tempo, in attesa di un'azione del Consiglio volta ad attuare una politica comune in questo settore, ed anche se essa mira a concorrere alla tutela dell'ambiente, uno degli obiettivi essenziali della Comunità, favorendo, con l'aumento del contributo dei veicoli pesanti ai costi delle infrastrutture stradali, il trasferimento del traffico stradale verso altri sistemi di trasporto, con l'art. 76 del Trattato. Questo articolo, infatti, onde evitare i problemi da risolvere per stabilire una politica comune dei trasporti, prevede che, fino all'emanazione delle disposizioni di cui all'art. 75, n. 1, e salvo accordo unanime del Consiglio, nessuno degli Stati membri può rendere meno favorevoli, nei loro effetti diretti o indiretti nei confronti dei vettori degli altri Stati membri rispetto ai vettori nazionali, le varie disposizioni che disciplinano la materia all'entrata in vigore del presente Trattato e deve tener conto del suo obiettivo, che deve essere inteso nel senso che esso vieta anche ad uno Stato membro di revocare ai vettori degli altri Stati membri il beneficio di talune misure eventualmente adottate onde rendere più favorevole la loro situazione rispetto a quella dei vettori nazionali.

2. Poiché l'art. 76 del Trattato concretizza, nel settore dei trasporti, l'obbligo generale, imposto agli Stati membri dall'art. 5 del Trattato, di astenersi da qualsiasi misura che possa porre a repentaglio la realizzazione degli scopi del Trattato, la constatazione che uno Stato membro è venuto meno agli obblighi impostigli dall'art. 76 ha l'effetto che la Corte non debba più constatare un inadempimento specifico dell'art. 5 da parte di detto Stato membro.

RELAZIONE D'UDIENZA

presentata nella causa C-195/90 *

I — Antefatti e procedimento

A — *La normativa nazionale di cui trattasi*

In data 30 aprile 1990 la Repubblica federale di Germania ha adottato la legge relativa alle tasse per l'utilizzazione delle strade federali con veicoli pesanti (« Gesetz über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen », BGBl. I, pag. 826, in prosieguo: la « legge » o « legge 30 aprile 1990 »).

a) Dalla motivazione del disegno di legge presentato al Bundestag (Drucksache 11/6336, Deutscher Bundestag — 11. Wahlperiode, pag. 10) risulta che la legge persegue due obiettivi: in primo luogo,

* Lingua processuale: il tedesco.

mediante la riduzione della tassa sui veicoli (« Kraftfahrzeugsteuer »), l'armonizzazione delle condizioni di concorrenza fra le imprese di trasporto stradale della Repubblica federale di Germania e quelle degli altri paesi e, in secondo luogo, mediante l'introduzione della tassa per l'utilizzazione delle strade (« Straßenbenutzungsgebühr »), il mantenimento al livello attuale del contributo dei veicoli pesanti tedeschi ai costi delle infrastrutture stradali, nonché un aumento del contributo considerato insufficiente dei veicoli pesanti stranieri agli stessi costi.

b) L'art. 1 della legge, divisa in diciassette sezioni e intitolata « Legge relativa alle tasse per l'utilizzazione delle strade federali con veicoli pesanti », prevede, nelle sezioni 1 e 2, che la tassa è a carico, salvo talune eccezioni, del veicolo pesante il cui peso complessivo a pieno carico autorizzato superi le diciotto tonnellate, indipendentemente dal luogo di immatricolazione, che usi le autostrade federali o le strade federali, al di fuori dei centri abitati. Il fatto di percorrere tali strade per il tragitto più breve non è considerato un'utilizzazione.

La tassa può essere versata per un periodo che può essere determinato in giorni, in settimane o in mesi, ma che non può superare un anno (sezione 5). In via di principio essa è versata per un veicolo determinato (tassa collegata al veicolo), ma la persona che possiede il veicolo pesante autorizzato a circolare può versare la tassa anche per un periodo di tre mesi od oltre per un veicolo indeterminato (tassa collegata alle persone, sezione 6).

L'importo annuale della tassa varia, a seconda del peso complessivo a pieno carico del veicolo, da 1 000 a 9 000 DM. L'importo da versare, per un mese, per una settimana, o per un giorno, equivale, rispettivamente, a 1/10, a 1/35 e a 1/150 dell'importo annuale, senza poter essere inferiore a 10 DM (sezione 7).

Il versamento della tassa dà luogo al rilascio di un certificato che deve accompagnare il veicolo (sezione 8). I controlli necessari vengono effettuati, fra l'altro, dai servizi di polizia e dai servizi doganali; tuttavia i controlli alle frontiere con gli Stati membri possono essere effettuati solo per sondaggio, nell'ambito di altri controlli (sezione 11).

c) L'art. 2 della legge, intitolato « Modifica della legge relativa alla tassa per gli autoveicoli », introduce, per il periodo 1° luglio 1990 — 31 dicembre 1993, un'aliquota speciale per detta tassa, che varia in funzione del peso complessivo del veicolo, ma che non può superare, quando essa è versata su base annuale, i 3 500 DM per i veicoli pesanti e i 300 DM per i rimorchi. Per tale motivo la legge 30 aprile 1990 comporta una riduzione della tassa per gli autoveicoli, per i veicoli pesanti il cui peso complessivo superi le 16 tonnellate e per i rimorchi il cui peso complessivo superi le 2,6 tonnellate.

d) In forza dell'art. 5, la legge entra in vigore il 1° luglio 1990 e cessa di produrre i suoi effetti alla fine dell'anno 1993.

B — *Il procedimento precontenzioso*

a) Con lettera 21 marzo 1989 il ministro tedesco dei Trasporti inviava alla Commissione per parere il disegno di legge relativo alle tasse per l'utilizzazione delle strade federali con veicoli pesanti, in conformità alla decisione del Consiglio 21 marzo 1962, re-

lativa all'istituzione di una procedura di esame e di consultazione preventivi per alcune disposizioni legislative, regolamentari e amministrative previste dagli Stati membri nel settore dei trasporti (GU 1962, n. 23, pag. 720), come modificata dalla decisione del Consiglio 22 novembre 1973, 73/402/CEE (GU L 347, pag. 48).

