p. 1), e

dos artigos 28.° a 30.° CE, em virtude da proibição de circulação de que são objecto os camiões transportando determinadas mercadorias constante da Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol, de 27 de Maio de 2003, que limita o transporte na auto-estrada A 12, no vale do Inn (BGBl. II 2003/279, a seguir «regulamento»).

2 Por requerimento separado, que deu entrada na Secretaria do Tribunal de Justiça em 25 de Julho de 2003, a Comissão das Comunidades Europeias apresentou, nos termos dos artigos 242.° CE e 243.° CE, um pedido de medidas provisórias no sentido de que o Tribunal de Justiça ordene à República da Áustria que adopte as medidas necessárias para suspender a execução do regulamento em causa até que o Tribunal de Justiça decida a acção principal.

3 A Comissão pediu também, nos termos do n.° 2 do artigo 84.° do Regulamento de Processo, que o pedido de medidas urgentes fosse deferido mesmo antes de a parte contrária ter apresentado observações e até prolação do despacho final do processo de medidas urgentes.

4 No pedido de medidas urgentes, a Comissão resume os factos da seguinte forma. Em 27 de Maio de 2003, o Landeshauptmann von Tirol adoptou o regulamento em causa, nos termos da Immissionsschutzgesetz-Luft austríaca, proibindo a circulação num troço de cerca de 46 quilómetros da auto-estrada A 12 no vale do Inn aos pesados que transportassem determinadas mercadorias. Esta proibição absoluta de circulação entrou directamente em vigor em 1 de Agosto de 2003 por prazo indefinido para os referidos veículos.

5 Fundado na Immissionsschutzgesetz-Luft austríaca, o regulamento em causa visa reduzir as emissões derivadas das actividades humanas e, assim, melhorar a qualidade do ar por forma a garantir a protecção duradoura da saúde do homem bem como da fauna e da flora (artigo 1.° do regulamento em causa).

6 O artigo 2.° do regulamento em causa delimita uma «zona sanitária» constituída por um troço de 46 quilómetros da auto-estrada A 12 no vale do Inn entre as comunas de Kundl e de Ampass. O artigo 3.° do regulamento em causa proíbe que os veículos pesados ou os semi-reboques, cuja massa máxima autorizada seja superior a 7,5 toneladas e os veículos pesados com reboque cujas massas máximas autorizadas somadas ultrapassem 7,5 toneladas, circulem transportando as seguintes mercadorias: todos os resíduos constantes da lista europeia de resíduos (correspondente à Decisão 2000/532/CE da Comissão, de 3 de Maio de 2000, que substitui a Decisão 94/3/CE, que estabelece uma lista de resíduos em conformidade com a alínea a) do artigo 1.° da Directiva 75/442/CEE do Conselho relativa aos resíduos, e à Decisão 94/904/CE do Conselho, que estabelece uma lista de resíduos perigosos em conformidade com o n.° 4 do artigo 1.° da Directiva 91/689/CEE do Conselho relativa aos resíduos perigosos, na redacção dada pela Decisão 2001/573/CE do Conselho, de 23 de Julho de 2001, que altera a Decisão 2000/532/CE da Comissão no que respeita à lista de resíduos (JO L 203, p. 18), os cereais, toros, cascas e cortiça, minerais ferrosos e não ferrosos, pedras, terras, desaterros, veículos a motor e reboques ou aço para construção. Não é necessária a adopção de decreto por qualquer autoridade; a proibição produz directamente efeitos.

7 O artigo 4.° subtrai à proibição do artigo 3.° do regulamento em causa os veículos pesados cujo transporte se inicie ou termine no território da cidade de Innsbruck ou nos distritos de Kufstein, Schwaz ou Innsbruck-Land. A Immissionsschutzgesetz-Luft contém outras derrogações. Exclui da proibição de circulação diversas categorias de veículos, entre os quais, designadamente, os veículos de manutenção rodoviária, de recolha de lixo bem como os veículos agrícolas e florestais. Tais veículos estão directamente excluídos. Pode ser pedida uma derrogação especial para outros veículos por motivos de interesse público ou de interesse próprio importante.

