Υπόθεση C-195/90 R

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
κατά
Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας

« Μεταφορές — Τέλη χρήσεως των οδών »

Διάταξη του προέδρου του Δικαστηρίου της 28ης Ιουνίου 1990 2715

Περίληψη της Διατάξεως

Διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων — Προσωρινά μέτρα — Εξουσίες του προέδρου βάσει του άρθρου 84, παράγραφος 2, του κανονισμού διαδικασίας
(Συνθήκη ΕΟΚ, άρθρο 186· κανονισμός διαδικασίας, άρθρο 84, παράγραφος 2)

ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 28ης Ιουνίου 1990 *

Στην υπόθεση C-195/90 R,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον Rolf Wägenbaur, νομικό σύμβουλο, και τον R. Gosalbo Bono, μέλος της νομικής υπηρεσίας, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον Γεώργιο Κρεμλή, μέλος της νομικής υπηρεσίας, Centre Wagner, Kirchberg,

αιτούσα,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

κατά

Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας,

καθής,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση λήψεως ασφαλιστικών μέτρων, με την οποία ζητείται να ανασταλεί η εφαρμογή του γερμανικού νόμου περί των τελών χρήσεως των ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων και εθνικών οδών από τα βαριά φορτηγά οχήματα (Gesetz über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen), της 30ής Απριλίου 1990,

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

εκδίδει την ακόλουθη

Διάταξη

1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 23 Ιουνίου 1990, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων άσκησε, δυνάμει του άρθρου 169 της Συνθήκης ΕΟΚ, προσφυγή με την οποία ζητεί να αναγνωριστεί ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, εκδίδοντας τον νόμο περί των τελών χρήσεως των ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων και εθνικών οδών από τα βαριά φορτηγά οχήματα, της 30ής Απριλίου 1990, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 76, 95 και 5 της Συνθήκης ΕΟΚ.

2 Με χωριστό δικόγραφο, που κατέθεσε στη γραμματεία του Δικαστηρίου επίσης στις 23 Ιουνίου 1990, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 186 της Συνθήκης ΕΟΚ, αίτηση λήψεως ασφαλιστικών μέτρων, με την οποία ζητεί από το Δικαστήριο να υποχρεώσει την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την αναστολή της εφαρμογής του ανωτέρου νόμου, μέχρις ότου το Δικαστήριο αποφανθεί επί της προσφυγής.

3 Η Επιτροπή ζητεί ρητώς από το Δικαστήριο, σύμφωνα με το άρθρο 84, παράγραφος 2, του κανονισμού διαδικασίας, να εκδώσει, πριν ακόμη η αντίδικος υποβάλει τις παρατηρήσεις της, Διάταξη με την οποία να κάνει προσωρινά δεκτή την αίτηση λήψεως

ασφαλιστικών μέτρων, μέχρις ότου εκδοθεί η Διάταξη με την οποία θα περατωθεί η διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων.

4 Από τη δικογραφία προκύπτει ότι ο γερμανικός νόμος περί των τελών χρήσεως των ομοσπονδιακών οδών, της 30ής Απριλίου 1990, θα αρχίσει να ισχύει την 1η Ιουλίου 1990.

5 Στο άρθρο 1 του εν λόγω νόμου προβλέπεται ένα νέο οδικό τέλος (Straßenbenutzungsgebühr), το οποίο θα καταβάλλεται, εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις, από κάθε φορτηγό όχημα με συνολικό επιτρεπόμενο βάρος φορτίου άνω των 18 τόνων, το οποίο θα χρησιμοποιεί τους ομοσπονδιακούς αυτοκινητόδρομους και τις ομοσπονδιακές εθνικές οδούς εκτός των κατοικημένων περιοχών, ανεξαρτήτως του τόπου στον οποίο έχει χορηγηθεί η άδεια κυκλοφορίας του.

6 Το ύψος του ετήσιου τέλους κυμαίνεται, ανάλογα με το επιτρεπόμενο συνολικό βάρος του φορτίου του οχήματος, από 1 000 έως 9 000 γερμανικά μάρκα (DM). Προβλέπονται δε ορισμένες μέθοδοι υπολογισμού που δίνουν τη δυνατότητα καταβολής του τέλους για συγκεκριμένο αριθμό ημερών (24ώρων), εβδομάδων ή μηνών.

7 Όταν καταβληθεί το τέλος, εκδίδεται μια βεβαίωση που πρέπει να συνοδεύει το όχημα. Οι αναγκαίοι έλεγχοι διενεργούνται, μεταξύ άλλων, από την αστυνομία και τις τελωνειακές υπηρεσίες· οι έλεγχοι στα σύνορα των κρατών μελών πάντως δεν επιτρέπεται να διενεργούνται παρά μόνο δειγματοληπτικά, στο πλαίσιο άλλων ελέγχων.