Nel parere da essa emesso il 15 giugno 1989, in conformità alla suddetta decisione, la Commissione ha rilevato che l'introduzione di una tassa per l'utilizzazione delle strade nella Repubblica federale di Germania, in combinato disposto con una corrispondente riduzione della tassa per i veicoli, non è conforme agli artt. 76 e 95 del Trattato CEE e pone la Repubblica federale di Germania in una situazione irregolare rispetto ai suoi obblighi di cooperazione e di fedeltà comunitaria contemplati dall'art. 5 del Trattato, in quanto essa ostacola notevolmente le proposte della Commissione miranti alla realizzazione degli obiettivi del Trattato in materia di politica comune dei trasporti nel settore dei trasporti stradali.

b) Avendo appreso nel marzo 1990 che il disegno di legge era stato adottato dal Bundestag, l'11 aprile 1990 la Commissione inviava al governo tedesco, a norma dell'art. 169 del Trattato, una lettera di diffida invitandolo a presentarle entro tre settimane le sue osservazioni in merito alle asserite violazioni delle precitate disposizioni del Trattato. Avendo contestato il governo tedesco, nella risposta 30 aprile 1990, l'esistenza delle asserite violazioni, il 1° giugno 1990 la Commissione ha emesso il parere motivato contemplato dall'art. 169 del Trattato ed ha invitato la Repubblica federale di Germania ad adottare i provvedimenti richiesti per conformarsi ad esso entro il 22 giugno alle ore 12.

Nella risposta 22 giugno 1990 il governo tedesco confermava la sua posizione e dichiarava che la Repubblica federale di Germania non può rinunciare alla legge relativa alle tasse per l'utilizzazione delle strade federali con veicoli pesanti. Ritenendo che la risposta del governo tedesco non contenesse alcun elemento nuovo, la Commissione ha proposto il seguente ricorso.

C — *Il procedimento dinanzi alla Corte*

a) Il ricorso della Commissione è stato registrato nella cancelleria della Corte il 23 giugno 1990.

b) Con atto separato, depositato nella cancelleria della Corte lo stesso giorno, la Commissione ha proposto, in forza dell'art. 186 del Trattato, una domanda di provvedimento provvisorio diretta ad ottenere che la Corte ingiunga alla Repubblica federale di Germania di adottare i provvedimenti necessari per sospendere l'esecuzione della legge 30 aprile 1990, fintantoché la Corte non abbia statuito sul ricorso principale.

Con ordinanza 28 giugno 1990, il presidente della Corte, pronunciandosi, conformemente all'art. 84, n. 2, del regolamento di procedura, sulla domanda di provvedimenti provvisori della Commissione prima ancora che la convenuta avesse presentato le sue osservazioni, ha provveduto quanto segue:

« 1) La Repubblica federale di Germania sospende, in via cautelare, per quanto riguarda i veicoli immatricolati negli altri Stati membri, la riscossione della tassa stradale prevista dalla legge 30 aprile 1990 relativa al diritto d'uso delle strade federali fino alla pronuncia

dell'ordinanza con cui si chiuderà il presente procedimento sommario.

2) Le spese sono riservate ».

Con decisione 27 giugno 1990, con effetto a partire dal 29 giugno seguente, il presidente della Corte, a norma dell'art. 85, primo comma, del regolamento di procedura, ha deferito alla Corte la decisione con cui si chiude il procedimento sommario.

Con ordinanza 12 luglio 1990 la Corte ha accolto la domanda di provvedimenti provvisori della Commissione e ha disposto quanto segue:

« 1) La Repubblica federale di Germania sospende, in via cautelare, per quanto riguarda gli autoveicoli immatricolati negli altri Stati membri, la riscossione dell'imposta stradale prevista dalla legge 30 aprile 1990 relativa ai diritti di utilizzo delle strade federali fino alla pronuncia dell'ordinanza che porrà fine al presente procedimento di provvedimenti urgenti.

2) Le spese sono riservate ».

c) Con ordinanze della Corte 4 luglio 1990, il Regno del Belgio, il Regno di Danimarca, la Repubblica francese, il Granducato del Lussemburgo e il Regno dei Paesi Bassi sono stati ammessi ad intervenire a sostegno delle conclusioni della Commissione.

d) Su relazione del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, la Corte ha deciso di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria.

II — Conclusioni delle parti

La *Commissione*, ricorrente, conclude che la Corte voglia:

— dichiarare che, omettendo di adottare i provvedimenti necessari per rendere conforme agli artt. 76, 95 e 5 del Trattato CEE la legge 30 aprile 1990 relativa ai diritti d'uso delle strade federali, la Repubblica federale di Germania è venuta meno agli obblighi stabiliti dalle summenzionate disposizioni del Trattato CEE;

— condannare la Repubblica federale di Germania alle spese.

La *Repubblica federale di Germania*, convenuta, conclude che la Corte voglia:

— respingere il ricorso;

— condannare la Commissione alle spese.

Il *Regno del Belgio*, interveniente, conclude che la Corte voglia:

— tener conto degli argomenti dedotti a sostegno delle conclusioni della ricorrente;

— condannare la convenuta alle spese dell'intervento.

Il *Regno di Danimarca*, interveniente, non ha presentato osservazioni scritte alla Corte.

La *Repubblica francese*, interveniente, conclude che la Corte voglia:

— dichiarare, conformemente alla richiesta della Commissione, che, omettendo di adottare i provvedimenti necessari per rendere conforme agli artt. 76, 95 e 5 del Trattato CEE la legge 30 aprile 1990, relativa ai diritti d'uso delle strade federali, la Repubblica federale di Germania è venuta meno agli obblighi stabiliti dalle summenzionate disposizioni del Trattato CEE;

— condannare la Repubblica federale alle spese.

Il *Granducato del Lussemburgo*, interveniente, sostiene le conclusioni della Commissione.

Il *Regno dei Paesi Bassi*, interveniente, conclude che la Corte voglia:

— dichiarare, come richiesto dalla Commissione, la violazione da parte della Repubblica federale di Germania degli obblighi impostile dal Trattato, a seguito dell'adozione della legge 30 aprile 1990 relativa alla tassa per l'utilizzazione delle strade;

— condannare la Repubblica federale di Germania alle spese.