8 A Comissão entende que a proibição de circulação entrava manifestamente a livre prestação de serviços no transporte de mercadorias, garantida pelo Tratado CE e consagrada pelo direito derivado nos Regulamentos n.^{os} 881/92 e 3118/93, e a livre circulação de mercadorias na acepção do artigo 28.° CE.

9 A medida afecta *de facto*, se não exclusivamente pelo menos de forma preponderante, o tráfego das mercadorias em causa. Procede a uma discriminação pelo menos indirecta. O que é incompatível, em sua opinião, com os regulamentos relativos ao mercado do transporte de mercadorias na Comunidade e à cabotagem bem como com os artigos 28.° e seguintes CE, uma vez que não se concebe qualquer justificação. Tal medida não se justifica pela protecção do ambiente e, em qualquer caso, é desproporcionada.

10 Quanto à urgência, a Comissão refere, designadamente, que o regulamento em causa tem efeitos directos e importantes sobre a actividade das empresas de transporte que operam no referido mercado e, de forma mais genérica, sobre o bom funcionamento do mercado interno.

11 Na opinião da Comissão, o processo tem significado exemplar à luz da ordem pública, visto que outros *Länder* austríacos que padecem de um importante tráfego de trânsito já referiram querer seguir o exemplo tirolês e considerar a adopção de proibições de circulação. Também não é de excluir que outros Estados-Membros possam igualmente considerar a adopção de medidas desse tipo.

12 Acresce que a proibição de circulação atinge directamente a cadeia logística dos operadores económicos que tratam as referidas mercadorias, cadeia essa rigorosamente ditada pelos imperativos do mercado. A medida interna unilateralmente adoptada sem pré-aviso altera súbita e fundamentalmente as condições actuais do mercado comunitário do transporte de mercadorias, que, na opinião da Comissão, não poderão ser restabelecidas. Na opinião desta instituição, seriam os elos mais fracos dessa cadeia a sofrerem os respectivos efeitos em primeiro lugar, ou seja, as empresas de transporte rodoviário e, sobretudo, as pequenas empresas que, em virtude da dimensão do respectivo parque de veículos, se especializaram no transporte de um único tipo de mercadoria. Mais de metade das empresas de transporte em causa apenas dispõem, segundo a Comissão, de um a três camiões, e 31%, entre quatro a dez camiões. Apenas cerca de 15% das empresas dispõem de mais de dez veículos.

13 Para as empresas que se especializaram no transporte de determinadas mercadorias, utilizando para esse efeito veículos especiais (por exemplo, transporte de veículos novos ou de resíduos), a proibição sectorial de circulação equivale a uma proibição geral, visto não poderem reconverter-se pura e simplesmente no transporte de outras mercadorias.

14 Na maior parte dos Estados-Membros, sobretudo na Alemanha, o sector do transporte rodoviário dispõe de capacidades excessivas, que explicam a forte concorrência entre as empresas e as reduzidas margens de lucro. Na opinião da Comissão, só quem conseguir utilizar de forma permanente os seus veículos é concorrencial nesse mercado. É, pois, vital para as empresas de transporte não perderem as encomendas em curso e os clientes existentes. Um atraso de alguns dias pode já significar, segundo a Comissão, a ruína económica para as empresas que dispõem de poucos veículos.

15 Nesta situação crítica, as empresas de transporte em causa apenas dispõem teoricamente de duas possibilidades de eludir a proibição de circulação: escolher um itinerário alternativo ou transferir o transporte para o sector ferroviário.

