YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN PRESIDENTIN MÄÄRÄYS
30 päivänä heinäkuuta 2003 *

Asiassa C-320/03 R,

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehenään C. Schmidt, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

Itävallan tasavalta

vastaajana,

jossa kantaja vaatii, että yhteisöjen tuomioistuin määrää sellaisen alakohtaisen liikennöintikiellon täytäntöönpanon lykkäämisestä, josta on säädetty 27.5.2003

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

annetussa Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden -nimisessä asetuksessa (Tirolin pääministerin asetus liikennettä rajoittavista toimenpiteistä A 12 -moottoritiellä Innin laaksossa),

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN PRESIDENTTI

on antanut seuraavan

määräyksen

1 Euroopan yhteisöjen komissio on nostanut EY 226 artiklan nojalla kanteen, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 24.7.2003 ja jossa yhteisöjen tuomioistuinta vaaditaan toteamaan, että Itävallan tasavalta ei ole noudattanut yhteisössä jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta tapahtuvan maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsystä 26 päivänä maaliskuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 881/92 (EYVL L 95, s. 1) 1 ja 3 artiklan, edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa 25 päivänä lokakuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3118/93 (EYVL L 279, s. 1) 1 ja 6 artiklan sekä EY 28 ja EY 30 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se on määrännyt tiettyjä tavaroita kuljettaville kuorma-autoille liikennöintikiellon, josta on säädetty

27.5.2003 annetussa Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden -nimisessä asetuksessa (Tirolin pääministerin asetus liikennettä rajoittavista toimenpiteistä A 12 -moottoritiellä Innin laaksossa, BGBl. II, 2003/279; jäljempänä riidanalainen asetus).

2 Komissio on yhteisöjen tuomioistuimeen 25.7.2003 toimittamallaan erillisellä asiakirjalla esittänyt EY 242 ja EY 243 artiklan nojalla välitoimihakemuksen, joka koskee Itävallan tasavallan velvoittamista ryhtymään tarpeellisiin toimenpiteisiin riidanalaisen asetuksen soveltamisen lykkäämiseksi siihen asti, kunnes yhteisöjen tuomioistuin on antanut pääasian kannetta koskevan ratkaisunsa.

3 Komissio on myös vaatinut työjärjestyksen 84 artiklan 2 kohdan nojalla, että välitoimihakemus hyväksytään tilapäisesti siihen saakka, kunnes välitoimimenettelyn päättävä määräys annetaan, ja jo ennen kuin vastapuoli on esittänyt huomautuksensa.

4 Komissio esittää välitoimihakemuksessaan tosiseikat seuraavasti. Tirolin pääministeri on Immissionsschutzgesetz-Luftin (Itävallan laki ilman suojelusta saasteilta) nojalla antanut 27.5.2003 riidanalaisen asetuksen, jossa kielletään tiettyjä tavaroita kuljettavilta raskailta ajoneuvoilta liikennöinti noin 46 kilometrin pituisella A 12 -moottoritien osuudella Innin laaksossa. Tämä ehdoton liikennöintikielto tuli kyseessä olevien ajoneuvojen osalta välittömästi voimaan 1.8.2003 määräämättömäksi ajaksi.

5 Riidanalaisella asetuksella, joka on annettu Itävallan Immissionsschutzgesetz-Luftin perusteella, pyritään vähentämään ihmisen toiminnasta syntyviä päästöjä ja näin parantamaan ilmanlaatua ihmisten terveyden sekä eläinten ja kasvien kestävän suojelun varmistamiseksi (riidanalaisen asetuksen 1 §).

