férence n'exclut pas qu'éventuellement le résultat final consistant dans le droit, pour les justiciables, de s'en prévaloir en justice, soit le même que celui d'une disposition réglementaire directement applicable. Il convient donc d'examiner dans chaque cas si la nature, l'économie et les termes de la disposition en cause sont susceptibles de produire des effets directs dans les relations entre le destinataire de l'acte et des tiers.

2. En imposant aux États membres l'obligation de ne pas cumuler le système commun de taxe sur le chiffre d'affaires avec des régimes de taxes spécifiques tenant lieu de taxe sur le chiffre d'affaires, l'article 4, alinéa 2, de la décision du Conseil du 13 mai 1965, combiné avec les dispositions des directives du Conseil, des 11 avril 1967 et 9 décembre 1969, est susceptible de produire des effets directs dans les relations entre les États membres, destinataires de la décision, et leurs justiciables et d'engendrer pour ceux-ci le droit de s'en prévaloir en justice.

3. L'interdiction de cumuler le système commun de taxe sur le chiffre d'affaires avec des régimes de taxes spécifiques sort ses effets à la date fixée par la troisième directive du Conseil, du 9 décembre 1969, à savoir le 1er janvier 1972.

4. Si l'article 4, alinéa 2, de la décision du 13 mai 1965 prévoit la suppression de taxes spécifiques afin d'assurer un système commun et cohérent de taxation sur le chiffre d'affaires, cet objectif n'interdit pas que les transports soient frappés d'autres taxes, d'une nature différente et ayant des buts différents de ceux poursuivis par le système commun de taxe sur le chiffre d'affaires. Une taxe frappant non des transactions commerciales, mais le seul fait de transporter par route et dont l'assiette est constituée non par la rémunération d'une prestation mais par la charge physique, exprimée en tonnes/kilomètres que l'activité taxée impose aux routes, ne correspond pas au type habituel d'une taxe sur le chiffre d'affaires telle que visée par l'article 4, alinéa 2, de la décision du 13 mai 1965.

5. Il n'appartient pas à la Cour dans le cadre de la procédure prévue à l'article 177 du traité CEE d'apprécier, au regard du droit communautaire, les caractéristiques d'une mesure prise par l'un des États membres. Elle est cependant compétente pour interpréter la disposition communautaire en cause afin de mettre la juridiction nationale en mesure de l'appliquer correctement à la mesure litigieuse.

Dans l'affaire 9-70

ayant pour objet la demande adressée à la Cour, en application de l'article 177 du traité CEE, par le Finanzgericht de Munich et tendant à obtenir dans le litige pendant devant ladite juridiction

entre

FRANZ GRAD, Linz-Urfahr (Autriche),

et

FINANZAMT TRAUNSTEIN

une décision à titre préjudiciel sur l'interprétation de l'article 4 de la décision 65/271/CEE du Conseil du 13 mai 1965 et de l'article 1 de la directive 67/227/CEE du Conseil du 11 avril 1967, ainsi que, subsidiairement, des articles 5, 74, 80, 92 et 93 du traité CEE,

LA COUR,

composée de MM. R. Lecourt, président, R. Monaco et P. Pescatore, présidents de chambre, A. M. Donner (rapporteur), A. Trabucchi, W. Strauß et J. Mertens de Wilmars, juges,

avocat général : M. K. Roemer
greffier : M. A. Van Houtte

rend le présent

ARRÊT

Points de fait et de droit

I — Exposé des faits et de la procédure

Attendu que les faits qui sont à la base du litige et le déroulement de la procédure peuvent être résumés comme suit :
L'article 4 de la décision 65/271/CEE du Conseil du 13 mai 1965 relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (JO 1965, p. 1500 et s.) est rédigé comme suit :

« Lorsqu'un système commun de taxe sur le chiffre d'affaires aura été arrêté par le Conseil et mis en vigueur dans les États membres, ceux-ci appliqueront ce système suivant des modalités à déterminer aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable.

Au plus tard lorsque le système commun de taxe sur le chiffre d'affaires visé à l'alinéa précédent aura été mis en vigueur, ce système se substituera aux régimes de taxes spécifiques tenant lieu de taxe sur le chiffre d'affaires dans la mesure où les transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable se trouveraient soumis à ces régimes. »

Le 11 avril 1967 est intervenue la première directive (67/227/CEE) du Conseil relative à l'harmonisation des législations des États membres en matière de taxe sur le chiffre d'affaires (JO 1967, p. 1301 et s.) dont l'article 1 se lit comme suit :

« Les États membres remplacent leur système actuel de taxes sur le chiffre d'affaires par le système commun de taxe sur la valeur ajoutée défini à l'article 2.

Dans chaque État membre la loi ayant pour objet d'effectuer ce remplacement sera promulguée dans les meilleurs délais, afin qu'elle puisse entrer en vigueur à une date qui sera fixée par l'État membre en tenant compte de la situation conjoncturelle, mais qui ne sera pas postérieure au 1er janvier 1970.

A compter de l'entrée en vigueur de cette loi, l'État membre ne peut maintenir ou instituer aucune mesure de compensation forfaitaire à l'importation ou à l'exportation au titre des taxes sur le chiffre d'affaires pour les échanges entre les États membres. »

La troisième directive (69/463/CEE) du Conseil du 9 décembre 1969 en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires — Introduction de la taxe à la valeur ajoutée dans les États membres (JO n° L 320 du 20 décembre 1969, p. 34 et s.) a remplacé par la date du 1er janvier 1972 celle du 1er janvier 1970 indiquée à l'article 1 de la directive du 11 avril 1967.

La république fédérale d'Allemagne a satisfait à ses obligations résultant de l'article 1 de la première directive du 11 avril 1967 en introduisant la taxe à la valeur ajoutée en vertu de la loi relative à la taxe sur le chiffre d'affaires (Umsatzsteuergesetz) du 29 mai 1967 (BGBl. I, p. 545). Cette loi, entrée en vigueur le 1er janvier 1968, s'applique aussi aux prestations de transport. La loi relative à la taxe sur les transports (Beförderungssteuergesetz) en vigueur jusque là dans sa version du 13 juin 1955 (BGBl. I, p. 366) a été abrogée (article 31 de la loi relative à la taxe sur le chiffre d'affaires — Umsatzsteuergesetz — du 29 mai 1967).