III — Mezzi e argomenti delle parti

A — *Quanto all'art. 76 del Trattato*

1. a) La *Commissione* deduce che l'introduzione di una tassa per l'utilizzazione delle strade a carico di tutti gli utenti senza distinzione di nazionalità e la parallela riduzione della tassa sui veicoli, che, in realtà, è a carico soltanto delle imprese di trasporto stabilite nella Repubblica federale di Germania, hanno l'effetto di creare una discriminazione fra i vettori nazionali e quelli degli altri Stati membri. Da un lato, l'onere economico a carico dei vettori tedeschi non è modificato dall'introduzione di una nuova tassa per l'utilizzazione delle strade, in quanto, in realtà, a causa della riduzione della tassa sui veicoli essi continuano a versare un importo complessivamente equivalente a quello che essi hanno pagato prima in forza della sola tassa sui veicoli. D'altro canto, i vettori degli altri Stati membri devono versare la nuova tassa sull'uso delle strade senza avere il vantaggio di fruire di una riduzione della tassa sui veicoli, da cui essi sono in ogni modo esenti in forza degli accordi bilaterali stipulati fra la Repubblica federale di Germania e lo Stato in cui sono stabiliti. La legge 30 aprile 1990, che dev'essere valutata nel suo insieme, ha quindi la conseguenza di

« rendere meno favorevoli, nei loro effetti diretti o indiretti per i vettori degli altri Stati membri rispetto ai vettori nazionali, le varie disposizioni che disciplinano la materia di cui trattasi all'entrata in vigore del presente Trattato ».

Ciò è in contrasto con l'art. 76 del Trattato. Nessun argomento in senso contrario può

essere addotto in base al fatto che questa situazione è dovuta agli accordi volti ad evitare la duplice imposizione stipulati tra la Repubblica federale di Germania e gli altri Stati membri, in quanto neanche i vettori tedeschi versano la tassa sui veicoli quando circolano negli altri Stati membri e i vettori degli altri Stati membri non fruiscono di alcuna riduzione della tassa sui veicoli che essi devono versare nel loro paese di origine.

La Commissione aggiunge che la legge 30 aprile 1990 produce effetti discriminatori, anche se la tassa sui veicoli e quella sull'utilizzazione delle strade devono essere considerate separatamente. Da un lato, la riduzione della tassa sui veicoli per i veicoli pesanti tedeschi mira espressamente a migliorare le condizioni di concorrenza dei vettori tedeschi rispetto ai vettori degli altri paesi e sarebbe a vantaggio dei vettori dei paesi terzi, ma non dei vettori degli altri Stati membri. Dall'altro, le modalità di pagamento della tassa sull'utilizzazione delle strade sono tali che in pratica la tassa non è neutra: i vettori tedeschi hanno tutto l'interesse a scegliere l'aliquota annuale, che è più favorevole, mentre i vettori degli altri Stati membri, che tornano sempre al loro luogo di origine anche se si recano regolarmente in Germania, di regola scelgono le aliquote giornaliere, settimanali o mensili, che sono molto meno convenienti, a meno che essi non debbano scegliere l'aliquota annuale proprio perché le aliquote giornaliere, settimanali o mensili sono sfavorevoli. Inoltre, mentre i vettori stranieri, i quali, per entrare in territorio tedesco, devono utilizzare le autostrade o le strade federali, in pratica devono sempre versare una tassa, i vettori tedeschi possono eluderla non utilizzando le autostrade o percorrendole per il tragitto più breve.

b) La Commissione ritiene del pari che l'adozione della legge 30 aprile 1990 violi la clausola di « standstill » contemplata dall'art. 76 del Trattato, in forza della quale gli Stati membri sono tenuti, « fino a che non siano emanate le disposizioni di cui all'art. 75, paragrafo 1, e salvo accordo unanime del Consiglio », a non adottare una misura come quella di cui trattasi nella fattispecie. Tale obbligo di « standstill » è in vigore fino alla completa instaurazione della libera prestazione dei servizi nel settore dei trasporti e all'adozione di una politica comune e mira ad evitare che l'instaurazione di detta politica comune sia ostacolata dal divergente sviluppo della politica dei trasporti degli Stati membri. Orbene, attualmente non vi è una politica comune per quanto riguarda l'armonizzazione delle tasse sui veicoli, e il provvedimento adottato unilateralmente dalla Repubblica federale di Germania rischia di porre a repentaglio la proposta di direttiva del Consiglio relativa all'imputazione dei costi di infrastruttura dei trasporti a taluni veicoli commerciali, presentata dalla Commissione il 15 gennaio 1988 (GU C 79, pag. 8).

c) Nella controreplica la Commissione afferma anzitutto che solamente nel controricorso il governo tedesco ha per la prima volta asserito che la legge 30 aprile 1990 mira, in egual misura, alla tutela dell'ambiente e all'armonizzazione delle condizioni di concorrenza. La tutela dell'ambiente è del resto dedotta dalla motivazione della legge solo in modo del tutto accessorio, di modo che la Corte ha avuto ragione di dichiarare nell'ordinanza 12 luglio 1990, causa 195/90 R, Commissione/Germania (Racc. pag. I-3351, punto 29 della motivazione) che,

« tale legge mira principalmente a ravvicinare le condizioni di concorrenza per gli autostrasportatori tedeschi ed ha solo come obiettivo secondario di decongestionare la rete stradale e di proteggere anche l'ambiente ».

La Commissione sottolinea inoltre che in detta ordinanza la Corte ha rilevato anche che

« uno Stato membro [non può], per tale motivo [vale a dire, la tutela dell'ambiente], sottrarsi agli obblighi che ad esso incombono ai sensi dell'art. 76 del Trattato CEE » (punto 29).

Rinviando al punto 45 della stessa ordinanza, la Commissione osserva infine che il governo tedesco non ha sempre

« dimostrato con sufficiente certezza che l'applicazione dell'imposta di cui è causa agli autotrasportatori degli altri Stati membri porti ad un trasferimento del traffico stradale verso i mezzi di trasporto ferroviario e fluviale piuttosto che di quote di mercato degli autotrasportatori degli altri Stati membri verso gli autotrasportatori tedeschi ».

La Commissione si oppone del pari alla tesi del governo tedesco secondo la quale l'art. 76, che costituisce una disposizione speciale rispetto alle norme generali di cui agli artt. 101 e 102 del Trattato, dev'essere interpretato restrittivamente. La Commissione deduce che, in quanto disposizione che concretizza l'obbligo generale che incombe agli Stati membri di astenersi, in conformità all'art. 5 del Trattato, da tutti i provvedimenti atti a porre a repentaglio la realizzazione degli scopi del Trattato, l'art. 76 dev'essere invece interpretato estensivamente.