6 Riidanalaisen asetuksen 2 §:ssä rajataan "terveysvyöhyke", joka on A 12 -moottoritien 46 kilometrin pituinen tieosuus Innin laaksossa Kundlin ja Ampassin (Itävalta) kuntien välillä. Riidanalaisen asetuksen 3 §:ssä kielletään raskailta ajoneuvoilta tai puoliperävaunuyhdistelmiltä, joiden sallittu enimmäispaino ylittää 7,5 tonnia, ja raskaiden ajoneuvojen ja perävaunujen yhdistelmiltä, joiden yhteenlaskettu sallittu enimmäispaino ylittää 7,5 tonnia, liikennöinti seuraavia tavaroita kuljettaen: kaikki jätteet, jotka on mainittu Euroopan jäteluettelossa (joka on esitetty jätteistä annetun neuvoston direktiivin 75/442/ETY 1 artiklan a alakohdan mukaisen jäteluettelon laatimisesta tehdyn komission päätöksen 94/3/EY ja vaarallisista jätteistä annetun neuvoston direktiivin 91/689/ETY 1 artiklan 4 kohdan mukaisen vaarallisten jätteiden luettelon laatimisesta tehdyn neuvoston päätöksen 94/904/EY korvaamisesta 3 päivänä toukokuuta 2000 tehdyssä komission päätöksessä 2000/532/EY (EYVL L 226, s. 3), sellaisena kuin se on muutettuna jäteluetteloa koskevan komission päätöksen 2000/532/EY muuttamisesta 23 päivänä heinäkuuta 2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/573/EY (EYVL L 203, s. 18)), viljat, halot, kaarna ja korkki, rautamalmi ja rautaa sisältämätön malmi, pikkukivet, maa-ainekset, moottoriajoneuvot ja perävaunut tai rakennusteräs. Minkään viranomaisen ei tarvitse antaa määräystä kiellon voimaansaattamiseksi, koska kiellon vaikutukset seuraavat siitä suoraan.

7 Riidanalaisen asetuksen 4 §:ssä rajataan saman asetuksen 3 §:stä seuraavan kiellon ulkopuolelle raskaat ajoneuvot, joiden kuljetukset alkavat tai päättyvät Innsbruckin kaupungin alueella tai Kufsteinin, Schwazin tai Innsbruck-Landin (Itävalta) alueilla. Lisäksi Immissionsschutzgesetz-Luftissa itsessään on tehty muita poikkeuksia. Siinä jätetään suoraan liikennöintikiellon ulkopuolelle useita ajoneuvoluokkia, joihin kuuluvat muun muassa tieverkon kunnossapitoajoneuvot, jätehuoltoajoneuvot ja maa- ja metsätalousajoneuvot. Erityistä poikkeusta voidaan lisäksi hakea muille ajoneuvoille yleisen edun tai merkittävän yksityisen edun takia.

8 Komissio korostaa, että liikennöintikielto rajoittaa selvästi EY:n perustamissopimuksessa taattua ja johdetun oikeuden osalta asetuksissa N:o 881/92 ja N:o 3118/93 vahvistettua palvelujen tarjoamisen vapautta tavarankuljetusalalla sekä EY 28 artiklassa tarkoitettua tavaroiden vapaata liikkuvuutta.

9 Toimenpide koskee tosiasiassa — ellei yksinomaan niin vähintään ensisijaisesti — kansainvälistä tavaroiden kauttakuljetusta. Näin ollen toimenpide johtaa vähintään välilliseen syrjintään, mikä on ristiriidassa edellä mainittujen yhteisön tavarankuljetusmarkkinoita ja kabotaasiliikennettä koskevien asetusten sekä EY 28 artiklan ja sitä seuraavien artiklojen kanssa, koska sille ei voida esittää perustelua. Tällaista toimenpidettä ei voida perustella ympäristön suojelulla, ja se on joka tapauksessa suhteeton.

10 Kiireellisyyden osalta komissio esittää muun muassa, että riidanalaisella asetuksella on suoria ja merkittäviä vaikutuksia kuljetusyritysten toimintaan kyseessä olevilla markkinoilla ja yleisemmin sisämarkkinoiden moitteettomaan toimintaan.

11 Komission mukaan asialla on esimerkkiarvoa yleisen järjestyksen kannalta, sillä muut merkittävää kauttakulkuliikennettä omaavat Itävallan osavaltiot ovat jo ilmoittaneet, että ne haluavat seurata Tirolin esimerkkiä ja harkitsevat samankaltaisten säännösten antamista. Ei ole myöskään poissuljettua, että muut jäsenvaltiot voivat myös suunnitella tämän luonteisia toimenpiteitä.