Depuis le 1er janvier 1969, les transports de marchandises par route dans la république fédérale d'Allemagne sont en outre soumis à la taxe sur le transport des marchandises par route conformément à la « loi relative au régime fiscal des transports de marchandises par route » (Gesetz über die Besteuerung des Straßengüterverkehrs) du 28 décembre 1968 (BGBl. I, p. 1461). Cette taxe est de 1 pfennig par t/km pour les transports de marchandises à grande distance (par. 4). S'il s'agit du transport de marchandises qui ont été importées par voie maritime et si le transport commence dans un port maritime, la taxe est calculée sans tenir compte des 170 premiers kilomètres (par. 3). Cette loi cessera d'être effective le 31 décembre 1970 (par. 14).

En novembre 1967, conformément à l'article 1 de la décision du Conseil du 21 mars 1962 instituant une procédure d'examen et de consultation préalables pour certaines dispositions législatives, réglementaires ou administratives envisagées par les États membres dans le domaine des transports (JO n° 23 du 3 avril 1962, p. 720), le gouvernement allemand avait communiqué à la Commission son projet de loi sur le régime fiscal des transports de marchandises par route. Ce projet faisait partie intégrante du « programme de politique des transports pour les années 1968 à 1972 » arrêté par le gouvernement fédéral le 8 novembre 1967.

Le 31 janvier 1968 la Commission a adressé à la République fédérale une recommandation au sujet notamment de ce projet de loi, par laquelle il a été demandé à celle-ci de renoncer à la taxe spéciale (JO n° L 35 du 8 février 1968, p. 14 et s.).

M. Franz Grad (ci-après « demandeur ») a transporté 25,3 tonnes de conserves de fruits en provenance de Hambourg et, le 1er mars 1969, les a exportées d'Allemagne en Autriche en empruntant le poste de contrôle frontalier Schwarzbach-Autobahn. En vertu de la loi du 28 décembre 1968 la douane allemande a perçu une taxe sur le transport en cause d'un montant de 179,35 DM. Le demandeur a alors introduit un recours direct auprès du Finanzgericht de Munich.

Il fait valoir que ladite loi, tant dans son orientation générale que dans certaines de ses dispositions particulières, viole le traité CEE ainsi que certains textes de la réglementation adoptée en application

de ce traité, notamment l'article 4 de la décision 65/271/CEE du Conseil du 13 mai 1965 conjointement avec l'article 1 de la directive 67/227/CEE du Conseil du 11 avril 1967. Pour justifier cette thèse, il s'appuie notamment sur les arguments suivants :

L'article 4, paragraphe 2, de la décision du 13 mai 1965, ferait obligation aux États membres, après introduction du système de la taxe sur la valeur ajoutée, non seulement de supprimer les taxes spécifiques existant jusque là, mais encore de ne pas remettre en vigueur de nouvelles taxes du même genre. La République fédérale aurait enfreint cette clause, puisque la taxe sur les transports de marchandises par route correspondrait, pour l'essentiel dans sa structure et parfaitement dans ses effets, à la précédente taxe sur les transports. On ne pourrait arguer du fait que le système de la taxe sur la valeur ajoutée n'a pas encore été introduit dans tous les États membres. Pour les États membres qui ont déjà modifié leur système de taxe sur le chiffre d'affaires conformément aux directives du Conseil, l'article 4 de la décision du 13 mai 1965 aurait acquis force obligatoire à partir de la date d'entrée en vigueur de leur nouvelle législation.

De son côté, selon le demandeur, la Commission des Communautés européennes aurait repris ce point de vue dans sa recommandation à la république fédérale d'Allemagne du 31 janvier 1968 et souligné que la loi relative à la taxe sur les transports de marchandises par route constitue une infraction au droit communautaire.

Bien que la décision du 13 mai 1965 s'adresse aux États membres, le simple citoyen serait libre d'invoquer son respect ou son non-respect à l'occasion d'une procédure judiciaire. La question décisive serait de savoir si le droit communautaire primaire et secondaire, primant le droit national, impose à l'État membre une obligation sans restriction possible. Cela serait le cas de l'article 4, paragraphe 2, de la décision du 13 mai 1965.

D'après le demandeur, la loi enfreint d'autre part les dispositions de l'article 5, paragraphe 2, et de l'article 74 du traité CEE. Cette loi est incompatible, selon lui, avec la politique commune des transports prévue à l'article 74 du traité et définie dans la décision du Conseil du 13 mai 1965 ainsi que dans la recommandation de la Commission du 31 janvier 1968. L'article 5, paragraphe 2, du traité CEE détermine une obligation de ne pas faire, avec effet direct vis-à-vis des particuliers.

La loi, prétend le demandeur, enfreint également l'article 80 du traité CEE puisqu'il faut considérer la loi relative à la taxe sur les transports de marchandises par route comme une mesure visant à répartir le trafic et que cette loi sert uniquement à protéger les chemins de fer allemands. Ceux-ci doivent être considérés comme une entreprise au sens de l'article 80 du traité. Le terme « conditions de transport » inclut également la taxe allemande sur les transports de marchandises par route. L'article 80 du traité produit, lui aussi, des effets vis-à-vis des particuliers.

Enfin, poursuit le demandeur, la loi enfreint l'article 93, paragraphe 3, du traité CEE, qui interdit à tout État membre d'instituer des aides faussant la concurrence sans l'accord préalable de la Commission. Or, la Commission n'a pas donné son avis. La subvention indirecte en faveur des chemins de fer allemands, que représente cette loi, constitue donc une violation de l'interdiction relative aux aides. L'article 93, paragraphe 3, du traité produit lui aussi des effets immédiats dans les rapports juridiques entre les États membres et les particuliers.

Les infractions susmentionnées, a conclu le demandeur, entraînent la nullité ou du moins l'inapplicabilité de la loi relative au régime fiscal des transports de marchandises par route. L'avis d'imposition au titre de la taxation des transports de marchandises par route doit donc être rapporté.

Par décision du 23 février 1970, le

Finanzgericht de Munich a suspendu la procédure et, conformément à l'article 177 du traité CEE, saisi la Cour de justice des Communautés européennes des questions suivantes en vue d'obtenir une décision préjudicielle :

« 1) Les dispositions combinées de l'article 4 de la décision du Conseil, du 13 mai 1965, relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (65/271/CEE), et de l'article 1 de la première directive du Conseil, du 11 avril 1967, en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires (67/227/CEE), produisent-elles des effets directs dans les rapports juridiques entre États membres et justiciables, et engendrent-elles pour les justiciables des droits individuels qu'il appartient aux juridictions des États membres de sauvegarder?

