BESLUT MEDDELAT AV DOMSTOLENS ORDFÖRANDE
den 30 juli 2003 *

I mål C-320/03 R,

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av C. Schmidt, i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

sökande,

mot

Republiken Österrike

svarande,

angående en talan om uppskov med verkställigheten av det körförbud avseende vissa varor som föreskrivs i Verordnung des Landeshauptmanns

* Rättegångsspråk: tyska.

von Tirol av den 27 maj 2003 om begränsning av trafiken på motorväg A 12 i Inndalen,

fattar

DOMSTOLENS ORDFÖRANDE

följande

Beslut

1 Europeiska gemenskapernas kommission har, genom en ansökan som inkom till domstolens kansli den 24 juli 2003, i enlighet med artikel 226 EG väckt talan om fastställelse av att Republiken Österrike har åsidosatt sina skyldigheter enligt artiklarna 1 och 3 i rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier (EGT L 95, s. 1), artiklarna 1 och 6 i rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat, där de inte är etablerade (EGT L 279, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 5, s. 21) samt

artiklarna 28—30 EG genom det körförbud för lastbilar som transporterar vissa varor som föreskrivs i Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol av den 27 maj 2003 om begränsning av trafiken på motorväg A 12 i Inndalen (BGBl. II 2003/279, nedan kallad den omtvistade förordningen).

2 I en separat handling, som inkom till domstolens kansli den 25 juli 2003, har kommissionen i enlighet med artiklarna 242 EG och 243 EG yrkat att Republiken Österrike genom ett interimistiskt beslut skall förpliktas att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att uppskjuta verkställigheten av den omtvistade förordningen fram till dess att domstolen har avgjort målet i sak.

3 Kommissionen har uttryckligen, med stöd av artikel 84.2 i rättegångsreglerna, även yrkat att ansökan om interimistiska åtgärder skall bifallas även innan yttrande inkommit från motparten, och att detta beslut skall gälla fram till dess att slutligt beslut i förevarande interimistiska förfarande meddelas.

4 I sin ansökan om interimistiska åtgärder har kommissionen sammanfattat de faktiska omständigheterna på följande sätt. På grundval av den österrikiska Immissionsschutzgesetz-Luft (lag om skydd mot luftföroreningar) har Landeshauptmann von Tirol den 27 maj 2003 antagit den omtvistade förordningen om förbud mot trafik med tunga fordon som transporterar vissa varor på en 46 km lång sträcka på motorväg A 12 i Inndalen. Detta absoluta körförbud för de aktuella fordonen träder i kraft omedelbart den 1 augusti 2003 och gäller på obestämd tid.

5 Den omtvistade förordningen, som grundar sig på den österrikiska Immissionsschutzgesetz-Luft, syftar till att minska de utsläpp som förorsakas av människor och därmed förbättra luftkvaliteten i syfte att bidra till ett varaktigt skydd för människors hälsa samt för djur- och växtlighetsbeståndet (1 § i den omtvistade förordningen).

6 Genom 2 § i den omtvistade förordningen har ett saneringsområde inrättats, bestående närmare bestämt av ett 46 km långt avsnitt av motorväg A 12 i Inndalen mellan kommunerna Kundl och Ampass. I detta saneringsområde skall enligt 3 § i den omtvistade förordningen trafik med lastbilar eller dragfordon med en högsta tillåten totalvikt på mer än 7,5 ton och lastbilar med släp, för vilka summan av de högsta tillåtna totalvikterna för de båda fordonen uppgår till mer än 7,5 ton, vara förbjuden när fråga är om transport av följande varor: Allt avfall som anges i den europeiska avfallsförteckningen (enligt kommissionens beslut 2000/532/EG av den 3 maj 2000 om ersättning av beslut 94/3/EG om en förteckning över avfall i enlighet med artikel 1 a i rådets direktiv 75/442/EEG om avfall, och rådets beslut 94/904/EG om upprättande av en förteckning över farligt avfall i enlighet med artikel 1.4 i rådets direktiv 91/689/EEG om farligt avfall (EGT L 226 s. 3) i dess lydelse enligt rådets beslut 2001/573/EG av den 23 juli 2001 om ändring av beslut 2000/532 (EGT L 203 s. 18)), spannmål, rundvirke och kork, järnmalm och annan malm, sten, jord, schaktmassa, motorfordon, släpvagnar samt byggstål. Något formellt myndighetsbeslut krävs inte i det enskilda fallet, utan förbudet gäller direkt.