La Commissione respinge inoltre l'argomento del governo tedesco secondo il quale « misure » appartenenti ad una convenzione fra Stati, quale la conclusione di un accordo di esenzione dalla tassa sui veicoli, non rientrano nelle « varie disposizioni che disciplinano la materia all'entrata in vigore del presente Trattato », ai sensi dell'art. 76. Secondo la Commissione, la nozione « disposizioni » dev'essere interpretata estensivamente, di modo che, per accertare se sia stata rispettata la clausola di « standstill » di cui all'art. 76, si deve tener conto anche della situazione giuridica risultante da tali accordi, tanto più che la loro conclusione è prescritta dall'art. 1, lett. a), della decisione del Consiglio 13 maggio 1965, 65/271/CEE, relativa all'armonizzazione di talune disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili (GU 1965, n. 88, pag. 1500).

Per quanto concerne infine l'argomento del governo tedesco secondo il quale la legge 30 aprile 1990 mira ad introdurre una maggiore parità di condizioni fra le imprese tedesche di trasporto e quelle degli altri Stati membri, la Commissione osserva che il perseguimento di tale obiettivo, anche se è perfettamente legittimo di per sé, deve tuttavia avvenire nell'ambito delle norme vigenti, fra le quali figura appunto l'art. 76.

2. a) Il *governo tedesco* precisa anzitutto che gli obiettivi perseguiti dalla legge 30 aprile 1990 mirano contemporaneamente, e in egual misura, ad armonizzare le condizioni

di concorrenza e, inoltre, a garantire la tutela dell'ambiente e ad evitare un nuovo aumento del traffico stradale.

Per quanto riguarda il primo obiettivo, il governo tedesco sottolinea che, riducendo la tassa sui veicoli, la legge non ha fatto che diminuire la tassa tedesca ad un livello che corrisponde alla media europea. In nove Stati membri la tassa sui veicoli resta sempre nettamente inferiore all'aliquota tedesca così ridotta. Peraltro, tasse sull'utilizzazione della rete stradale sono riscosse da tempo in Francia, in Italia, in Spagna, in Portogallo e in Grecia, sotto forma di diritti di pedaggio. Nel corso degli ultimi anni tali tasse sono state costantemente introdotte per i nuovi tratti di autostrade costruiti e sono state aumentate per i tratti esistenti. Infine, le tasse sui carburanti variano notevolmente a seconda degli Stati membri, senza che si possa sapere quando e a quale livello possa avere luogo un'armonizzazione di tali tasse. Le distorsioni di concorrenza risultanti dalla differenza di livello dell'insieme delle tasse collegate ai trasporti negli Stati membri si manifestano con maggiore intensità in quanto al settore dei trasporti è stata applicata, in questi ultimi tempi, una certa liberalizzazione per effetto del regolamento (CEE) del Consiglio 21 giugno 1988, n. 1841, che modifica il regolamento (CEE) n. 3164/76, relativo al contingente comunitario per i trasporti di merci su strade effettuati fra Stati membri (GU L 163, pag. 1), e del regolamento (CEE) del Consiglio 21 dicembre 1989, n. 4059, che fissa le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci su strada in uno Stato membro (GU L 390, pag. 3). Nonostante ciò, sono falliti tutti i tentativi della Commissione ai fini di un'armonizzazione delle condizioni di concorrenza a livello comunitario, e la precitata proposta di direttiva relativa all'imputazione dei costi di infrastrutture dei trasporti a taluni veicoli commerciali, anche se doveva essere adottata dal Consiglio, costituisce solo una fase preliminare in vista dell'armonizzazione.

Per quanto attiene alla tutela dell'ambiente, il governo tedesco afferma che aveva già menzionato tale obiettivo sin dalla trasmissione alla Commissione del disegno di legge con lettera 21 marzo 1989, nonché in occasione del procedimento precontenzioso. Il miglioramento della tutela dell'ambiente è la conseguenza necessaria ed auspicata di provvedimenti volti ad evitare un sovraccarico ulteriore della rete stradale, quale l'istituzione di una tassa sull'utilizzazione delle strade. L'imputazione dei costi di infrastrutture stradali mediante l'introduzione di una tassa che è collegata all'intensità dell'utilizzazione e al grado di nocività per l'ambiente costituisce un incentivo economico a favore dell'utilizzazione dei mezzi di trasporto meno nocivi per l'ambiente costituiti dalla ferrovia e dalle vie navigabili, ed è l'unica misura adeguata per arginare un nuovo aumento del trasporto stradale. Poiché l'aumento del traffico transfrontaliero di merci è stato a favore non della ferrovia, ma quasi esclusivamente del trasporto su strada e soprattutto dei veicoli pesanti degli altri Stati membri, che non erano tassati nella Repubblica federale di Germania, è evidente che è impossibile raggiungere l'obiettivo della tutela dell'ambiente senza esigere dai vettori degli altri Stati membri anche un adeguato contributo ai costi delle infrastrutture stradali.

b) Secondo il governo tedesco, l'art. 76 del Trattato, in quanto disposizione speciale ri-

spetto alle norme generali del Trattato volte a contrastare le norme di uno Stato membro che falsano la concorrenza sul mercato comune, costituite dagli artt. 101 e 102, dev'essere interpretato restrittivamente. In forza dell'art. 76, è vietato ad uno Stato membro soltanto di adottare « disposizioni » che producano taluni effetti ed esso è libero di adottare altre misure — ad esempio, la conclusione o la revoca di accordi di esenzione dalla tassa sui veicoli —, anche se tali misure dovessero comportare un vantaggio per i vettori nazionali o uno svantaggio per i vettori degli altri Stati membri. È inoltre errato considerare che qualsiasi miglioramento della situazione concorrenziale dei vettori nazionali comporti automaticamente « effetti indiretti meno favorevoli », ai sensi dell'art. 76, a danno dei vettori degli altri Stati membri. L'art. 76 produce un effetto di divieto solo all'interno di limiti del tutto precisi, stabiliti dalle disposizioni nazionali vigenti il 1° gennaio 1958, data di entrata in vigore del Trattato CEE, e, inoltre, dalla nuova disposizione nazionale. In sede di valutazione della conformità con l'art. 76 di una disposizione di uno Stato membro, non vi è nulla che autorizzi a tener conto dei vantaggi e degli oneri che gli altri Stati membri concedono o impongono alle proprie imprese di trasporto o alle imprese di trasporti del primo Stato. Di conseguenza, l'art. 76 vieta il trattamento meno favorevole delle imprese di trasporto degli altri Stati membri solo per quanto riguarda i costi di infrastruttura stradale tedeschi e nella misura in cui questi sono connessi a disposizioni e non a convenzioni quali gli accordi di esenzione dalla tassa sui veicoli.

