ARREST VAN HET HOF
19 mei 1992 *

In zaak C-195/90,

Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door haar juridisch adviseur R. Wägenbaur en R. Gosalbo Bono, lid van haar juridische dienst, als gemachtigden, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg bij R. Hayder, lid van haar juridische dienst, Centre Wagner, Kirchberg,

verzoekster,

ondersteund door

Koninkrijk België, vertegenwoordigd door E. Marissens, advocaat te Brussel, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg bij L. Dupong, advocaat aldaar, Rue des Bains 14A,

Koninkrijk Denemarken, vertegenwoordigd door J. Molde, juridisch adviseur bij het Ministerie van Buitenlandse zaken, als gemachtigde, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg ter Deense ambassade, Boulevard Joseph-II 11B,

Franse Republiek, vertegenwoordigd door J.-P. Puissochet, directeur juridische zaken, en G. de Bergues, adjunct eerste secretaris bij het Ministerie van Buitenlandse zaken, als gemachtigden, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg ter Franse ambassade, Boulevard Prince Henri 9,

Groothertogdom Luxemburg, vertegenwoordigd door F. Kesseler, eerste regeringsraad bij het Ministerie van Vervoer, als gemachtigde, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg bij genoemd ministerie, Boulevard Royal 19-21,

* Procestaal: Duits.

Koninkrijk der Nederlanden, vertegenwoordigd door A. Bos, juridisch adviseur, en J. W. de Zwaan, adjunct juridisch adviseur bij het Ministerie van Buitenlandse zaken, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg ter Nederlandse ambassade, Rue C. M. Spoo 5,

interveniënten,

tegen

Bondsrepubliek Duitsland, vertegenwoordigd door E. Röder Ministerialrat, en J. Karl, Regierungsdirektor bij het Bondsministerie van Economische zaken, en J. Sedemund, advocaat te Keulen, als gemachtigden, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg ter Duitse ambassade, Avenue Émile-Reuter 20-22,

verweerster,

betreffende een verzoek aan het Hof om vast te stellen dat de Bondsrepubliek Duitsland, door de wet inzake de wegengebruiksbelasting voor vrachtauto's van 30 april 1990 („Gesetz über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen", BGBl. I, blz. 826) vast te stellen, de krachtens de artikelen 76, 95 en 5 EEG-Verdrag op haar rustende verplichtingen niet is nagekomen,

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE,

samengesteld als volgt: O. Due, president, R. Joliet, F. A. Schockweiler, F. Grévisse en P. J. G. Kapteyn, kamerpresidenten, G. F. Mancini, C. N. Kakouris, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias, M. Díez de Velasco en M. Zuleeg, rechters,

advocaat-generaal: F. G. Jacobs
griffier: J.-G. Giraud

gezien het rapport ter terechtzitting,

gehoord de pleidooien van partijen ter terechtzitting van 15 januari 1992, waar de Bondsrepubliek Duitsland was vertegenwoordigd door J. Sedemund en W. Knittel, staatssecretaris bij het Bondsministerie van Vervoer, als gemachtigden, gehoord

de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 13 maart 1992,

het navolgende

Arrest

1 Bij op 23 juni 1990 ter griffie van het Hof neergelegd verzoekschrift heeft de Commissie van de Europese Gemeenschappen krachtens artikel 169 EEG-Verdrag het Hof verzocht vast te stellen, dat de Bondsrepubliek Duitsland, door het „Gesetz über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen" van 30 april 1990, (BGBl. I, 1990, blz. 826) (wet inzake de wegengebruiksbelasting voor vrachtauto's; hierna: „wet van 30 april 1990") vast te stellen, de krachtens de artikelen 76, 95 en 5 EEG-Verdrag op haar rustende verplichtingen niet is nagekomen.

2 Bij artikel 1 van de wet van 30 april 1990 wordt, behoudens bepaalde vrijstellingen, een belasting („Straßenbenutzungsgebühr") ingevoerd op het gebruik van bondsautowegen en bondswegen buiten de bebouwde kom door vrachtauto's met een toegelaten totaal laadgewicht van meer dan 18 ton, ongeacht het land waar zij zijn geregistreerd.