7 Enligt 4 § i den omtvistade förordningen undantas, när fråga är om transporter inom ramen för en näringsverksamhet av varor som skall lastas eller avlastas, motorfordon från förbudet enligt 3 §, om transporten inleds eller avslutas inom staden Innsbruck eller i distrikten Kufstein, Schwaz eller Innsbruck-Land. Ytterligare undantag från förbudet anges i Immissionsschutzgesetz-Luft. Genom sistnämnda lag undantas flera fordonskategorier från körförbudet, däribland vägarbetsfordon, sophämtningsfordon samt jord- och skogsbruksfordon. Sistnämnda fordon är direkt undantagna från förbudet. För andra fordon kan körtillstånd begäras i det enskilda fallet, om det finns ett offentligt eller betydande privat intresse av transporten.

8 Enligt kommissionens åsikt innebär körförbudet helt uppenbart ett hinder för den frihet att tillhandahålla tjänster inom godstransportsektorn som garanteras genom EG-fördraget och som dessutom föreskrivs sekundärrättsligt i förordningarna nr 881/92 och 3118/93, samt för de fria varurörelserna i den mening som avses i artikel 28 EG.

9 De facto avser förbudet, om inte så gott som uteslutande så till klart övervägande del, den internationella transittrafiken med de aktuella varorna. Förbudet är således åtminstone indirekt diskriminerande. Detta är enligt kommissionens mening oförenligt såväl med de nämnda förordningarna om godstransportmarknaden i gemenskapen och cabotage som med artikel 28 EG och följande artiklar, i den mån som förbudet inte kan motiveras. Ett sådant förbud kan inte motiveras med hänsyn till miljöskyddet och är i vart fall oproportionerligt.

10 Vad gäller kravet på skyndsamhet har kommissionen bland annat gjort gällande att den omtvistade förordningen har direkta och betydande inverkningar på affärsverksamheten för de transportföretag som är verksamma på den aktuella marknaden, och även allmänt på möjligheterna att säkerställa en väl fungerande inre marknad.

11 Förevarande mål är med hänsyn till den allmänna ordningen av betydelse som exempel, eftersom andra österrikiska delstater som har en stor transittrafik redan har antytt att de önskar följa det tyrolska exemplet och överväger att föreskriva körförbud. Dessutom kan det inte uteslutas att även andra medlemsstater skulle kunna överväga att vidta sådana åtgärder.

12 Körförbudet slår dessutom direkt mot den helt och hållet av marknadens krav styrda logistikkedjan för de näringsidkare som bedriver verksamhet med de aktuella varorna. Den nationella bestämmelsen, som antagits ensidigt och utan förvarning, ändrar plötsligt och i grunden de gällande förutsättningarna för gemenskapsmarknaden för varutransporter, förutsättningar som troligen inte kan återställas senare. Enligt kommissionen kommer kedjans svagaste länkar, i det konkreta fallet vägtransportföretag och framför allt små företag som på grund av storleken av deras fordonspark har specialiserat sig på transporter av en enda typ av vara, att brista först. Mer än hälften av de aktuella transportföretagen förfogar endast över 1—3 lastbilar och 31 procent av företagen förfogar över 4—10 lastbilar. Endast cirka 15 procent av företagen har fler än 10 fordon.

13 För företag som har specialiserat sig på transport av vissa varor och som använder speciella fordon för detta ändamål (exempelvis vid transporter av nya bilar eller av avfall) kan körförbud avseende vissa varor likställas med ett allmänt körförbud, eftersom dessa företag inte utan vidare kan ställa om sig till transport av andra varor.

14 Vägtransportbranschen uppvisar i de flesta medlemsstater, särskilt i Tyskland, överkapacitet, vilket lett till hård konkurrens mellan företagen och små vinstmarginaler. Endast de företag som ständigt kan använda sig av sina fordon är konkurrenskraftiga på marknaden. Det är därför livsnödvändigt för transportföretagen att de inte förlorar befintliga uppdrag och kundkontakter. För företag som endast förfogar över några få fordon kan redan några dagar utan arbete innebära ekonomisk ruin.

15 I denna kritiska situation finns det teoretiskt sett endast två möjligheter för de berörda godstransportföretagen att undgå förbudet, nämligen genom att antingen välja en annan rutt eller genomföra transporten via järnväg.