Peraltro, la legge 30 aprile 1990 ha l'obiettivo di garantire una migliore parità di condizioni fra le imprese tedesche di trasporto e quelle degli altri Stati membri per quanto attiene ai trasporti con veicoli pesanti. Orbene, dalla sentenza 13 marzo 1979, causa 91/78, Hansen (Racc. pag. 935), risulta che le misure adottate da uno Stato membro, che migliorano — dopo l'entrata in vigore dell'obbligo di « standstill » contemplato dall'art. 37, n. 2, del Trattato — la posizione concorrenziale delle imprese nazionali, non costituiscono una violazione qualora esse mirino a migliorare la parità delle condizioni delle imprese nazionali rispetto a quelle degli altri Stati membri.

Il governo tedesco osserva del pari che, perché l'art. 76 possa applicarsi, occorre che vi sia un nesso di causalità fra la disposizione adottata e gli effetti sfavorevoli sui vettori degli altri Stati membri. Orbene, tali effetti non risultano né dalla riduzione della tassa sui veicoli, né dalla riscossione di una tassa sull'utilizzazione delle strade, né da una combinazione delle due misure. L'unica causa del peggioramento della posizione concorrenziale delle imprese straniere di trasporto consiste negli accordi volti ad evitare la doppia imposizione stipulati tra la Repubblica federale di Germania e tutti gli Stati membri. Solo questi accordi impediscono che la riduzione della tassa sui veicoli si applichi alle imprese di trasporto degli altri Stati membri come alle imprese tedesche. Orbene, secondo il governo tedesco, esclusi quelli stipulati con la Danimarca, coi Paesi Bassi e col Lussemburgo, gli accordi volti ad evitare la doppia imposizione stipulati tra la Repubblica federale di Germania e gli altri Stati membri sono successivi al 1° gennaio 1958, di modo che non è peggiorata, ma al contrario è migliorata la situazione concorrenziale dei vettori di questi Stati membri, rispetto a quella esistente alla data di entrata in vigore del Trattato. Per quanto riguarda la Danimarca, i Paesi Bassi e il Lussem-

burgo, l'istituzione della tassa sull'utilizzazione delle strade equivale, per i suoi effetti economici, ad una semplice parziale revoca degli accordi volti ad evitare la duplice imposizione, misura che non ricade sotto il divieto di cui all'art. 76 del Trattato. Il governo tedesco aggiunge che la decisione del Consiglio 65/271 non implica neanche il divieto di revoca degli accordi volti ad evitare la duplice imposizione. La decisione non obbliga gli Stati membri a concludere accordi bilaterali volti ad evitare la duplice imposizione, ma prevede l'eliminazione della duplice imposizione mediante un atto giuridico della Comunità (art. 14). Siffatto atto giuridico tuttavia non è mai stato adottato dal Consiglio per quanto riguarda i veicoli pesanti.

Per quanto concerne la tassa sull'utilizzazione delle strade, esso precisa anzitutto che la sua applicazione decrescente, in funzione della durata, è del tutto adeguata poiché le tasse relative ad un lungo periodo includono automaticamente versamenti per i giorni festivi e per gli altri giorni durante i quali il veicolo non è usato e in quanto la riscossione delle tasse relative a brevi periodi comporta costi amministrativi maggiori. Inoltre, l'applicazione di un sistema che è in funzione dei chilometri percorsi richiede l'installazione di un gran numero di posti di controllo o di pedaggio e rischia così di paralizzare la rete autostradale tedesca e di avere effetti negativi sull'ambiente.

c) Il governo tedesco si oppone a qualsiasi equiparazione fra l'introduzione della tassa sull'utilizzazione delle strade e la riduzione della tassa sui veicoli. Per le imprese tedesche di trasporto la tassa sull'utilizzazione delle strade non ha affatto gli stessi effetti della precedente tassa sui veicoli e comporta per numerosi vettori tedeschi un notevole aumento della tassazione. D'altro canto, la tassa sull'utilizzazione delle strade è notevolmente diversa dalla tassa sui veicoli quanto alla sua struttura, alle sue modalità e alla sua finalità.

Peraltro, esso ritiene che non costituiscano misure in contrasto con l'art. 76 né l'introduzione della tassa sull'utilizzazione delle strade, né la diminuzione della tassa sui veicoli, se considerate ogni volta isolatamente.

Quanto alla tassa sui veicoli, il governo tedesco ricorda che il fatto che la riduzione disposta con la legge 30 aprile 1990 non è a favore dei vettori degli altri Stati membri, ma di quelli di taluni Stati terzi, non ha la sua causa nella stessa legge, ma unicamente negli accordi di esenzione dalla tassa stipulati dalla Repubblica federale di Germania con gli altri Stati membri e non con taluni Stati terzi. Nella controreplica il governo tedesco aggiunge che la diminuzione della tassa tedesca sui veicoli non porta a renderla « meno favorevole », quanto ai suoi effetti riguardo ai vettori degli altri Stati membri, ma che il trattamento più favorevole di cui essi fruiscono a causa dell'esenzione dalla tassa è conseguentemente meramente ridotto, pur essendo mantenuto in via di principio. Inoltre, è valido per ogni Stato membro l'argomento della Commissione secondo il quale una diminuzione della tassa sui veicoli è a favore delle imprese dei paesi terzi, ma non di quelle degli Stati membri, di modo che esso porterebbe in definitiva a considerare che qualsiasi riduzione della

tassa sui veicoli in ogni Stato membro sia in contrasto con l'art. 76.

Nella controreplica il governo tedesco afferma inoltre che la Commissione non ha dimostrato in modo convincente per quale motivo un comportamento illegittimo debba in definitiva risultare dalla combinazione di due provvedimenti di per sé legittimi. Anche in caso di combinazione della diminuzione della tassa sui veicoli e dell'introduzione della tassa sull'utilizzazione delle strade, il peggioramento della posizione concorrenziale delle imprese degli altri Stati membri risulta esclusivamente dalla riduzione della tassa sui veicoli. Di conseguenza, qualora la diminuzione della tassa sui veicoli sia in linea di principio compatibile con l'art. 76, la questione se essa coincida o meno con l'introduzione delle tasse sull'utilizzazione delle strade è priva di importanza con riguardo all'art. 76, tanto più in quanto qualsiasi diminuzione della tassa sui veicoli ha necessariamente l'effetto di migliorare la posizione concorrenziale delle imprese nazionali, e in quanto l'introduzione di una tassa sull'utilizzazione delle strade di livello notevolmente inferiore non ha neanche reso « meno favorevole » la situazione concorrenziale delle imprese degli altri Stati membri.