3 De belasting kan worden voldaan voor een in dagen, weken of maanden uit te drukken tijdvak, doch niet voor meer dan een jaar. Het jaarbedrag van de belasting beloopt naar gelang van het totaalgewicht van het voertuig DM 1 000 tot DM 9 000. Het bedrag per maand, per week of per dag is gelijk aan respectievelijk $^1/_{10}$, $^1/_{35}$ en $^1/_{150}$ van het jaarbedrag, met een minimum van DM 10.

4 Bij voldoening van de belasting wordt een bewijsstuk afgegeven, dat in het voertuig aanwezig dient te zijn. De vereiste controles worden door, onder meer, de

politie en de douane verricht; de controles aan de grenzen met andere Lid-Staten kunnen evenwel slechts steekproefsgewijs te zamen met andere controles plaatsvinden.

5 Artikel 2 van de wet van 30 april 1990 wijzigt de wet op de motorrijtuigenbelasting („Kraftfahrzeugsteuer") en voert voor de tijd van 1 juli 1990 tot 31 december 1993 speciale tarieven voor deze belasting in, die verschillen naar gelang van het totaalgewicht van het voertuig; het maximumjaartarief bedraagt voor zware aanhangwagens DM 3 500 en voor aanhangers DM 300. Door deze beperking komt de wet van 30 april 1990 neer op een verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor zware vrachtauto's met een totaalgewicht van meer dan 16 ton en voor aanhangers met een totaalgewicht van meer dan 2,6 ton.

6 Artikel 5 van de wet van 30 april 1990 bepaalt, dat zij op 1 juli 1990 van kracht wordt en eind 1993 buiten werking treedt.

7 Luidens de memorie van toelichting (Drucksache 11/6336, Deutscher Bundestag — 11. Wahlperiode, blz. 10) heeft de wet van 30 april 1990 een tweeledig doel: enerzijds een harmonisatie van de concurrentievoorwaarden voor de Duitse wegvervoerondernemingen en die uit andere landen door de verlaging van de motorrijtuigenbelasting, en anderzijds de handhaving op het huidige peil van de bijdrage van de Duitse vrachtauto's in de kosten van verkeersinfrastructuur en een verhoging van de onvoldoende geachte bijdrage van de buitenlandse vrachtauto's in deze kosten door de invoering van de wegengebruiksbelasting. In de buitenwerkingtreding op 31 december 1993 is voorzien in de verwachting, dat vóór die datum op gemeenschapsniveau een richtlijn van de Raad betreffende de toerekening van de kosten van vervoersinfrastructuur zal zijn vastgesteld en in nationaal recht omgezet.

8 Blijkens het dossier is het ontwerp van de betrokken wet op 21 maart 1989 voor overleg aan de Commissie voorgelegd, overeenkomstig de beschikking van de Raad van 21 maart 1962 houdende vaststelling van een procedure voor het voor-

afgaand onderzoek en overleg omtrent bepaalde wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen welke door de Lid-Staten op het gebied van het vervoer worden overwogen (PB 1962, blz. 720), zoals gewijzigd bij beschikking 73/402/EEG van de Raad van 22 november 1973 (PB 1973, L 347, blz. 48).

9 In haar overeenkomstig die beschikking uitgebracht advies van 15 juni 1989 concludeerde de Commissie, dat de invoering van een wegengebruiksbelasting in Duitsland, in combinatie met een overeenkomstige verlaging van de motorrijtuigenbelasting, welke ingevolge de tussen de Bondsrepubliek Duitsland en de andere Lid-Staten gesloten bilaterale overeenkomsten ter voorkoming van dubbele belastingheffing (hierna: „bilaterale overeenkomsten") enkel aan Duitse vervoerders ten goede zou komen, in strijd zou zijn met de artikelen 76 en 95 van het Verdrag en een schending zijdens de Bondsrepubliek Duitsland van haar in artikel 5 van het Verdrag neergelegde verplichting tot samenwerking en gemeenschapstrouw zou opleveren, omdat de voorstellen van de Commissie tot verwezenlijking van de verdragsdoelstellingen op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid daardoor ernstig werden doorkruist.

