totstandbrenging van een gemeenschappelijk beleid in die sector, een tijdelijk karakter heeft en beoogt bij te dragen tot de bescherming van het milieu — een van de fundamentele doelstellingen van de Gemeenschap — door een grotere bijdrage van zware vrachtvoertuigen in de kosten van de wegeninfrastructuur en de verplaatsing van het goederenvervoer van de weg naar andere soorten vervoer, is een dergelijke regeling in strijd met artikel 76 van het Verdrag. Om te verhinderen dat de totstandbrenging van een gemeenschappelijk vervoerbeleid nog meer wordt bemoeilijkt, bepaalt dit artikel immers, dat, totdat de in artikel 75, lid 1, bedoelde bepalingen zijn vastgesteld en behoudens goedkeuring van de Raad, met eenparigheid van stemmen verleend, geen enkele Lid-Staat de onderscheidene bepalingen die ter zake gelden bij de inwerkingtreding van het Verdrag, zodanig mag 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. Gelet op de doelstelling ervan, moet artikel 76 aldus worden begrepen, dat het een Lid-Staat ook verbiedt, de vervoerondernemers uit de andere Lid-Staten het voordeel te ontnemen van maatregelen die eventueel zijn getroffen om hen in een gunstiger situatie te brengen dan de nationale vervoerondernemers.

2. Waar artikel 76 van het Verdrag op het gebied van het vervoer de concretisering 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, heeft de vaststelling dat een Lid-Staat de krachtens artikel 76 op hem rustende verplichtingen niet is nagekomen, tot gevolg dat het Hof niet meer bijzonderlijk behoeft vast te stellen dat die Lid-Staat artikel 5 niet is nagekomen.

RAPPORT TER TERECHTZITTING
in zaak C-195/90 *

I — De feiten en het procesverloop

A — *Het nationale recht*

In de Bondsrepubliek Duitsland werd op 30 april 1990 de wet inzake de wegengebruiksbelasting voor vrachtauto's („Gesetz über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen", BGBl. I, p. 826; hierna „wet" of „wet van 30 april 1990") vastgesteld.

a) Volgens de memorie van toelichting bij het aan de Bundestag voorgelegde wetsontwerp (Drucksache 11/6336, Deutscher Bundestag — 11. Wahlperiode, blz. 10) heeft de wet een tweeledig doel: enerzijds

* Procestaal: Duits.

een harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden tussen de Duitse transportondernemingen en die uit de andere landen door middel van een verlaging van de motorrijtuigenbelasting („Kraftfahrzeugsteuer"), en anderzijds handhaving op het bestaande niveau van de bijdrage van de Duitse vrachtwagens in de kosten van de verkeersinfrastructuur en een verhoging van de onvoldoende geachte bijdrage van buitenlandse vrachtwagens in die kosten, door middel van een nieuw in te voeren wegenbelasting („Straßenbenutzungsgebühr").

b) Artikel 1 van de wet telt zeventien paragrafen onder het hoofd „wet inzake de wegengebruiksbelasting voor vrachtauto's". Volgens de §§ 1 en 2 is de belasting, behoudens enkele uitzonderingen, verschuldigd voor elke vrachtauto, waar ook geregistreerd, met een toegelaten totaal laadgewicht van meer dan 18 ton, welke gebruik maakt van bondsautowegen en bondswegen buiten de bebouwde kom. Niet als gebruik wordt aangemerkt het kruisen van deze wegen langs de kortste weg.

De belasting kan worden voldaan voor een periode van dagen, weken of maanden of voor één jaar (§ 5). In beginsel geldt de belasting voor een bepaalde vrachtauto (autogebonden), maar de ondernemer van toegelaten vrachtwagens kan de belasting ook over een periode van drie maanden of meer voldoen voor een onbepaalde vrachtauto (persoongebonden belasting; § 6).

Het bedrag van de belasting ligt, naar gelang van het totaalgewicht van het voertuig, tussen DM 1 000 en 9 000 per jaar. Het bedrag voor een maand, een week of een dag is gelijk aan respectievelijk $^1/_{10}$, $^1/_{35}$ en $^1/_{150}$ van het jaarbedrag met een minimum van DM 10 (§ 7).

Bij betaling van de belasting wordt een bewijs afgegeven, dat in het voertuig aanwezig moet zijn (§ 8). De nodige controles verrichten onder meer de politie en de douane. Controles aan de grenzen met andere Lid-Staten kunnen echter alleen steekproefsgewijs te zamen met andere controles plaatsvinden (§ 11).

c) Artikel 2 van de wet, onder het hoofd „wijziging van de wet op de motorrijtuigenbelasting", voert voor het tijdvak 1 juli 1990 tot 31 december 1993 een speciaal tarief voor deze belasting in, naar gelang van het totaalgewicht van het motorvoertuig. Het maximumbedrag hiervan op jaarbasis is echter DM 3500 voor vrachtwagens en DM 300 voor aanhangers. Bijgevolg houdt de wet van 30 april 1990 een verlaging van de motorrijtuigenbelasting in voor vrachtwagens met een totaalgewicht van meer dan 16 ton en voor aanhangers van meer dan 2,6 ton.

d) Artikel 5 bepaalt dat de wet op 1 juli 1990 van kracht wordt en eind 1993 vervalt.