3. a) Nel suo intervento il *governo belga* insiste anzitutto sull'indivisibilità teleologica dell'introduzione della tassa sull'utilizzazione delle strade e della diminuzione della tassa sui veicoli. A suo avviso, anche se l'obiettivo della tutela dell'ambiente può essere perseguito mediante la mera introduzione della tassa sull'utilizzazione delle strade, ciò non vale per l'aumento perseguito della competitività dei vettori tedeschi: senza la compensazione a loro unico favore della tassa sull'utilizzazione delle strade mediante la parallela riduzione della tassa sui veicoli la loro situazione resterebbe immutata rispetto a quella precedente l'introduzione della tassa sull'utilizzazione delle strade. Non è neanche concepibile avvalersi, per giustificare la diminuzione della tassa tedesca sui veicoli, dell'ipotesi della revoca unilaterale delle convenzioni che evitano la doppia imposizione, poiché siffatta revoca, comportando l'esigibilità, da una parte e dall'altra, di varie tasse sui veicoli, nuoce all'obiettivo dell'armonizzazione delle condizioni di concorrenza perseguito dalla legge 30 aprile 1990. Quanto all'obiettivo della tutela dell'ambiente, oltre al fatto che esso è sussidiario rispetto a quello dell'armonizzazione delle condizioni di concorrenza, esso non può essere proficuamente perseguito mediante una diminuzione della tassa sui veicoli, che attribuisce all'introduzione della tassa sull'utilizzazione delle strade il suo impatto indirettamente anticomunitario, poiché siffatta diminuzione è piuttosto atta a favorire l'utilizzazione delle strade.

Il governo belga menziona inoltre un studio dell'Institut du transport routier belge, secondo il quale l'introduzione della legge tedesca comporta inevitabilmente una deviazione delle ordinazioni di trasporti dei vettori belgi verso i vettori tedeschi e una compartimentazione del mercato tedesco dei servizi di trasporti stradali rispetto al mercato belga dei servizi di trasporti stradali.

Il governo belga fa riferimento infine ad un principio generale, intimamente connesso alla nozione di « mercato comune », secondo il quale è vietato agli Stati membri favorire le loro industrie nazionali creando uno svantaggio diretto a carico delle industrie degli altri Stati membri. Questo principio deve presiedere all'interpretazione della nozione di non discriminazione contenuta tanto nell'art. 76 quanto nell'art. 95 del

Trattato. Uno Stato membro non può realizzare unilateralmente condizioni equivalenti di concorrenza fra la propria industria e quelle di altri Stati membri, vale a dire senza tener conto dei procedimenti contemplati dagli artt. 101 e 170 del Trattato. Quanto all'argomento che il governo tedesco intende basare sulla precitata sentenza Hansen del 13 marzo 1979, esso dev'essere respinto, poiché qualsiasi realizzazione di una migliore parità delle condizioni deve effettuarsi nel rispetto delle norme del Trattato e, inoltre, l'obbligo di « standstill » di cui all'art. 37, n. 2, del Trattato, menzionato in detta sentenza, ha l'obiettivo di garantire una migliore parità di condizioni per i prodotti importati dagli altri Stati membri e non per i prodotti nazionali.

b) Per quanto concerne gli obiettivi della legge 30 aprile 1990, il *governo francese* nega che la riduzione a metà della tassa tedesca sui veicoli, volta a migliorare le condizioni di concorrenza dei vettori stradali tedeschi, possa favorire il trasferimento di una parte delle merci trasportate su strada verso il sistema ferroviario, considerato meno dannoso per l'ambiente.

Quanto all'art. 76 del Trattato, esso costituisce una clausola di « standstill » che, al pari delle altre clausole di « standstill » di cui agli artt. 12, 31, 32, 37, n. 2, e 53 del Trattato, mira ad evitare che l'obiettivo da raggiungere sia pregiudicato od ostacolato con previe modifiche delle normative nazionali. La necessità dell'osservanza della clausola di « standstill » di cui all'art. 76 si impone tanto più in quanto l'art. 75 del Trattato, che prevede l'adozione di norme comuni da applicare al settore dei trasporti, è privo di efficacia diretta anche dopo la scadenza del periodo di transizione (sentenza 13 luglio 1989, causa 4/88, Lambregts, Racc. pag. 2583). Inoltre, dalla giurisprudenza della Corte risulta che la mancanza di una normativa comune o di direttive di armonizzazione non può giustificare deroghe agli artt. 30 (sentenza 9 dicembre 1981, causa 193/80, Commissione/Italia, Racc. pag. 3019) e 95 del Trattato (sentenze 27 febbraio 1980, causa 171/78, Commissione/Danimarca, Racc. pag. 447, e 16 febbraio 1977, causa 20/76, Schöttle & Söhne, Racc. pag. 247). Lo stesso principio deve valere per l'art. 76 del Trattato, la cui applicazione non può essere ostacolata neanche a seguito di una disparità delle legislazioni ai sensi degli artt. 100 e seguenti del Trattato.

Il governo francese sostiene inoltre che gli accordi volti ad evitare la duplice imposizione, persino se stipulati successivamente all'entrata in vigore del Trattato, devono essere considerati un patrimonio acquisito cui si applica la clausola di « standstill » di cui all'art. 76. Questa disposizione dev'essere interpretata tenendo conto non solo del suo tenore, ma anche del suo contesto e degli obiettivi perseguiti. Poiché la sua funzione è quella di evitare che l'istituzione di una politica comune dei trasporti sia intralciata da previe modifiche delle normative nazionali, il suo effetto utile sarebbe messo in discussione se essa dovesse essere interpretata nel senso che lo Stato membro è autorizzato ad annullare i vantaggi consentiti dopo l'entrata in vigore del Trattato. Il governo francese aggiunge che, in ogni caso, la denuncia ad opera della Repubblica federale di Germania degli accordi volti a evitare la duplice imposizione avrebbe richiesto una modifica della decisione 65/271, il cui art. 1, lett. a), dispone:

« Con effetto dal 1° gennaio 1967, saranno soppresse le doppie imposizioni gravanti sugli autoveicoli quando effettuano trasporti

in uno Stato membro diverso da quello in cui sono immatricolati ».