16 Efter att ha undersökt dessa möjligheter har kommissionen kommit fram till att merkostnader och tidsförluster därvid skulle uppstå för de berörda företagen oavsett hur de agerade, såvida de inte helt tvingades ställa in sin verksamhet. Med hänsyn till den starka konkurrensen inom godstransportsektorn skulle sådana merkostnader emellertid inte direkt kunna övervältras på uppdragsgivare eller kunder, utan måste åtminstone på kort sikt bestridas av transportören. Det är emellertid endast större företag som är i stånd att täcka merkostnader på en viss vägsträcka (i detta fall Brennerrutten genom Österrike). Mindre företag som har specialiserat sig på transport av sådana varor som körförbudet avser skulle inte

ens på kort sikt kunna bära sådana merkostnader och skulle förlora sina uppdrag och uppdragsgivare. På grund av den redan nämnda specialiseringen hos de flesta mindre företag kan det befaras att många av dem inte snabbt skulle kunna erhålla några alternativa uppdrag och att de därmed skulle tvingas låta sina fordon stå stilla.

17 Kommissionen har dragit slutsatsen att det på grund av vägtrafikföretagens små vinstmarginaler kan befaras att de berörda mindre och medelstora företagen tvingas lägga ned sin verksamhet. Dessa skador väger tungt för den europeiska ekonomin och kan inte repareras i efterhand.

18 Av Republiken Österrikes förklaringar under det administrativa förfarandet, och särskilt av dess svar på kommissionens motiverade yttrande, framgår att den anser att den omtvistade förordningen är förenlig med gemenskapsrätten. Det ifrågavarande körförbudet står enligt den i överensstämmelse med nationella rättsregler och med gemenskapsdirektiven om skydd av luftkvaliteten. Det är fråga om en nödvändig, proportionerlig och icke-diskriminerande åtgärd. Kommissionens betänkligheter avseende de förödande ekonomiska konsekvenserna av denna åtgärd är ogrundade, eftersom järnväg utgör ett ur såväl tekniskt som ekonomiskt perspektiv fullgott alternativ för transport av de varor som omfattas av körförbudet avseende vissa varor.

19 Enligt artikel 84.2 i rättegångsreglerna kan ordföranden bifalla en ansökan om interimistiska åtgärder även innan yttrande inkommit från motparten. Detta beslut kan senare ändras eller upphävas oberoende av ansökan av part.

20 Republiken Österrike har i nuvarande skede av förfarandet ännu inte kunnat ta ställning till kommissionens yrkande om interimistiska åtgärder, vilket gör att det ännu inte kan fastställas om kommissionen i tillräcklig grad har visat att de åtgärder som den yrkat är nödvändiga ur faktisk och rättslig synpunkt.

21 Kommissionens argument tycks emellertid inte vid första anblicken vara fullständigt ogrundade, och det kan inte uteslutas att det krav på skyndsamhet som skall vara uppfyllt för att de yrkade interimistiska åtgärderna omedelbart bör beslutas faktiskt är uppfyllt genom de omständigheter som kommissionen har åberopat.

22 Det är däremot inte möjligt att vid första anblicken urskilja att ett uppskjutande av verkställigheten av den omtvistade förordningen med några veckor allvarligt skulle äventyra de mål som anges i 1 § i förordningen.

23 Mot denna bakgrund tycks det, särskilt med hänsyn till att den omtvistade förordningens ikraftträdande är omedelbart förestående, vara nödvändigt med hänsyn till intresset av en god rättskipning att upprätthålla den nuvarande situationen fram till dess att ansökan om interimistiska åtgärder har avgjorts (se, för ett liknande resonemang, beslut av den 28 juni 1990 i mål C-195/90 R, kommissionen mot Tyskland, REG 1990, s. I-2715).

24 Följaktligen skall Republiken Österrike för säkerhets skull förpliktas att stoppa verkställigheten av det körförbud avseende vissa varor som föreskrivs i den omtvistade förordningen fram till dess att slutligt beslut i förevarande interimistiska förfarande meddelas.

På dessa grunder fattar

DOMSTOLENS ORDFÖRANDE

följande beslut:

1) **Republiken Österrike förpliktas att stoppa verkställigheten av det körförbud avseende vissa varor som föreskrivs i Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol av den 27 maj 2003 om begränsning av trafiken på motorväg A 12 i Inndalen fram till dess att slutligt beslut i förevarande interimistiska förfarande meddelas.**

2) **Beslut om rättegångskostnader kommer att fattas senare.**

Luxemburg den 30 juli 2003

R. Grass — Justitiesekreterare

G.C. Rodríguez Iglesias — Ordförande