10 Toen de Commissie in maart 1990 vernam dat het wetsontwerp in de Bundestag was aangenomen, leidde zij tegen de Bondsrepubliek de procedure van artikel 169 EEG-Verdrag in en stelde zij het onderhavige beroep bij het Hof in.

11 Bij beschikkingen van het Hof van 4 juli 1990 zijn het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Franse Republiek, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden toegelaten tot interventie ter ondersteuning van de conclusies van de Commissie.

12 Bij beschikking van 12 juli 1990 heeft het Hof een door de Commissie krachtens artikel 186 EEG-Verdrag ingediend verzoek in kort geding toegewezen en beschikt dat in „afwachting van het arrest in de hoofdzaak de Bondsrepubliek Duitsland de heffing van wegengebruiksbelasting, voorzien in het ‚Gesetz über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen' van

30 april 1990 ten aanzien van in de andere Lid-Staten geregistreerde voertuigen zal opschorten".

13 Voor een nadere uiteenzetting van de feiten, het procesverloop en de middelen en argumenten van partijen wordt verwezen naar het rapport ter terechtzitting. Deze elementen van het dossier worden hierna slechts weergegeven voor zover dat noodzakelijk is voor de redenering van het Hof.

Artikel 76 van het Verdrag

14 De Commissie, daarin ondersteund door de Belgische, de Franse en de Nederlandse regering, meent dat door de invoering van een door alle gebruikers, ongeacht hun nationaliteit, verschuldigde wegengebruiksbelasting en de gelijktijdige verlaging van de motorrijtuigenbelasting, die ingevolge de bilaterale overeenkomsten tussen de Bondsrepubliek Duitsland en de overige Lid-Staten in feite slechts door de in de Bondsrepubliek Duitsland gevestigde vervoerondernemers verschuldigd is, een met artikel 76 van het Verdrag strijdige discriminatie tussen deze ondernemers en de vervoerondernemers uit de andere Lid-Staten teweeg wordt gebracht, daar de nieuwe last in de vorm van de wegengebruiksbelasting voor deze laatsten niet wordt gecompenseerd door de verlaging van de motorrijtuigenbelasting.

15 De Commissie betoogt voorts, dat de Bondsrepubliek Duitsland inbreuk maakt op de „standstill"-bepaling van artikel 76 van het Verdrag, welke, „totdat de in artikel 75, lid 1, bedoelde bepalingen zijn vastgesteld en behoudens goedkeuring van de Raad, met eenparigheid van stemmen verleend", de Lid-Staten verbiedt een maatregel te nemen gelijk de wet van 30 april 1990.

16 De Duitse regering stelt, dat artikel 76 niet verbiedt enige nationale maatregel te nemen die een bevoordeling van nationale vervoerders of een benadeling van vervoerders uit andere Lid-Staten meebrengt, doch alleen „bepalingen" vast te stellen die de positie van de vervoerders uit andere Lid-Staten, zoals die voortvloeit uit de

bij de inwerkingtreding van het Verdrag geldende nationale bepalingen, ongunstiger maakt dan die van de nationale vervoerders.

17 Volgens de Duitse regering vindt echter de verslechtering van de positie van de vervoerders uit de andere Lid-Staten haar oorzaak niet in de wet van 30 april 1990, maar in de tussen de Bondsrepubliek Duitsland en alle andere Lid-Staten gesloten bilaterale overeenkomsten. De Duitse regering merkt hierbij op, dat enerzijds deze overeenkomsten geen „bepalingen" zijn in de zin van artikel 76 van het Verdrag, en dat anderzijds sommige van die overeenkomsten zijn gesloten na de inwerkingtreding van het Verdrag, zodat de positie van de vervoerders uit de betrokken Lid-Staten zich ten opzichte van die vóór dat tijdstip niet heeft verslechterd, maar integendeel verbeterd. Wat voorts de vóór de inwerkingtreding van het Verdrag gesloten overeenkomsten betreft, komt de wet van 30 april 1990 economisch gezien neer op een gewone opzegging, dat wil zeggen een maatregel die, juist zoals de afsluiting van de overeenkomsten, niet onder het verbod van artikel 76 valt.