2) Les dispositions combinées de l'article 4 de la décision du Conseil du 13 mai 1965 (65/271/CEE) et de l'article 1 de la première directive du Conseil du 11 avril 1967 (67/227/CEE) interdisaient-elles, dès avant le 1er janvier 1970, à tout État membre qui avait déjà mis en vigueur le système commun de taxe sur la valeur ajoutée et aboli les taxes spécifiques sur les transports de marchandises de réinstaurer des taxes spécifiques sur les transports de marchandises tenant lieu de taxes sur le chiffre d'affaires même si les autres États membres n'avaient pas encore tous pris les mesures précitées à cette date?

3) La taxe allemande sur les transports de marchandises par route, qui frappe une activité et non un échange de prestation (cf. par. 1 de la loi relative au régime fiscal des transports de marchandises par route — Gesetz über die Besteuerung des Straßengüterverkehrs — Bundesgesetzblatt 1968 — vol. I — p. 1461) et dont l'assiette est non pas le salaire d'une prestation contractuelle mais le résultat d'une prestation (Leistungsprodukt), doit-elle être considérée, au sens de l'article 4 de la décision du Conseil du 13 mai 1965 (65/271/CEE), comme une taxe spécifique appliquée aux transports de marchandises aux lieu et place de la taxe sur le chiffre d'affaires? »

Subsidiairement, au cas où la Cour de justice des Communautés européennes répondrait par la négative aux questions 1 à 3, elle est priée de statuer à titre préjudiciel sur les questions suivantes :

« 4) Les dispositions combinées de l'article 5, alinéa 2, du traité CEE et de l'article 74 du traité CEE ainsi que de l'article 4 de la décision du Conseil du 13 mai 1965 (65/271/CEE) et de l'article 1 de la première directive du 11 avril 1967 (67/227/CEE) produisent-elles, dans les relations juridiques entre États membres et justiciables, des effets directs que ces derniers peuvent invoquer même devant les juridictions de ces États?

5) Les « conditions de transport », visées à l'article 80, paragraphe 1, du traité CEE, comprennent-elles également les taxes grevant spécifiquement les transports de marchandises?

6) L'article 80, paragraphe 1, du traité CEE interdit-il également de protéger les entreprises de chemins de fer exploitées sous forme de services publics par les États membres?

7) L'article 80, paragraphe 1, du traité CEE produit-il, dans les relations juridiques entre États membres et justiciables, des effets directs que ces derniers peuvent invoquer devant les juridictions de ces États?

8) L'interdiction de subventions, établie par les articles 92 et suivants

du traité CEE, est-elle également applicable « ratione materiae » au secteur des transports?

9) Les articles 92 et suivants du traité CEE interdisent-ils également de protéger les entreprises de chemins de fer qui sont exploitées sous forme de services publics par les États membres?

10) Faut-il exclure qu'une aide soit incompatible avec le Marché commun lorsque la Commission n'a pas pris à son sujet de décision conformément à l'article 93, paragraphe 2, du traité CEE, alors que la situation en cause était connue d'elle?

11) L'article 92 du traité CEE produit-il, dans les relations juridiques entre États membres et justiciables, des effets directs que ces derniers peuvent invoquer devant les juridictions de ces États? »

Le Finanzgericht estime que les réponses de la Cour à ces questions sont nécessaires pour lui permettre de rendre son arrêt dans cette affaire et que le demandeur a présenté des motifs défendables à l'appui de sa façon de voir. Le tribunal lui-même a des doutes concernant la compatibilité de la loi relative au régime fiscal des transports de marchandises par route avec le droit des Communautés européennes. Par ailleurs, le tribunal estime que le demandeur, bien que non ressortissant d'un État membre, peut invoquer l'incompatibilité de la loi avec le droit communautaire puisqu'il s'agit d'une loi purement territoriale qui produit ses effets directement et uniquement du fait du transport de marchandises sur le territoire de la république fédérale d'Allemagne.

L'ordonnance de renvoi a été enregistrée au greffe de la Cour le 16 mars 1970.

Conformément à l'article 20 du statut de la Cour de justice de la CEE des observations ont été déposées par le Finanzamt de Traunstein (partie défenderesse au principal), le gouvernement allemand et la Commission des Communautés européennes.

Sur rapport du juge rapporteur, l'avocat général entendu, la Cour a décidé de ne pas procéder à des mesures d'instruction préalables.

Le demandeur, le gouvernement allemand et la Commission des Communautés européennes ont été entendus lors de l'audience du 15 septembre 1970.

L'avocat général a présenté ses conclusions lors de l'audience du 17 septembre 1970.

Le demandeur a été représenté par M^es^ Möhring, Beissvingert, Reimer, Pohle, Wunderlich, Zimmermann et Risse, du barreau de Munich.

Le gouvernement allemand a été représenté par M. Moravitz.

La Commission des Communautés européennes a été représentée par son conseiller juridique, M. Wägenbaur.

II — Résumé des observations des parties

Attendu que les observations des parties peuvent être résumées comme suit :

A — Quant à la recevabilité

Sans exprimer des objections concrètes contre la recevabilité des questions posées, le *gouvernement allemand* suggère que celle-ci soit examinée par la Cour.

Par contre, la *Commission* estime qu'à condition de se limiter à des questions d'interprétation (notamment en ce qui concerne la troisième question), la Cour pourra répondre aux questions posées sans sortir du cadre de l'article 177 du traité. Le fait pour le demandeur au principal de n'être pas ressortissant d'un État membre ne s'opposerait pas non plus à la recevabilité d'une demande de décision préjudicielle.

B — Sur les réponses à donner à la demande préjudicielle

1 — Sur la première question

a) Observations de la Commission

La *Commission* examine premièrement la question de savoir si c'est à juste

titre que l'acte du Conseil du 13 mai 1965 a été qualifié de « décision » au sens de l'article 189 du traité. A cet égard elle relève que, si de nombreuses dispositions de cet acte revêtent plutôt le caractère de points de programme, il y en a d'autres, dont précisément l'article 4, alinéa 2, qui ne nécessitent pas de mesures communes ultérieures pour leur application. La Commission en conclut qu'il s'agit en effet d'une véritable décision.