16 Após examinar estas possibilidades, a Comissão sustenta que, fosse qual fosse a respectiva atitude, as empresas em causa incorreriam em encargos suplementares e numa perda de tempo para não serem obrigadas a cessar totalmente a actividade. Quando se conhece a forte concorrência no sector do transporte rodoviário de mercadorias, tais encargos suplementares não podem ser directamente repercutidos sobre quem os encomendou ou sobre os clientes, devendo ser suportados pelos transportadores, pelo menos de imediato. Contudo, só as grandes empresas estão, na opinião da Comissão, em condições de compensar os encargos suplementares com a alteração do percurso (no caso vertente, a rota de

Brenner pela Áustria). As pequenas empresas que se especializaram no transporte das mercadorias que são objecto da proibição de circulação não podem suportar imediatamente tais encargos suplementares, perdendo as respectivas encomendas e os clientes. Tendo em conta a especialização da maior parte das pequenas empresas, já referida, deve temer-se, segundo a Comissão, que muitas delas não consigam obter a curto prazo encomendas de substituição, devendo parar os respectivos veículos.

17 A Comissão conclui daqui que, atendendo às reduzidas margens de lucro das empresas de transporte rodoviário, é de temer que as pequenas e médias empresas em causa sejam obrigadas a fechar as portas. Este prejuízo pesará gravemente sobre a economia europeia, não podendo ser reparado.

18 Decorre das informações fornecidas no procedimento pré-contencioso pela República da Áustria e, em especial, da sua tomada de posição quanto ao parecer fundamentado da Comissão, que aquela República considera que o regulamento em causa é conforme com o direito comunitário. A referida proibição de circulação foi adoptada, em sua opinião, com respeito das normas de direito interno e das directivas comunitárias relativas à protecção da qualidade do ar. Trata-se de uma medida necessária, proporcionada e não discriminatória. As preocupações da Comissão quanto aos efeitos catastróficos de tais medidas são destituídas de fundamento visto o transporte rodoviário ser, em sua opinião, uma solução alternativa admissível — tanto no plano técnico como económico — para as mercadorias abrangidas pela proibição sectorial de circulação.

19 Nos termos do n.° 2 do artigo 84.° do Regulamento de Processo, o presidente pode deferir um pedido de medidas provisórias mesmo antes de a parte contrária se ter pronunciado. Essa decisão pode posteriormente ser modificada ou revogada, mesmo oficiosamente.

20 Nesta fase do processo, a República da Áustria ainda não teve oportunidade de apresentar observações sobre o pedido de medidas provisórias apresentado pela Comissão, pelo que não é ainda possível decidir se a Comissão fundamentou de forma suficiente, tanto do ponto de vista jurídico como de facto, a necessidade da medida que requer.

21 Contudo, os fundamentos apresentados pela Comissão não parecem à primeira vista destituídos de todo e qualquer fundamento, não sendo possível excluir a possibilidade de os factos referidos pela Comissão provarem a urgência exigida para a adopção imediata da medida requerida.

22 Pelo contrário, não parece, à primeira vista, que a suspensão por algumas semanas da execução do regulamento em causa comprometa gravemente o objectivo referido no respectivo artigo 1.°

23 Nestas condições, e tendo especialmente em conta a iminência da entrada em vigor do regulamento em causa, torna-se necessário, no interesse da boa administração da justiça, manter o *statuo quo* enquanto se aguarda a decisão do pedido de medidas provisórias (v., no mesmo sentido, o despacho de 28 de Junho de 1990, C-195/90 R, Comissão/Alemanha, Colect., p. I-2715).

24 Cabe, em consequência, ordenar a título cautelar à República da Áustria que suspenda a proibição sectorial de circulação constante do regulamento em causa até prolação do despacho que ponha fim ao presente processo de medidas provisórias.

Pelos fundamentos expostos,

O PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

decide:

1) **A República da Áustria deve suspender a proibição sectorial de circulação constante da Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol, de 27 de Maio de 2003, que limita a circulação na auto-estrada A 12 no vale do Inn, até prolação do despacho que ponha fim ao presente processo de medidas provisórias.**

2) **Reserva-se a decisão quanto a despesas.**

Proferido no Luxemburgo, em 30 de Julho de 2003.

O secretário — O presidente

R. Grass — G. C. Rodríguez Iglesias