18 Voor de beoordeling van de gegrondheid van de grief van de Commissie zij allereerst opgemerkt, dat de doelstellingen van het Verdrag op het gebied van het vervoer ingevolge artikel 74 door de Lid-Staten worden nagestreefd „in het kader van een gemeenschappelijk vervoerbeleid". Ter verwezenlijking van dit gemeenschappelijk beleid staat het aan de Raad een aantal maatregelen te nemen als voorzien in artikel 75, lid 1.

19 Voorts bepaalt artikel 76: „Totdat de in artikel 75, lid 1, bedoelde bepalingen zijn vastgesteld en behoudens goedkeuring van de Raad, met eenparigheid van stemmen verleend, mag geen enkele Lid-Staat de onderscheidene bepalingen die ter zake gelden bij de inwerkingtreding van dit Verdrag, zodanig veranderen dat zij daardoor in hun rechtstreekse of zijdelingse uitwerking minder gunstig worden voor de vervoerondernemers der overige Lid-Staten dan voor de nationale vervoerondernemers."

20 Deze bepaling beoogt te voorkomen, dat de invoering door de Raad van een gemeenschappelijk vervoerbeleid wordt bemoeilijkt of gehinderd door zonder goedkeuring van de Raad genomen nationale maatregelen die rechtstreeks of zijdelings tot gevolg zouden hebben, dat de positie welke de vervoerders uit de andere Lid-Staten in een Lid-Staat genieten ten opzichte van de nationale vervoerders, in voor eerstgenoemden ongunstige zin wordt gewijzigd.

21 Artikel 76 belet een Lid-Staat daarentegen niet, maatregelen te nemen die voor nationale vervoerders en voor vervoerders uit de andere Lid-Staten een zelfde ongunstige uitwerking hebben.

22 In casu nu staat enerzijds vast, dat de Raad ten tijde van de aanneming van de wet van 30 april 1990 geen enkele regeling inzake de belasting op het wegengebruik door vrachtauto's had vastgesteld overeenkomstig artikel 75, lid 1.

23 Anderzijds heeft de wet van 30 april 1990, die de nieuwe last in de vorm van de door alle vervoerders verschuldigde wegengebruiksbelasting in aanzienlijke mate compenseert door een verlaging van de motorrijtuigenbelasting welke alleen de nationale vervoerders ten goede komt, tot gevolg dat de positie van de vervoerders uit de andere Lid-Staten ten opzichte van de nationale vervoerders in voor eerstgenoemden ongunstige zin wordt gewijzigd.

24 Met betrekking tot de argumenten die de Duitse regering ontleent aan de door de Bondsrepubliek Duitsland met de andere Lid-Staten gesloten bilaterale overeenkomsten, zij allereerst opgemerkt, dat de rechtstreekse oorzaak van de verslechterde positie van de vervoerders uit de andere Lid-Staten ten opzichte van de nationale vervoerders niet ligt in deze overeenkomsten, maar in de wet van 30 april 1990, zonder welke de bestaande toestand niet zou zijn gewijzigd.

25 Voorts moet worden opgemerkt, dat de tekst van artikel 76 niet uitsluit dat door een Lid-Staat gesloten bilaterale overeenkomsten behoren tot de „onderscheidene bepalingen die ter zake gelden bij de inwerkingtreding van dit Verdrag". Integendeel, daar die overeenkomsten mede bepalend zijn voor de op dat tijdstip bestaande toestand, moeten zij in aanmerking worden genomen bij het onderzoek of die toestand een wijziging heeft ondergaan.