Elle se demande dès lors s'il existe des objections de principe à ce que des dispositions qui sont incluses dans des décisions (et éventuellement dans des directives) adressées à des États membres soient reconnues comme « directement applicables », à supposer que ces dispositions soient claires et sans réserve et ne laissent aux États membres aucun pouvoir réel d'appréciation dans leur application. A ce propos, elle fait l'inventaire des arguments qui peuvent être invoqués pour ou contre cette « applicabilité directe », à savoir, d'abord, une série d'arguments contraires :

1) Aux termes de l'article 189 du traité, les décisions adressées à des États membres ne sont obligatoires que pour les États membres qu'elles désignent. Elles ne doivent donc avoir pour le citoyen qu'un effet indirect. Il ne peut en résulter de droits et de devoirs directs pour le citoyen que moyennant un acte exécutoire de droit interne. En faveur de cette argumentation on peut aussi invoquer le fait que l'article 189 du traité ne reconnaît d'effet direct qu'aux règlements.
2) Pour ce qui concerne le droit communautaire secondaire, le traité distingue délibérément entre actes juridiques directement applicables — les règlements — et actes juridiques qui ne possèdent pas ce caractère (directives et décisions adressées à des États). Cette distinction soigneusement établie serait réduite à néant si l'on reconnaissait à des dispositions particulières d'une décision adressée à des États membres l'applicabilité immédiate. La conséquence en serait l'insécurité juridique.
3) Dans certains secteurs (par exemple l'agriculture, les transports, la politique commerciale), le traité laisse le choix de l'acte juridique. Dans d'autres secteurs, l'unique instrument autorisé est la directive (par exemple en matière de droit d'établissement et de services, harmonisation des législations). On peut en déduire que les États membres ne voulaient accorder à la Communauté dans ces secteurs aucun pouvoir normatif direct.
4) Enfin, d'après le traité, il n'est pas nécessaire que les décisions soient publiées. Il dépend donc plus ou moins du hasard ou de l'adresse du particulier qu'il puisse ou non invoquer devant les juridictions de son pays des dispositions de droit communautaire qui lui soient favorables. Il en résulte une certaine inégalité devant la loi, car on ne peut admettre a priori que le juge soit informé d'actes juridiques non publiés.

Puis une série d'arguments favorables :

1) D'après la jurisprudence de la Cour de justice relative aux dispositions du traité qui produisent des effets directs, le fait que les États membres soient désignés comme destinataires n'est pas déterminant.
   Il s'agit seulement de savoir si, de par sa nature même, une disposition est directement applicable. Les considérations émises à cet égard par la Cour en ce qui concerne les dispositions du traité peuvent s'appliquer aux dispositions d'une décision adressée à des États membres.
2) Certes, il est exact que l'article 189 du traité ne reconnaît expressément qu'au seul règlement un effet direct dans tout État membre. Cependant, la définition de la décision prévue à l'article 189 n'exclut nullement qu'il soit possible, sous certaines conditions de reconnaître cet effet même à une décision adressée à des États membres. Il faut distinguer entre « applicabilité directe » au sens de

l'article 189 du traité et dispositions propres à « produire des effets directs dans les rapports juridiques entre les États membres et leurs justiciables ». Au sens de l'article 189, « applicabilité directe » signifie notamment qu'il n'est pas besoin d'un acte positif de droit interne pour conférer sa valeur à un acte donné de droit communautaire. Quant à savoir si des dispositions sont de nature, au sens de la jurisprudence de la Cour, à produire des « effets directs » vis-à-vis des particuliers, il s'agit là au contraire — dans la mesure où sont en cause des obligations de faire — de savoir si, malgré l'absence d'une loi d'exécution interne, le particulier peut obtenir des droits directs.

3) Le danger d'insécurité juridique ne doit pas être exagéré. Pour l'essentiel, il ne peut se poser de problèmes que si des décisions prescrivent aux États membres d'agir dans un certain sens et si le délai qui leur est imparti à cet effet s'écoule sans que l'exécution soit intervenue. A titre préventif, on pourrait prévoir des délais de longueur suffisante, les États membres mettant tout en œuvre de leur côté pour arrêter en temps voulu les dispositions d'exécution nécessaires. Si l'on ajoute qu'il doit s'agir, d'après la jurisprudence de la Cour de justice, de dispositions sans équivoque et inconditionnelles, il s'ensuit que la question de l'applicabilité directe ne devrait se poser que pour un petit nombre de décisions.

4) Le fait que l'on reconnaisse à certaines dispositions contenues dans des décisions adressées à des États une applicabilité directe ne signifie pas que le système des actes juridiques du droit communautaire secondaire, tel qu'il est prévu à l'article 189 du traité, soit délaissé. L'applicabilité directe de certaines dispositions — le système de l'article 189 du traité étant conservé tel quel par ailleurs — aboutit au contraire à un renforcement de la protection juridique des droits individuels du particulier.

5) Il est d'usage que les institutions communautaires publient pour information au Journal officiel, à quelques rares exceptions près, les décisions adressées à des États membres. L'argument tiré du caractère non obligatoire de la publication des décisions adressées à des États s'avère ainsi être de peu de poids dans la mesure où les organes communautaires vont au-delà de l'obligation de publication prévue à l'article 191 du traité et publient aussi les décisions adressées aux États.

6) La jurisprudence de la Cour semble fournir, non pas des raisons opposées, mais des arguments favorables à l'applicabilité directe des décisions. C'est ainsi que, dans son arrêt du 18 février 1970 rendu dans l'affaire 38-69, la Cour de justice s'exprime en ces termes au sujet de la décision dite d'accélération du 26 juillet 1966 (JO 1966, p. 2971) :

« (que) cette décision, bien qu'adressée formellement aux seuls États membres, est destinée à se répercuter sur l'ensemble du Marché commun et (qu')elle conditionne ou prépare la mise en œuvre de dispositions directement applicables dans les États membres, résultant de l'article 9, alinéa 1, du traité et, en ce qui concerne les relations avec les pays tiers en particulier, du règlement du Conseil n° 950/68/CEE du 28 juin 1968 relatif au tarif douanier commun (JO 1968, n° L 172, p. 1)... ». (Recueil, 1970-XVI, p. 58.)

Cette motivation pourrait permettre de conclure que la Cour de justice est prête à accorder un effet direct à la décision d'accélération tout comme elle l'a fait pour les dispositions relatives au régime douanier, « bien qu'adressée formellement aux seuls États membres ».

A la lumière de tous ces arguments, et en insistant notamment sur l'aspect de la protection juridique du particulier, la Commission estime qu'il n'existe pas

d'argument décisif permettant de refuser l'applicabilité directe à des dispositions de droit communautaire pour la seule raison qu'elles font partie d'une décision adressée à des États membres.