12 Lisäksi liikennöintikielto koskee suoraan kyseessä olevia tavaroita käsittelevien taloudellisten toimijoiden logistiikkaketjua, jonka markkinoiden vaatimukset tarkasti määräävät. Yksipuolisesti ja ilman ennakkoilmoitusta toteutettu kansallinen toimenpide muuttaa äkillisesti ja perusteellisesti yhteisön tavarankuljetusmarkkinoilla vallitsevia olosuhteita, joita ei enää myöhemmin voida komission mukaan täysin palauttaa. Siitä kärsivät ensimmäisinä tuotantoketjun heikoimmat lenkit eli maantiekuljetuksia harjoittavat yritykset ja erityisesti pienet yritykset, jotka ajoneuvokantansa koon vuoksi ovat erikoistuneet ainoastaan yhden tavaratyypin kuljetuksiin. Yli puolella kyseessä olevista kuljetusyrityksistä on käytössään ainoastaan yhdestä kolmeen kuorma-autoa ja 31 prosentilla niistä on vain neljästä kymmeneen kuorma-autoa. Ainoastaan noin 10 prosentilla kuljetusyrityksistä on yli kymmenen ajoneuvoa.

13 Niiden yritysten osalta, jotka ovat erikoistuneet tiettyjen tavaroiden (esimerkiksi uusien autojen tai jätteiden) kuljetukseen ja jotka käyttävät tätä varten erikoisajoneuvoja, alakohtainen liikennöintikielto vastaa yleistä kieltoa, sillä ne eivät voi yksinkertaisesti siirtyä muiden tavaroiden kuljetukseen.

14 Useimmissa jäsenvaltioissa, erityisesti Saksassa, on maantiekuljetusalalla ylikapasiteettia, joka selittää yritysten välisen kovan kilpailun ja pienet voittomarginaalit. Ainoastaan yritys, joka onnistuu jatkuvasti käyttämään ajoneuvojaan, on kilpailukykyinen näillä markkinoilla. Näin ollen kuljetusyrityksille on elintärkeää, etteivät ne menetä nykyisiä tilauksia ja asiakkaita. Muutamien päivien odotus voisi jo merkitä taloudellista perikatoa yrityksille, joilla on vähän ajoneuvoja.

15 Tässä kriittisessä tilanteessa kyseessä olevilla kuljetusyrityksillä olisi nimittäin ainoastaan kaksi mahdollisuutta ehkäistä liikennöintikiellon vaikutuksia: ne voisivat valita kiertotien tai siirtyä rautatiekuljetuksiin.

16 Näiden mahdollisuuksien tutkinnan jälkeen komissio on sitä mieltä, että olipa kyseessä olevien yritysten asenne mikä tahansa, niille aiheutuu lisäkustannuksia ja ajanhukkaa, jotta ne eivät joutuisi kokonaan lopettamaan toimintaansa. Kun tunnetaan kova kilpailu tavaroiden maantiekuljetusten alalla, kyseisiä lisäkustannuksia ei voida suoraan siirtää tilaajille tai asiakkaille, vaan liikennöitsijöiden on kannettava ne ainakin ensi vaiheessa. Kuitenkin ainoastaan suuret yritykset pystyvät kompensoimaan tietyn osuuden (tässä tapauksessa Itävallan läpi kulkevan Brenner-reitin) lisäkustannukset. Pienet yritykset, jotka ovat erikoistuneet liikennöintikiellon kohteena olevien tavaroiden kuljetukseen, eivät voi välittö-

mästi kantaa näitä kustannuksia ja ne menettävät tilauksensa ja tilaajansa. Kun otetaan huomioon useimpien pienten yritysten jo mainittu erikoistuminen, on pelättävissä, etteivät monet niistä voi lyhyellä aikavälillä saada korvaavia tilauksia ja että niiden on jätettävä ajoneuvonsa seisomaan.