26 Ten slotte zij opgemerkt, dat het met artikel 76 beoogde doel — de invoering door de Raad van een gemeenschappelijk vervoerbeleid te vergemakkelijken — in gevaar zou worden gebracht, indien artikel 76 een Lid-Staat zou toelaten de vervoerders van andere Lid-Staten het voordeel te ontnemen van eventuele maatregelen die waren getroffen om hun positie ten opzichte van de nationale vervoerders te verbeteren. Derhalve is er geen aanleiding bij de bilaterale overeenkomsten onderscheid te maken naar gelang deze vóór of na de inwerkingtreding van het Verdrag zijn gesloten.

27 Overigens zij erop gewezen, dat de met name op grond van artikel 75 van het Verdrag vastgestelde beschikking 65/271/EEG van de Raad van 13 mei 1965 met betrekking tot de harmonisatie van bepaalde voorschriften die van invloed zijn op de mededinging in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB 1965, blz. 1500), welke luidens haar eerste considerans de opheffing beoogt „van de dispariteiten die de mededingingsvoorwaarden in het vervoer wezenlijk kunnen vervalsen", in haar artikel 1, sub a, uitdrukkelijk bepaalt: „Met ingang van 1 januari 1967 worden de dubbele heffingen op motorrijtuigen bij gebruik voor vervoer in een andere Lid-Staat dan waar zij zijn ingeschreven, opgeheven."

28 De Duitse regering betoogt nog, dat de wet van 30 april 1990 gerechtvaardigd is doordat zij niet alleen de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden tussen de Duitse vervoerders en die uit de andere Lid-Staten ten doel heeft, maar ook, en in dezelfde mate, de bescherming van het milieu, in zoverre zij een verschuiving van

het wegvervoer naar het milieuvriendelijker vervoer per spoor en te water wil bevorderen.

29 Dienaangaande zij om te beginnen vastgesteld, dat volgens 's Hofs rechtspraak de bescherming van het milieu een van de wezenlijke doelstellingen van de Gemeenschap is, waarvan het belang trouwens is bevestigd in de Europese Akte (zie arrest van 20 september 1988, zaak 302/86, Commissie/Denemarken, Jurispr. 1988, blz. 4607).

30 Blijkens rechtsoverweging 21 van het onderhavige arrest verbiedt artikel 76 geen nationale maatregelen die, door een verhoging van de bijdrage van zware vrachtauto's in de kosten van de wegeninfrastructuur, een dergelijk doel nastreven, maar alleen die welke, gelijk de wet van 30 april 1990, tot gevolg hebben, dat de positie die de vervoerders uit de andere Lid-Staten genieten ten opzichte van de nationale vervoerders, in voor eerstgenoemden ongunstige zin wordt gewijzigd.

31 Voorts beoogt de wet van 30 april 1990 luidens haar memorie van toelichting, zowel de bijdrage van de Duitse vrachtwagens in de kosten van de wegeninfrastructuur op het huidige peil te handhaven als de onvoldoende geachte bijdrage van buitenlandse vrachtauto's in deze kosten te verhogen. Onder deze omstandigheden staat geenszins vast, dat zij niet zozeer een verschuiving van het wegvervoer naar het vervoer per spoor en te water teweeg zal brengen als wel een verhoging van het marktaandeel van de Duitse vervoerders ten nadele van die uit de andere Lid-Staten.

32 De Duitse regering heeft ter terechtzitting ten slotte nog aangevoerd, dat de wet van 30 april 1990 ook naar de verdragsregels op vervoergebied gerechtvaardigd was wegens haar beperkte geldingsduur in afwachting van een optreden van de gemeenschapswetgever voor de totstandbrenging van een gemeenschappelijk beleid in deze sector.

33 Dit argument kan niet worden aanvaard. Het feit dat nog geen gemeenschappelijk vervoerbeleid tot stand is gebracht, geeft de Lid-Staten immers niet de vrijheid een zelfs in tijdsduur beperkte nationale wetgeving vast te stellen die onverenigbaar is met de eisen van artikel 76 van het Verdrag. Een eenzijdige wijziging van de bestaande toestand ten nadele van de vervoerders uit de andere Lid-Staten is integendeel te beschouwen als een hindernis voor de totstandbrenging van het in het Verdrag voorziene gemeenschappelijk vervoerbeleid, dat rekening dient te houden met de economische, sociale en ecologische problemen en tevens gelijke mededingingsvoorwaarden dient te waarborgen (zie arrest van 7 november 1991, zaak C-17/90, Pinaud Wieger, Jurispr. 1991, blz. I-5253, r. o. 11).