En appliquant ensuite à la disposition de l'article 4, alinéa 2, de la décision du Conseil du 13 mai 1965 les critères élaborés par la Cour par rapport aux dispositions du traité, la Commission arrive à la conclusion qu'il s'agit en effet d'une obligation inconditionnelle, ne nécessitant pas d'autres actes juridiques communautaires et comportant une injonction de supprimer des « taxes spécifiques » que l'interdiction d'introduire de nouvelles taxes du même genre.

b) Observations du gouvernement allemand

Le *gouvernement allemand* propose de donner une réponse négative à la première question. On ne saurait admettre qu'une disposition contenue dans une décision adressée à un État membre puisse être considérée comme directement applicable. A supposer même qu'une telle hypothèse soit admise, l'article 4 de la décision du Conseil du 13 mai 1965 ne serait, en tout état de cause, pas susceptible d'une application directe.

Pour justifier le rejet du principe même de l'applicabilité directe de dispositions de décisions (ou de directives), le gouvernement allemand s'appuie notamment sur les arguments déjà évoqués par la Commission à l'encontre de cette thèse. Par ailleurs, il avance une interprétation autre que celle retenue par la Commission de l'arrêt de la Cour dans l'affaire 38-69. En effet, ce serait en qualifiant la « décision d'accélération » de complément autonome au traité (en vertu de l'article 235) et non pas de décision au sens de l'article 189 que la Cour aurait reconnu à cette « décision » une applicabilité directe. Dès lors les principes établis par la Cour dans ce cas d'espèce ne sauraient être appliqués à des décisions proprement dites.

Quant à la disposition actuellement en cause, le gouvernement allemand affirme qu'il s'agit d'un simple programme de travail du Conseil. A cet égard il allègue que l'adoption des modalités visées à l'alinéa 1 conditionne également l'entrée en vigueur des obligations de l'alinéa 2. En tout état de cause, aucune obligation n'existerait avant le 1er janvier 1972, date retenue par la « troisième directive » du 9 décembre 1969.

2 — *Sur la deuxième question*

a) Observations de la Commission

La *Commission* fait observer que l'article 4, alinéa 2, ne fixe aucun délai, mais fait référence, quant à la date, par l'expression « au plus tard », à l'alinéa précédent. Cette disposition peut être interprétée de plusieurs façons, l'expression « aura été ... mise en vigueur dans les États membres » permettant au moins deux interprétations. La date à retenir serait, ou bien celle à laquelle chacun des États membres a introduit (introduira) la taxe sur la valeur ajoutée, ou bien la date limite à laquelle tous les États membres devront avoir introduit cette taxe. Toutefois, selon la Commission, la première interprétation doit être rejetée. D'une part, elle « pénaliserait » l'État membre diligent, qui aurait introduit la TVA avant les autres, en ce qu'il se trouverait, dès ce moment, lié, et sans défense à l'encontre des autres États membres qui jouiraient encore d'une liberté d'action en cette matière. D'autre part, l'effort d'harmonisation qui fait l'objet de la décision du 13 mai 1965 ne peut être réalisé qu'à l'échelle de la Communauté et non par des mesures d'harmonisation prises dans les États membres à des dates différentes. Dès lors, et en tenant compte de la « troisième directive », l'article 4, alinéa 2, de la décision du 13 mai 1965 ne serait obligatoire pour chacun des États membres qu'à partir du 1er janvier 1972. Il s'ensuivrait que la deuxième question doit recevoir une réponse négative.

b) Observations du gouvernement allemand et du Finanzamt de Traunstein

C'est en s'appuyant essentiellement sur

les arguments identiques à ceux avancés par la Commission que le *gouvernement allemand* et le *Finanzamt de Traunstein* concluent à ce qu'une réponse négative soit apportée à la deuxième question.

3 — Sur la troisième question

Tant le *gouvernement allemand* que la *Commission* estiment que la « taxe sur le transport des marchandises par route » ne saurait être qualifiée de « taxe spécifique tenant lieu de taxe sur le chiffre d'affaires » au sens de l'article 4 de la décision du 13 mai 1965, ni, a fortiori, de « taxe sur le chiffre d'affaires » proprement dite. En effet tant son objectif (réorientation dans le secteur des transports) que ses modalités (l'assiette étant constituée par le montant de « tonnes kilométriques » et non par la rémunération de la prestation) s'opposeraient à une telle qualification.

4 — Sur la quatrième question

Les *trois mémoires* d'observations soumis en vertu de l'article 20 du statut de la Cour sont d'accord pour soutenir que l'obligation contenue dans l'article 5, alinéa 2, du traité est d'une formulation trop générale et trop imprécise pour avoir, en tant que telle, un effet direct. Tout au plus elle pourrait recevoir un tel effet en liaison avec d'autres dispositions communautaires, à condition que celles-ci soient, elles, précises et inconditionnelles. Or, ces qualités feraient précisément défaut à l'article 74 du traité, qui se borne à énoncer le principe d'une politique commune des transports. Par ailleurs, l'interdiction de l'article 5, alinéa 2, ne saurait rien ajouter à l'effet direct (éventuel) des dispositions de l'article 4 de la décision du 13 mai 1965, déjà discuté dans le cadre des questions précédentes.

5 — Sur les cinquième, sixième et septième questions

Dans leurs observations, tant le *gouvernement allemand* que la *Commission* ont regroupé ces trois questions, estimant que la réponse aux cinquième et sixième questions dépend de la réponse à apporter pour la question n° 7.

a) Sur la septième question

Si la *Commission* et le *gouvernement allemand* sont d'accord pour admettre que l'interdiction que comporte l'article 80, paragraphe 1, pourrait, dans l'abstrait, faire conclure à l'applicabilité directe de cette disposition, leurs opinions divergent sur l'incidence à cet égard de l'expression « sauf si elle est autorisée par la Commission ».

D'une part, la *Commission* « incline à répondre par l'affirmative à la septième question » en faisant valoir notamment que le pouvoir d'appréciation, que l'article 80 lui attribue, laisse intacte l'interdiction de principe contenue dans cette disposition.