17 Komissio tekee tästä johtopäätöksen, että maantiekuljetuksia harjoittavien yritysten pienet voittomarginaalit huomioon ottaen on pelättävä, että kyseessä olevat pienet ja keskisuuret yritykset ovat pakotettuja lopettamaan toimintansa. Kyseinen vahinko vaikuttaisi raskaasti Euroopan talouteen, eikä sitä voitaisi korjata.

18 Itävallan tasavallan oikeudenkäyntiä edeltävässä menettelyssä antamista tiedoista ja erityisesti sen kannanotosta komission perusteltuun lausuntoon käy ilmi, että se katsoo riidanalaisen asetuksen olevan yhteisön oikeuden mukainen. Liikennöintikielto on sen mukaan annettu kansallisen oikeuden sääntöjä ja ilmanlaadun suojeluun liittyviä yhteisön direktiivejä noudattaen. Kyseessä on tarpeellinen, oikeasuhteinen ja syrjimätön toimenpide. Komission huolilla, jotka koskevat kyseisen toimenpiteen katastrofaalisia vaikutuksia, ei ole perusteita, sillä rautatie on — sekä teknisesti että taloudellisesti — mahdollinen vaihtoehtoratkaisu niiden tavaroiden kuljettamiseksi, joita liikennöintikielto koskee.

19 Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 84 artiklan 2 kohdan mukaan presidentti voi hyväksyä välitoimihakemuksen jo ennen kuin vastapuoli on esittänyt huomautuksensa. Tätä päätöstä voidaan muuttaa tai se voidaan peruuttaa, myös yhteisöjen tuomioistuimen omasta aloitteesta.

20 Itävallan tasavalta ei ole menettelyn tässä vaiheessa voinut vielä esittää huomautuksiaan komission tekemästä välitoimihakemuksesta, joten vielä ei ole mahdollista ratkaista, onko komissio esittänyt oikeudellisesti ja tosiasiallisesti riittävällä tavalla hakemansa toimenpiteen tarpeellisuuden.

21 Komission esittämät perusteet eivät kuitenkaan ensi näkemältä näytä olevan täysin perusteettomia, eikä voida poissulkea sitä, että komission esittämät seikat osoittavat kiireellisyyden, jota edellytetään haetun toimenpiteen välitöntä määräämistä varten.

22 Sitä vastoin ensi näkemältä ei voida havaita, että joidenkin viikkojen mittainen riidanalaisen asetuksen täytäntöönpanon lykkääminen vakavasti vaarantaisi kyseisen asetuksen 1 §:ssä tarkoitetun tavoitteen.

23 Näin ollen ja ottaen huomioon erityisesti riidanalaisen asetuksen voimaantulopäivän läheisyys näyttää hyvän oikeudenhoidon vuoksi tarpeelliselta säilyttää nykyinen tilanne odotettaessa välitoimihakemusta koskevaa päätöstä (ks. vastaavasti asia C-195/90 R, komissio v. Saksa, määräys 28.6.1990, Kok. 1990, s. I-2715).

24 Näin ollen Itävallan tasavalta on määrättävä turvaamistoimena lykkäämään riidanalaisessa asetuksessa säädetyn alakohtaisen liikennöintikiellon täytäntöönpanoa siihen saakka, kunnes välitoimimenettelyn päättävä määräys annetaan.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN PRESIDENTTI

on määrännyt seuraavaa:

1) **Itävallan tasavalta velvoitetaan lykkäämään tämän välitoimimenettelyn päättävän määräyksen antamiseen asti sen alakohtaisen liikennöintikiellon täytäntöönpanoa, josta on säädetty 27.5.2003 annetussa Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden -nimisessä asetuksessa (Tirolin pääministerin asetus liikennettä rajoittavista toimenpiteistä A 12 -moottoritiellä Innin laaksossa).**

2) **Oikeudenkäyntikuluista päätetään myöhemmin.**

Annettiin Luxemburgissa 30 päivänä heinäkuuta 2003.

R. Grass — kirjaaja

G. C. Rodríguez Iglesias — presidentti