8 Περαιτέρω, το άρθρο 2 του προαναφερθέντος νόμου τροποποιεί τον γερμανικό νόμο περί των τελών κυκλοφορίας των οχημάτων (τον Kraftfahrzeugsteuergesetz) και μειώνει για ορισμένη περίοδο τον συντελεστή του εν λόγω φόρου, ο οποίος καταβάλλεται για κάθε όχημα και είναι ανάλογος προς το ολικό βάρος του οχήματος· ο φόρος αυτός πάντως δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 3 500 DM ετησίως.

9 Από τη δικογραφία προκύπτει περαιτέρω ότι την 21η Μαρτίου 1989 το σχέδιο του εν λόγω νόμου υποβλήθηκε στην Επιτροπή προς διαβούλευση, σύμφωνα με την απόφαση του Συμβουλίου, της 21ης Μαρτίου 1962, περί θεσπίσεως διαδικασίας προηγουμένης εξετάσεως και διαβουλεύσεως για ορισμένες νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις στον τομέα των μεταφορών των οποίων τη θέσπιση μελετούν τα κράτη μέλη (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 27).

10 Στη γνώμη που εξέδωσε η Επιτροπή στις 15 Ιουνίου 1989 σύμφωνα με την ανωτέρω απόφαση τονίζεται ότι η σχεδιαζόμενη μείωση του φόρου κυκλοφορίας οχημάτων αποβαίνει εις όφελος μόνο των γερμανών μεταφορέων, καθόσον οι μεταφορείς των άλλων κρατών μελών απαλλάσσονται, βάσει διμερών συμφωνιών, από τον φόρο αυτό, και καθόσον η σχεδιαζόμενη μείωση του συντελεστή του φόρου αυτού ήταν στην πράξη ίση προς το ποσό του τέλους χρήσεως των οδών του οποίου σχεδιαζόταν η καθιέρωση. Η καθιέρωση του τέλους αυτού δεν θα αποτελούσε επομένως καμία επιβάρυνση για τους γερμανούς μεταφορείς, αλλά μόνο για τους μεταφορείς των άλλων κρατών μελών, οι οποίοι θα ήταν υποχρεωμένοι να καταβάλλουν το τέλος αυτό χωρίς να έχουν ωφεληθεί από τη μείωση του φόρου κυκλοφορίας των οχημάτων.

11 Η Επιτροπή κατέληγε στη γνώμη αυτή στο συμπέρασμα ότι οι διατάξεις που σχεδίαζε να θεσπίσει η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας αποτελούσαν παράβαση της υποχρεώσεως μη μεταβολής των πραγμάτων (standstill) που προβλέπεται από το άρθρο 76 της Συνθήκης ΕΟΚ και κατά την οποία κανένα κράτος μέλος δεν μπορεί, μέχρι να καθιερωθεί κοινή πολιτική μεταφορών κατά το άρθρο 75, παράγραφος 1, να καταστήσει λιγότερο ευνοϊκές τις διατάξεις που διέπουν τον τομέα των μεταφορών κατά την έναρξη της ισχύος της Συνθήκης, ως προς την άμεση ή την έμμεση επίπτωσή τους επί των άλλων μεταφορέων των άλλων κρατών μελών, εκτός αν υπάρχει ομόφωνη συγκατάθεση του Συμβουλίου. Κατά τη γνώμη της Επιτροπής, οι σχεδιαζόμενες διατάξεις αντιβαίνουν επίσης, μεταξύ άλλων, στο άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΟΚ.

12 Μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου στις 6 Απριλίου 1990, η Επιτροπή απέστειλε στην κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας στις 11 Απριλίου 1990 προειδοποιητικό έγγραφο, το οποίο ακολούθησε την 1η Ιουνίου 1990 η αιτιολογημένη γνώμη που προβλέπεται στο άρθρο 169, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ.

13 Στην απάντηση που έδωσε στις 30 Απριλίου και στις 22 Ιουνίου 1990 στο προειδοποιητικό έγγραφο και στην αιτιολογημένη γνώμη αντίστοιχα, η κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας εκθέτει ότι σκοπός του νόμου είναι, πρώτον, να μειωθεί ο φόρος κυκλοφορίας των φορτηγών οχημάτων, ο οποίος είναι υπερβολικά υψηλός σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, και κατ' αυτόν τον τρόπο να εναρμονιστούν οι όροι του ανταγωνισμού και, δεύτερον, να αυξηθεί η ανεπαρκής συνεισφορά των αλλοδαπών φορτηγών οχημάτων στις δαπάνες συντηρήσεως και επεκτάσεως του γερμανικού οδικού δικτύου. Ειδικότερα, τα θεσπισθέντα μέτρα δεν είναι αντίθετα προς το άρθρο 76 της Συνθήκης ΕΟΚ, το οποίο δεν προβλέπει καμία υποχρέωση standstill, αλλά αποτελεί ειδική διάταξη της απαγορεύσεως των διακρίσεων, αφού ούτε το νέο οδικό τέλος ούτε η μείωση του φόρου κυκλοφορίας οδηγούν καθεαυτά σε διακρίσεις.