Par contre, le *gouvernement allemand* estime que la possibilité d'autorisation — à l'égard de laquelle d'ailleurs la Commission disposerait d'une marge d'appréciation (cf. arrêt 1-69, Recueil, XV-1969, p. 227 et s.) — enlève précisément son caractère inconditionnel à l'interdiction. Il s'ensuivrait que tout effet direct doit être exclu en l'espèce.

b) Sur la cinquième question

Tant le *gouvernement allemand* que la *Commission* proposent de répondre négativement à cette question. Compte tenu de l'esprit et du but de l'article 80, il serait en effet évident que, par l'expression « conditions de transport », il faut entendre, à l'exception des prix de transport, toutes les autres dispositions déterminantes relatives à l'acheminement par le mode de transport. Ce terme ne recouvrirait donc pas les dispositions fiscales relatives à un autre mode de transport.

c) Sur la sixième question

En insistant toujours sur le fait que l'expression « entreprises » à l'article 80, paragraphe 1, ne vise, selon eux, que les entreprises utilisatrices de transport, le *gouvernement allemand* et la *Commis-*

sion affirment que l'interdiction de cette disposition ne s'applique pas à un régime de taxation tel que celui en cause.

6 — *Sur les huitième, neuvième, dixième et onzième questions*

Dans leurs observations, le *gouvernement allemand* et la *Commission* ont regroupé ces quatre questions et en ont modifié l'ordre. A titre liminaire, ils examinent la question de savoir si une taxation telle que la taxe allemande en cause est couverte par la notion d'« aide » au sens des articles 92 et suivants. Cette disposition ne viserait que les cas dans lesquels une entreprise reçoit, sans contrepartie, des prestations financées sur fonds publics ou bien est exemptée d'une charge, mais non pas celui où des concurrents sont taxés et où l'avantage provient du seul fait que l'entreprise considérée n'est pas frappée par l'imposition. C'est sous cette réserve qu'ils soumettent leurs observations relatives aux questions n[os] 8 à 11.

Par contre, le *demandeur* estime que la notion d' « aide » comprend non seulement des subventions et des exonérations directes, mais également toute mesure qui vise à orienter l'activité économique, en taxant d'une façon inégale certaines activités ou catégories. Il s'ensuivrait que la taxe litigieuse serait bien une « aide » au sens des articles 92 et suivants.

A ceci le *gouvernement allemand*, en accord avec la *Commission*, répond qu'une telle interprétation enlèverait à la notion d' « aide » toute spécificité et rendrait superflues les dispositions des articles 101 et 102 du traité CEE.

a) Sur la huitième question

La *Commission* affirme que les dispositions du traité en matière d'aides valent également dans le secteur des transports (sans préjudice toutefois des dispositions spéciales relatives à ce secteur). En justification de cette thèse, elle s'appuie notamment sur les arguments suivants :

— La section du traité relative aux « aides » ne contient pas de disposition excluant les transports du champ d'application de cette section, tel que le fait expressément l'article 61, paragraphe 1, pour le chapitre des services.

— L'autorisation de certaines « aides » en matière de transports prévue à l'article 77 ne se conçoit qu'en relation avec une interdiction. Le titre des transports ne contenant pas une telle interdiction, il faut se référer nécessairement à celle que comporte l'article 92.

— Tout doute semble exclu à cet égard par l'article 9, paragraphe 2, de la décision du Conseil du 13 mai 1965, aux termes duquel les articles 92 à 94 du traité sont appliqués au secteur des transports.

Le *gouvernement allemand* arrive à la même conclusion.

b) Sur la onzième question

Tant le *gouvernement allemand* que la *Commission* estiment que trop de dérogations sont prévues à l'interdiction de principe de l'article 92 — dérogations qui d'ailleurs comportent une marge d'appréciation pour la Commission — pour que cette interdiction puisse être considérée comme directement applicable. Le gouvernement allemand fait encore observer que cette conclusion n'est pas infirmée par l'arrêt de la Cour dans l'affaire 6-64 (Recueil, X-1964, p. 1162) reconnaissant un effet direct à l'article 93, paragraphe 3, troisième phrase, parce que l'incidence de ce jugement serait strictement limitée à l'hypothèse que vise cette disposition, hypothèse non réalisée en l'espèce.

Par contre, le *demandeur* affirme que, si en effet le traité a prévu la possibilité de dérogations à l'interdiction de principe de l'article 92, celle-ci n'est pas moins susceptible d'une applicabilité directe dans les cas non couverts par ces dérogations.

c) Sur la neuvième question

Le *gouvernement allemand* et la *Commission* estiment que, pour l'application des

articles 92 et suivants, il est sans importance que l'entreprise bénéficiaire des aides soit (ou non) une entreprise de chemin de fer exploitée sous forme de service public, sauf pour ce qui concerne des dérogations éventuelles en vertu de l'article 90, paragraphe 2, du traité.

d) Sur la dixième question

Le *gouvernement allemand*, tout en admettant en principe la possibilité de l'existence d'une aide même si la Commission n'a pas pris une décision en vertu de l'article 93, paragraphe 2, estime que, compte tenu du principe de confiance («Vertrauensgrundsatz»), il n'y a pas lieu de considérer qu'il y ait aide incompatible avec le marché commun, lorsque la Commission n'a pas soulevé d'objections alors qu'elle avait connaissance de la situation.

Alors que la Commission est du même avis que le gouvernement fédéral, le *demandeur* fait observer que le fait, par la Commission, de ne pas condamner expressément une mesure nationale ne vaut pas autorisation.

Motifs

1 Attendu que, par décision du 23 février 1970, parvenue à la Cour le 16 mars 1970, le Finanzgericht de Munich a posé, en vertu de l'article 177 du traité instituant la Communauté économique européenne, plusieurs questions tendant à obtenir l'interprétation de l'article 4 de la décision du Conseil du 13 mai 1965, relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (JO 1965, p. 1500) et de l'article 1 de la première directive du Conseil, du 11 avril 1967, en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires (JO 1967, p. 1301);

que, subsidiairement, pour le cas où la Cour répondrait à ces questions par la négative, le Finanzgericht a posé d'autres questions, tendant à obtenir l'interprétation notamment des articles 80 et 92 du traité CEE;

Sur la première question

2 Attendu que, par la première question, ladite juridiction demande à la Cour de dire si les dispositions combinées de l'article 4, alinéa 2, de la décision et de l'article 1 de la directive, produisent des effets directs dans les rapports

juridiques entre États membres et justiciables, de sorte qu'elles engendrent dans le chef de ceux-ci des droits individuels qu'il appartient aux juridictions nationales de sauvegarder;

3 attendu que la question vise l'effet combiné de dispositions contenues respectivement dans une décision et une directive;

qu'aux termes de l'article 189 du traité CEE une décision est obligatoire en tous ses éléments pour les destinaires qu'elle désigne;

qu'aux termes du même article une directive lie tout État membre destinataire quant au résultat à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens;