Pur pronunciandosi a favore di un esame congiunto delle due tasse sotto il profilo del diritto comunitario, il governo francese condivide l'opinione della Commissione secondo la quale, persino considerata separatamente, ciascuna delle due tasse è in contrasto con l'art. 76 del Trattato. La diminuzione della tassa sui veicoli è a favore esclusivamente dei vettori tedeschi in quanto, a seguito della conclusione di accordi bilaterali di reciproca esenzione, solo questi vettori sono soggetti a detta tassa nella Comunità. Quanto alla tassa sull'utilizzazione delle strade, poiché essa non è in funzione dei chilometri percorsi, ma è versata con riferimento ad una base forfettaria in base ad un determinato periodo, indipendentemente dall'uso effettivo delle strade, essa sfavorisce in realtà i vettori degli altri Stati membri, in particolare quelli delle regioni frontaliere degli altri Stati membri vicini alla Repubblica federale di Germania, i quali spesso effettuano solo brevi percorsi sul territorio tedesco, e devono tuttavia versare la stessa tassa a carico di un veicolo che vi effettua varie centinaia di chilometri al giorno.

c) Secondo il *governo olandese*, l'art. 76 del Trattato riguarda i pregiudizi arrecati, mediante provvedimenti unilaterali degli Stati membri, alle condizioni di concorrenza esistenti. La natura del provvedimento nazionale e i motivi che sono alla sua base non sono particolarmente rilevanti in materia. Solo ha importanza l'effetto sulla posizione concorrenziale dei vettori stranieri rispetto a quelli nazionali. Orbene, la combinazione della riduzione della tassa sui veicoli e dell'istituzione della tassa sull'utilizzazione delle strade ha l'effetto di modificare le condizioni di concorrenza esistenti a danno dei vettori degli altri Stati membri, poiché i vettori tedeschi sono i soli beneficiari nella Comunità della situazione recentemente creatasi. Essendo determinante, con riguardo all'art. 76, l'effetto sulla posizione concorrenziale, anche accordi bilaterali possono essere classificati fra le « disposizioni » ai sensi di detto articolo. Né la questione se e in quale misura la tassa tedesca sui veicoli sia ora portata ad un livello comunitario medio, né quella se, e in quale entità, l'utilizzazione delle strade sia soggetta a pedaggi negli altri Stati membri presentano importanza per quanto riguarda l'applicabilità dell'art. 76. Del pari, essendo vietata dall'art. 76 qualsiasi modifica della situazione concorrenziale esistente a danno dei vettori stranieri, non si può far valere alcun argomento basato sul fatto che la legge 30 aprile 1990 mira a garantire una migliore parità di condizioni fra le imprese tedesche di trasporto e quelle degli altri Stati membri.

Infine, il governo olandese, pur dubitando che l'applicazione della legge 30 aprile 1990 possa contribuire in modo effettivo ed adeguato alla tutela dell'ambiente, fa valere che, in ogni caso, questo obiettivo può essere perseguito solo nel rispetto delle norme del Trattato.

B — *Quanto all'art. 95 del Trattato*

1. La *Commissione* deduce che la legge 30 aprile 1990 è incompatibile anche con l'art. 95 del Trattato poiché essa assoggetta i vettori degli altri Stati membri ad un'imposi-

zione maggiore di quella gravante sui vettori tedeschi, e in quanto tale imposizione, che comporta un aumento del prezzo dei trasporti, si ripercuote inevitabilmente su quello dei prodotti importati, che in genere sono trasportati da veicoli pesanti stranieri. Riferendosi alla sentenza della Corte 16 febbraio 1977, Schöttle, già citata, la Commissione fa valere che l'art. 75 mira ad eliminare le restrizioni « dissimulate » alla libera circolazione delle merci che possano risultare da disposizioni fiscali di uno Stato membro (punto 12 della motivazione), che la nozione di tributo gravante su un prodotto « va interpretata in senso ampio », che « restrizioni del genere possono risultare da un'imposta che compensi in realtà imposte gravanti sull'attività di un'impresa e non già sui prodotti in quanto tali » (punto 14 della motivazione), e che, di conseguenza, per imposta « gravante indirettamente sui prodotti », ai sensi dell'art. 95, « si deve intendere anche un'imposta riscossa sui trasporti internazionali stradali di merci in funzione della distanza percorsa sul territorio nazionale e del peso della merce trasportata » (punto 16 della motivazione).

Secondo la Commissione, il fatto che la tassa sull'utilizzazione delle strade non gravi sul carico trasportato proveniente dagli altri Stati membri non ha alcuna importanza, poiché tale tassa, al pari della tassa sui veicoli, è calcolata in base al peso complessivo consentito dei veicoli e, di conseguenza, rispetto al carico utile. Inoltre, la tassa sull'utilizzazione delle strade è anche in funzione della distanza percorsa, nel senso che, se i vettori tedeschi versano la tassa annualmente in base ad un'aliquota inferiore, i vettori degli altri Stati membri versano la tassa per periodi di breve durata in funzione dei viaggi da compiere, ad aliquote maggiori. Pur ammettendo che non si possa veramente parlare di una tassa sul carico in caso di trasporto a vuoto, la Commissione ritiene che, per provare che la legge 30 aprile 1990 ha effetti incompatibili con l'art. 95, sia sufficiente che ciò avvenga quando i veicoli circolano con il carico.

2. In limine, il *governo tedesco* fa valere che non è necessario un esame particolare della situazione con riguardo all'art. 95 del Trattato, in quanto è emerso, nel contesto dell'art. 76, che la legge 30 aprile 1990 non assoggetta ad un onere fiscale maggiore i vettori degli altri Stati membri che trasportano le loro merci in Germania rispetto ai vettori tedeschi che trasportano le stesse merci.

Il governo tedesco nega inoltre che possano essere applicati alla fattispecie i principi affermati nella summenzionata sentenza Schöttle & Sohne, poiché la tassa sull'utilizzazione delle strade non costituisce un diritto riscosso sulle merci provenienti dagli altri Stati membri e, inoltre, non presenta alcun nesso con la merce trasportata, ma è collegata ad un criterio del tutto diverso, quello dell'utilizzazione della strada. Orbene, tasse che non sono collegate alla tassazione della merce non costituiscono imposte ai sensi dell'art. 95, anche quando esse sono incorporate nel prezzo delle merci, ma imposte indirette che devono costituire oggetto di un'armonizzazione in base all'art. 99 del Trattato. A questo proposito il governo tedesco rinvia alle sentenze della Corte relative alla tassa tedesca sui trasporti di merci su strada (« Straßengüterverkehrs-

steuer ») e, in particolare, alla sentenza 6 ottobre 1970, causa 9/70 Grad (Racc. pag. 825).