14 Η κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας τονίζει, με τις προαναφερθείσες απαντήσεις της, ότι το οδικό τέλος είναι σύμφωνο προς τις κατευθύνσεις που χάραξε η ίδια η Επιτροπή με την πρόταση που υπέβαλε στις 8 Ιανουαρίου 1988 για οδηγία του Συμβουλίου σχετικά με τον καταλογισμό του κόστους χρήσης του οδικού δικτύου από τα φορτηγά οχήματα και ότι ο επίμαχος νόμος έχει περιορισμένη χρονική ισχύ και θα παύσει να ισχύει το 1993, εφόσον εν τω μεταξύ έχει θεσπιστεί ένα εναρμονισμένο κοινό σύστημα φορολογίας.

15 Με την αίτηση λήψεως ασφαλιστικών μέτρων η Επιτροπή ισχυρίζεται κυρίως, όσον αφορά το επείγον του ζητήματος, ότι η μονομερής καθιέρωση του οδικού τέλους αποτελεί απαράδεκτη διατάραξη της κοινοτικής δημόσιας τάξης και διαταράσσει σοβαρά την ισορροπία της αγοράς των μεταφορών, καθόσον θέτει σε κίνδυνο την επιβίωση μεγάλου αριθμού μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων μεταφορών που είναι εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη.

16 Στην αίτησή της η Επιτροπή τονίζει περαιτέρω ότι υπάρχει κίνδυνος να προκαλέσει η καθιέρωση του οδικού τέλους τη λήψη αντιποίνων από τα άλλα κράτη μέλη, πράγμα που θα επιδείνωνε ακόμη περισσότερο τη διατάραξη της αγοράς και θα καθιστούσε ανέφικτη κάθε πρόοδο προς τον σκοπό της καθιερώσεως μιας κοινής πολιτικής.

17 Κατά το άρθρο 84, παράγραφος 2, του κανονισμού διαδικασίας, ο πρόεδρος μπορεί να κάνει δεκτή μια αίτηση λήψεως ασφαλιστικών μέτρων και πριν ακόμα ο αντίδικος υποβάλει τις παρατηρήσεις του. Το μέτρο αυτό μπορεί μεταγενέστερα να μεταρρυθμιστεί ή να ανακληθεί, ακόμα και αυτεπαγγέλτως.

18 Εν προκειμένω επιβάλλεται η παρατήρηση ότι στο παρόν στάδιο της διαδικασίας, κατά το οποίο η κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας δεν έχει μπορέσει ακόμη να εκθέσει πλήρως τους ισχυρισμούς της όσον αφορά την αίτηση της Επιτροπής για τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων, δεν είναι δυνατόν να αποφασιστεί αν οι πραγματικοί και νομικοί ισχυρισμοί της Επιτροπής αποδεικνύουν επαρκώς την ανάγκη λήψεως των ασφαλιστικών μέτρων που ζητεί.

19 Οι ισχυρισμοί πάντως της Επιτροπής δεν φαίνονται εκ πρώτης όψεως να στερούνται ερείσματος και δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο τα στοιχεία που επικαλείται η Επιτροπή να αποδεικνύουν ότι επείγει πράγματι η λήψη των αιτούμενων ασφαλιστικών μέτρων.

20 Υπό τις συνθήκες αυτές και ενόψει των ιδιαίτερων στοιχείων της διαφοράς, ιδίως δε του ότι επίκειται η έναρξη της ισχύος του επίμαχου νόμου, η διατήρηση της σημερινής καταστάσεως πραγμάτων είναι, από την άποψη της ορθής απονομής της δικαιοσύνης, αναγκαία για τους μεταφορείς των άλλων κρατών μελών, μέχρις ότου εκδοθεί απόφαση επί της αιτήσεως λήψεως ασφαλιστικών μέτρων. Κατά συνέπεια, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας πρέπει να υποχρεωθεί να αναστείλει, όσον αφορά τα οχήματα που έχουν άδεια κυκλοφορίας άλλων κρατών μελών, την είσπραξη του οδικού τέλους που προβλέπεται από τον νόμο της 30ής Απριλίου 1990, μέχρις ότου εκδοθεί η Διάταξη που θα περατώσει την παρούσα διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων.

Για τους λόγους αυτούς,

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

διατάσσει:

1) Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας αναστέλλει προσωρινά, όσον αφορά τα οχήματα που έχουν άδεια κυκλοφορίας άλλου κράτους μέλους, την είσπραξη του οδικού τέλους που προβλέπεται από τον νόμο περί των τελών χρήσεως των ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων και εθνικών οδών, της 30ής Απριλίου 1990, μέχρις ότου εκδοθεί η Διάταξη που θα περατώσει την παρούσα διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων.

2) Επιφυλάσσεται ως προς τα δικαστικά έξοδα.

Λουξεμβούργο, 28 Ιουνίου 1990.

Ο γραμματέας

J.-G. Giraud

Ο πρόεδρος

O. Due