4 attendu que, dans ses observations, le gouvernement fédéral a défendu l'opinion qu'en distinguant entre les effets des règlements d'une part et ceux des décisions et directives d'autre part, l'article 189 aurait exclu la possibilité pour les décisions et directives de comporter les effets envisagés par la question, de tels effets étant réservés aux règlements;

5 attendu, cependant, que si, en vertu des dispositions de l'article 189, les règlements sont directement applicables et par conséquent par leur nature susceptibles de produire des effets directs, il n'en résulte pas que d'autres catégories d'actes visés par cet article ne peuvent jamais produire des effets analogues;

que notamment la disposition selon laquelle les décisions sont obligatoires dans tous leurs éléments pour le destinataire permet de poser la question de savoir si l'obligation découlant de la décision peut seulement être invoquée par les institutions communautaires à l'égard de ce destinataire ou peut l'être éventuellement par toute personne intéressée à l'exécution de cette obligation;

qu'il serait incompatible avec l'effet contraignant que l'article 189 reconnaît à la décision d'exclure en principe que l'obligation qu'elle impose, puisse être invoquée par des personnes concernées;

que particulièrement dans les cas où les autorités communautaires auraient, par décision, obligé un État membre ou tous les États membres à adopter un comportement déterminé, l'effet utile d'un tel acte s'en trouverait affaibli si les justiciables de cet État étaient empêchés de s'en prévaloir en justice

et les juridictions nationales empêchées de la prendre en considération en tant qu'élément du droit communautaire;

que si les effets d'une décision peuvent ne pas être identiques à ceux d'une disposition réglementaire, cette différence n'exclut pas qu'éventuellement le résultat final, consistant dans le droit, pour les justiciables, de s'en prévaloir en justice, soit le même que celui d'une disposition réglementaire directement applicable;

6 attendu d'ailleurs que l'article 177 qui permet aux juridictions nationales de saisir la Cour de la validité et de l'interprétation de tous les actes des institutions, sans distinction, implique que ces actes sont susceptibles d'être invoqués par les justiciables devant lesdites juridictions;

qu'il convient donc d'examiner dans chaque cas si la nature, l'économie et les termes de la disposition en cause sont susceptibles de produire des effets directs dans les relations entre le destinataire de l'acte et des tiers;

7 attendu que la décision du Conseil du 13 mai 1965, adressée à tous les États membres est notamment fondée sur l'article 75 du traité qui habilite le Conseil à établir, en vue de la mise en œuvre d'une politique commune des transports, des « règles communes », des « conditions d'admission » et « toutes autres dispositions utiles »;

que le Conseil dispose dès lors de la plus grande liberté dans le choix des mesures qu'il institue;

que dans son ensemble la décision en cause fixe les objectifs à atteindre dans le cadre d'une politique d'harmonisation des dispositions nationales, ainsi que le rythme de leur réalisation;

qu'en vue de ces objectifs, l'article 4 de la décision prévoit dans son alinéa 1 que lorsqu'un système commun de taxe sur le chiffre d'affaires aura été arrêté par le Conseil et mis en vigueur dans les États membres, ceux-ci seront obligés de l'appliquer suivant des modalités à déterminer aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable;

que l'alinéa 2 dudit article dispose qu'au plus tard lorsque ce système commun de taxe sur le chiffre d'affaires aura été mis en vigueur, il se substituera aux régimes de taxes spécifiques tenant lieu de taxe sur le chiffre d'affaires dans la mesure où les transports indiqués se trouveraient soumis à ces régimes;

8 attendu que cette disposition impose donc aux États membres deux obligations, en premier lieu, celle d'appliquer au plus tard à une date déterminée le système commun de taxe sur le chiffre d'affaires aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable et, en second lieu, celle de substituer ce système, au plus tard à partir de sa mise en vigueur, aux régimes de taxes spécifiques visés par son alinéa 2;

que cette seconde obligation implique évidemment interdiction d'instituer ou de réinstaurer de tels régimes, afin d'éviter que le système commun de taxe sur le chiffre d'affaires se cumule, pour les transports, avec des régimes de taxation analogues et supplémentaires;

9 attendu qu'il ressort du dossier transmis par le Finanzgericht que sa demande se rapporte particulièrement à la seconde obligation;

que cette obligation est, dans son essence, impérative et générale, même si la disposition laisse en suspens la détermination du moment à partir duquel elle deviendra effective;

qu'ainsi elle interdit formellement aux États membres de cumuler le système commun de taxe sur le chiffre d'affaires avec des régimes de taxes spécifiques tenant lieu de taxe sur le chiffre d'affaires;

que cette obligation est inconditionnelle et suffisamment nette et précise pour être susceptible de produire des effets directs dans les relations entre les États membres et leurs justiciables;

10 attendu que le terme à partir duquel cette obligation prend effet a été déterminé par les directives du Conseil en matière d'harmonisation des législations relatives à la taxe sur le chiffre d'affaires, qui ont fixé la date limite avant laquelle les États membres devaient introduire dans leurs législations le système commun de taxe sur la valeur ajoutée;

que le fait que cette date ait été fixée par une directive n'enlève rien au plein effet de cette disposition;

qu'ainsi est devenue complète, à la suite de la première directive, l'obligation énoncée à l'article 4, alinéa 2, de la décision du 13 mai 1965;

que, dès lors, cette disposition impose aux États membres des obligations — notamment celle de ne pas cumuler à partir d'une certaine date le système commun avec les régimes spécifiques de taxation visés — susceptibles de produire des effets directs dans les relations entre les États membres et leurs justiciables et d'engendrer pour ceux-ci le droit de s'en prévaloir en justice;

Sur la deuxième question

11 Attendu que, par la deuxième question le Finanzgericht demande à la Cour de dire si les dispositions combinées de l'article 4 de la décision et de l'article 1 de la directive interdisent dès avant le 1er janvier 1970 à tout État membre qui avait déjà mis en vigueur le système commun de taxe sur la valeur ajoutée et aboli les taxes spécifiques sur les transports de marchandises de réinstaurer des taxes spécifiques sur les transports de marchandises tenant lieu de taxe sur le chiffre d'affaires;

que cette question vise à l'évidence les dispositions de l'article 1 de la première directive, telles que modifiées par la troisième directive du Conseil du 9 décembre 1969, dans la même matière (JO 1969, n° L 320, p. 34) qui a substitué la date du 1er janvier 1972 à celle du 1er janvier 1970;