3. Nel suo intervento, il *governo francese* respinge gli argomenti dedotti dal governo tedesco nel corso del procedimento precontenzioso per far valere che la summenzionata sentenza Schöttle & Söhne non è pertinente nella fattispecie. Esso ricorda anzitutto che la Corte ha sempre dato un'interpretazione ampia della nozione di tributo interno ai sensi dell'art. 95 del Trattato, in modo da includervi i « tributi interni di qualsiasi natura » (sentenza 22 marzo 1977, causa 74/76, Iannelli & Volpi, Racc. pag. 557). Esso segnala inoltre che la tassa sull'utilizzazione delle strade, sebbene si applichi anche per brevi percorsi, diversamente dalla tassa oggetto della sentenza Schöttle & Söhne, non grava sulla rete stradale non federale, sulla quale si ha il diritto di ritenere che circolino essenzialmente veicoli tedeschi.

C — *Quanto all'art. 5 del Trattato CEE*

1. Secondo la *Commissione*, la Repubblica federale di Germania ha anche violato, con l'adozione della legge 30 aprile 1990, l'art. 5 del Trattato, che le impone di astenersi dall'adottare provvedimenti unilaterali che possano mettere a repentaglio la politica comune in materia di tassazione dei mezzi di trasporto per l'utilizzazione dell'infrastruttura stradale da parte di veicoli pesanti e ha creato, per questo motivo, ostacoli alla formazione di uno spazio senza frontiere interne, contemplato dall'art. 8 A del Trattato. Il fatto che non abbiano avuto successo i tentativi effettuati a livello comunitario al fine di ravvicinare le condizioni di concorrenza di natura fiscale riguardanti il traffico stradale non costituisce una scusa valida dal punto di vista del diritto comunitario per adottare provvedimenti unilaterali, soprattutto se queste misure hanno effetti discriminatori incompatibili con il Trattato, se rischiano di provocare varie misure analoghe da parte di altri Stati membri e se esse rendono più difficile un accordo comunitario in materia. In materia di ravvicinamento delle condizioni di concorrenza, qualsiasi misura unilaterale presenta del resto carattere discriminatorio: non è possibile migliorare le condizioni di concorrenza dei vettori nazionali rispetto ai vettori degli altri Stati membri senza creare per questi ultimi condizioni meno favorevoli rispetto a quelle dei vettori nazionali.

Secondo la Commissione, la legge 30 aprile 1990 istituisce nuovi sistemi di controllo che, in pratica, devono sempre essere applicati alla frontiera, il che è in constrasto con il regolamento (CEE) del Consiglio 21 dicembre 1989, n. 4060, relativo all'eliminazione di controlli alle frontiere degli Stati membri nel settore dei trasporti su strada e per vie navigabili (GU L 390, pag. 18). Inoltre, la legge tedesca rende più difficili i negoziati sul transito comunitario attraverso i territori austriaco e svizzero.

Nella replica la Commissione ammette che l'art. 76 possa essere considerato come la concretizzazione, nel settore dei trasporti, dell'obbligo generale di cui all'art. 5. Essa ritiene però che ciò non impedisca all'art. 5 di produrre, in talune circostanze, un effetto di blocco immediato. Siffatte circostanze

consistono nel fatto che dal gennaio 1988 il Consiglio è stato investito di una proposta di direttiva relativa all'imputazione a taluni veicoli commerciali dei costi di infrastrutture di trasporti e inoltre, nel fatto che presso gli organi competenti della Comunità si è ormai affermata la convinzione secondo cui è a livello comunitario che occorre risolvere le questioni in sospeso.

2. Il *governo tedesco* osserva che, nel settore dei trasporti, l'art. 76 del Trattato, dal punto di vista sostanziale, e l'art. 2 della decisione del Consiglio 21 marzo 1962, come modificata, dal punto di vista procedurale, definiscono direttamente gli obblighi di comportamento per gli Stati membri a norma dell'art. 5 del Trattato. Questi due testi normativi costituiscono disposizioni speciali rispetto all'art. 5 ed escludono la sua applicazione. Il governo tedesco aggiunge che a torto la Commissione ha rinviato, nella fase del procedimento precontenzioso, alla sentenza della Corte 5 maggio 1981, causa 804/79, Commissione/Regno Unito (Racc. pag. 1045, punto 28 della motivazione), da cui emerge che l'art. 5 del Trattato « impone agli Stati membri doveri particolari di azione e di astensione in una situazione in cui la Commissione (...) ha presentato al Consiglio proposte che, pur se non adottate da quest'ultimo, rappresentano il punto di partenza di un'azione comunitaria concertata ». Questa causa riguardava il settore della pesca, nel quale la Comunità ha competenze esclusive, mentre nel settore dei trasporti gli Stati membri restano competenti fintantoché non sia realizzato il programma di cui agli artt. 74 e 75 del Trattato, anche se essi debbono esercitare le loro competenze entro i limiti stabiliti dagli artt. 76 e seguenti.

Nella controreplica il governo tedesco nega che l'art. 5 del Trattato possa, in talune circostanze, produrre un effetto di divieto proprio, e fa valere che, in ogni caso, né la presentazione di una proposta di direttiva in materia, né la « convinzione » che l'armonizzazione delle condizioni di concorrenza dev'essere realizzata a livello comunitario costituiscono circostanze che giustifichino tale effetto.

3. Nella sua memoria d'intervento il *governo olandese* appoggia la tesi della Commissione secondo la quale l'adozione della legge 30 aprile 1990 è non solo incompatibile con l'art. 76 del Trattato, ma al tempo stesso costituisce una violazione a parte dell'obbligo generale di fedeltà alle Comunità di cui all'art. 5 del Trattato. Al riguardo è particolarmente significativo il fatto che la Repubblica federale di Germania non abbia semplicemente tenuto alcun conto del parere negativo emesso dalla Commissione il 15 giugno 1989 in forza della già citata decisione del Consiglio 21 marzo 1962, come modificata.

F. A. Schockweiler
giudice relatore