34 Uit het voorgaande volgt, dat het middel ontleend aan schending van artikel 76 van het Verdrag, gegrond is.

Artikel 95 van het Verdrag

35 Met betrekking tot het middel ontleend aan schending van artikel 95 van het Verdrag, kan worden volstaan met de opmerking, dat de discriminerende werking die de wet van 30 april 1990 eventueel zou kunnen hebben op ingevoerde produkten, in ieder geval toch slechts het rechtstreeks gevolg is van het feit dat zij, onder schending van artikel 76 van het Verdrag, vervoerders uit de andere Lid-Staten zwaarder treft dan nationale vervoerders. Derhalve behoeft niet te worden nagegaan of de wet tevens in strijd is met artikel 95 van het Verdrag.

Artikel 5 van het Verdrag

36 Met betrekking tot het middel ontleend aan schending van artikel 5 van het Verdrag, zij om te beginnen opgemerkt, dat waar artikel 76 van het Verdrag beoogt te voorkomen dat de invoering door de Raad van een gemeenschappelijk vervoerbeleid als een der in artikel 3 van het Verdrag genoemde doelstellingen wordt bemoeilijkt door eenzijdige maatregelen van de Lid-Staten, dit artikel op vervoer-

gebied de nadere bepaling vormt van de bij artikel 5 van het Verdrag aan de Lid-Staten opgelegde algemene verplichting zich te onthouden van alle maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen van het Verdrag in gevaar kunnen brengen.

37 Voorts zij beklemtoond, dat de verschillende acties van de Gemeenschap die de Bondsrepubliek Duitsland volgens de vertogen van de Commissie heeft doorkruist door de wet van 30 april 1990 vast te stellen, alle op het gebied van het vervoer liggen.

38 Waar vaststaat dat de Bondsrepubliek Duitsland met de vaststelling van de wet van 30 april 1990 de krachtens artikel 76 van het Verdrag op haar rustende verplichtingen niet is nagekomen, behoeft dan ook niet meer een afzonderlijke inbreuk van deze Lid-Staat op artikel 5 te worden vastgesteld.

39 Uit het voorgaande volgt, dat de Bondsrepubliek Duitsland, door de wet inzake de wegengebruiksbelasting voor vrachtauto's van 30 april 1990 vast te stellen, de krachtens artikel 76 van het Verdrag op haar rustende verplichtingen niet is nagekomen.

Kosten

40 Ingevolge artikel 69, lid 2, van het Reglement voor de procesvoering moet de in het ongelijk gestelde partij in de kosten worden verwezen. Aangezien de Bondsrepubliek Duitsland wat het wezenlijke harer middelen betreft, in het ongelijk is gesteld, dient zij in de kosten te worden verwezen, daaronder begrepen die welke op het kort geding zijn gevallen. Het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Franse Republiek, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden dragen als interveniërende partijen overeenkomstig artikel 69, lid 4, van het Reglement voor de procesvoering hun eigen kosten.

HET HOF VAN JUSTITIE,

rechtdoende, verstaat:

1) Door het „Gesetz über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen" (wet inzake de wegengebruiksbelasting voor vrachtauto's) van 30 april 1990 vast te stellen, is de Bondsrepubliek Duitsland de krachtens artikel 76 EEG-Verdrag op haar rustende verplichtingen niet nagekomen.

2) De Bondsrepubliek Duitsland wordt verwezen in de kosten, daaronder begrepen die welke op het kort geding zijn gevallen.

3) Het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Franse Republiek, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, interveniënten, zullen elk hun eigen kosten dragen.

Due Joliet Schockweiler Grévisse

Kapteyn Mancini Kakouris Moitinho de Almeida

Rodríguez Iglesias Díez de Velasco Zuleeg

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 19 mei 1992.

De griffier

J.-G. Giraud

De president

O. Due