12 attendu il est vrai qu'une interprétation littérale de l'article 4, alinéa 2, de la décision pourrait conduire à estimer que cette disposition vise le moment où l'État membre concerné aura mis en vigueur sur son propre territoire le système commun;

13 attendu qu'une telle interprétation ne serait toutefois pas conforme à l'objectif des directives en cause;

qu'en effet l'objectif que visent ces directives est d'assurer qu'à partir d'une date déterminée le système de la taxe sur la valeur ajoutée soit appliqué dans l'ensemble du marché commun;

que tant que cette échéance n'est pas atteinte les États membres restent libres en la matière;

14 attendu d'autre part que l'objectif de la décision du 13 mai 1965 ne peut être réalisé qu'à l'échelle de la Communauté et ne saurait consister dans les seules mesures d'harmonisation prises individuellement par les États membres à des dates différentes et selon un rythme différent;

15 qu'il y a donc lieu de répondre à la question posée que l'interdiction découlant de l'article 4, alinéa 2, de la décision, ne saurait sortir effet qu'à partir du 1er janvier 1972;

Sur la troisième question

16 Attendu que, par sa troisième question, le Finanzgericht demande à la Cour de dire si la taxe fédérale sur les transports de marchandises par route (Straßengüterverkehrsteuer) doit être considérée comme une taxe spécifique appliquée aux transports de marchandises aux lieu et place de la taxe sur le chiffre d'affaires et tombe, dès lors, sous l'interdiction de l'article 4, alinéa 2, de la décision du 13 mai 1965;

17 attendu qu'il n'appartient pas à la Cour, dans le cadre de la présente procédure, d'apprécier, au regard du droit communautaire, les caractéristiques d'une taxe instituée par l'un des États membres;

que, cependant, elle est compétente pour interpréter la disposition communautaire en cause afin de mettre la juridiction nationale en mesure de l'appliquer correctement à la taxe litigieuse;

18 attendu que l'article 4 prévoit la suppression de « taxes spécifiques » afin d'assurer un système commun et cohérent de taxation sur le chiffre d'affaires;

qu'en favorisant ainsi la transparence du marché des transports cette disposition contribue au rapprochement des conditions de concurrence et doit être considérée comme une mesure importante d'harmonisation des législations fiscales des États membres en matière de transports;

que cet objectif n'interdit pas que les transports soient frappés d'autres taxes, d'une nature différente et ayant des buts différents de ceux poursuivis par le système commun de taxe sur le chiffre d'affaires;

19 attendu qu'une taxe qui, ainsi que celle dont le Finanzgericht a indiqué les caractéristiques, frappe non les transactions commerciales mais une activité de nature particulière, sans d'ailleurs distinguer entre une activité pour compte propre et une activité pour compte d'autrui, et dont l'assiette est constituée non par la rémunération d'une prestation, mais par la charge physique, exprimée en tonnes/kilomètres, à laquelle l'activité taxée soumet les routes, ne correspond pas au type habituel de taxe sur le chiffre d'affaires;

que, par ailleurs, la circonstance qu'elle ait pour objectif une réorientation des activités dans le secteur des transports est également susceptible de la distinguer des taxes spécifiques visées par l'article 4, alinéa 2;

qu'il y a donc lieu de répondre dans ce sens à la question posée;

Sur les questions 4 à 11

20 Attendu que le Finanzgericht n'a posé ces questions qu'à titre subsidiaire, pour le cas où les trois premières questions recevraient une réponse négative;

que tel n'étant pas le cas, notamment en ce qui concerne la première question, il n'y a donc pas lieu d'y répondre;

Sur les dépens

21 Attendu que les frais exposés par le gouvernement de la république fédérale d'Allemagne et la Commission des Communautés européennes qui ont soumis leurs observations à la Cour, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement;

que la procédure revêt à l'égard des parties en cause, le caractère d'un incident soulevé dans un litige pendant devant le Finanzgericht de Munich et que la décision sur les dépens appartient, dès lors, à cette juridiction;

par ces motifs,

vu les actes de procédure;
le juge rapporteur entendu en son rapport;
le demandeur au principal, le gouvernement de la république fédérale d'Allemagne et la Commission des Communautés européennes entendus en leurs observations orales;
l'avocat général entendu en ses conclusions;
vu le traité instituant la Communauté économique européenne et notamment ses articles 75, 177 et 189;
vu la décision du Conseil du 13 mai 1965 et notamment son article 4;
vu les directives du Conseil du 11 avril 1967 et du 9 décembre 1969 en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires;
vu le statut de la Cour de justice de la Communauté économique européenne, et notamment son article 20;
vu le règlement de procédure de la Cour de justice des Communautés européennes,

LA COUR,

statuant sur les questions à elle soumises par le Finanzgericht de Munich, conformément à la décision de cette juridiction du 23 février 1970, dit pour droit :

1) **En imposant aux États membres l'obligation de ne pas cumuler le système commun de taxe sur le chiffre d'affaires avec des régimes de taxes spécifiques tenant lieu de taxe sur le chiffre d'affaires, l'article 4, alinéa 2, de la décision du Conseil du 13 mai 1965, combiné avec les dispositions des directives du Conseil, des 11 avril 1967 et 9 décembre 1969, est susceptible de produire des effets directs dans les relations entre les États membres, destinataires de la décision, et leurs justiciables et d'engendrer pour ceux-ci le droit de s'en prévaloir en justice;**

2) **L'interdiction de cumuler ledit système commun avec des régimes de taxes spécifiques sort ses effets à la date fixée par la troisième directive du Conseil, du 9 décembre 1969, à savoir le 1er janvier 1972;**

3) **Une taxe, telle que celle dont le Finanzgericht a indiqué les caractéristiques, frappant non des transactions commerciales, mais le seul fait de transporter par route et dont l'assiette est constituée non par la rémunération d'une prestation mais par la charge physique, exprimée en tonnes/kilomètres, que l'activité taxée impose aux routes, ne correspond pas au type habituel d'une taxe sur le chiffre d'affaires, telle que visée par l'article 4, alinéa 2, de la décision du 13 mai 1965.**

Ainsi fait et jugé par la Cour à Luxembourg le 6 octobre 1970.

Lecourt Monaco Pescatore

Donner Trabucchi Strauß Mertens de Wilmars

Lu en séance publique à Luxembourg le 6 octobre 1970.

Le greffier
A. Van Houtte

Le président
R. Lecourt