B — *De administratieve procedure*

a) De Duitse minister van Vervoer legde het ontwerp van de wet inzake de wegengebruiksbelasting voor vrachtauto's bij brief van 21 maart 1989 aan de Commissie voor, overeenkomstig de beschikking van de Raad van 21 maart 1962 houdende vaststelling

van een procedure voor het voorafgaand 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).

In haar overeenkomstig de beschikking op 15 juni 1989 uitgebracht advies concludeerde de Commissie, dat de invoering van een wegengebruiksbelasting in Duitsland met een overeenkomstige verlaging van de motorrijtuigenbelasting in strijd zou zijn met de artikelen 76 en 95 EEG-Verdrag en dat de Bondsrepubliek Duitsland daarmee inbreuk zou maken op haar in artikel 5 van het Verdrag neergelegde verplichting tot samenwerking en gemeenschapstrouw, doordien zij de voorstellen der Commissie tot verwezenlijking van de verdragsdoeleinden op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid in de sector wegvervoer daarmee ernstig zou doorkruisen.

b) Toen de Commissie in maart 1990 vernam dat het wetsontwerp in de Bundestag was aangenomen, deed zij de Duitse regering op 11 april 1990 overeenkomstig artikel 169 van het Verdrag een aanmaningsbrief toekomen met verzoek de Commissie binnen drie weken haar opmerkingen over de gestelde inbreuk op genoemde verdragsbepalingen te doen geworden. In haar antwoord van 30 april 1990 betwistte de Duitse regering de gestelde inbreuk, waarop de Commissie op 1 juni 1990 overeenkomstig artikel 169 van het Verdrag een met redenen omkleed advies uitbracht met verzoek aan de Duitse regering uiterlijk 22 juni te 12 uur de nodige maatregelen te nemen om hieraan gevolg te geven.

In haar antwoord van 22 juni 1990 verklaarde de Duitse regering, onder handhaving van haar standpunt, dat zij de wet inzake de wegengebruiksbelasting voor vrachtauto's niet kon intrekken. Van mening dat het antwoord van de Duitse regering geen enkel nieuw element bevatte, stelde de Commissie het onderhavige beroep in.

C — *De procedure voor het Hof*

a) Het beroep van de Commissie is op 23 juni 1990 ter griffie van het Hof ingeschreven.

b) Bij afzonderlijke akte, op dezelfde dag ter griffie neergelegd, verzocht de Commissie krachtens artikel 186 van het Verdrag het Hof, de Bondsrepubliek bij wege van voorlopige maatregel te gelasten de nodige maatregelen te nemen om de tenuitvoerlegging van de wet op te schorten totdat het Hof op het beroep in de hoofdzaak zou hebben beslist.

Bij beschikking van 28 juni 1990 heeft de president van het Hof, overeenkomstig artikel 84, paragraaf 2, van het Reglement voor de procesvoering uitspraak doende op het verzoek van de Commissie om voorlopige maatregelen te treffen nog voordat de wederpartij haar opmerkingen had voorgedragen, beschikt als volgt:

„1) Tot de uitspraak van de beschikking die een einde zal maken aan dit kort geding, zal de Bondsrepubliek Duitsland bij wege van bewarende maatregel de heffing van de in de wet van 30 april 1990 voorziene wegengebruiksbelasting opschorten ten aanzien van in de an-

dere Lid-Staten geregistreerde voertuigen.

2) De beslissing omtrent de kosten wordt aangehouden."

Bij beschikking van 27 juni 1990, in werking getreden op 29 juni daaraanvolgend, heeft de president van het Hof krachtens artikel 85, eerste alinea, van het Reglement voor de procesvoering het verzoek in kort geding voor de eindbeslissing naar het Hof verwezen.

Bij beschikking van 12 juli 1990 heeft het Hof het verzoek van de Commissie om voorlopige maatregelen ingewilligd en beschikt als volgt:

„1) In afwachting van het arrest in de hoofdzaak zal de Bondsrepubliek Duitsland de heffing van de 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 opschorten.

2) De beslissing omtrent de kosten wordt aangehouden."

c) Bij beschikkingen van 4 juli 1990 heeft het Hof 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.

d) Het Hof heeft, op rapport van de rechter-rapporteur en gehoord de advocaat-generaal, besloten zonder instructie tot de mondelinge behandeling over te gaan.

II — Conclusies van partijen

De *Commissie,* verzoekster, concludeert dat het den Hove behage:

— vast te stellen dat de Bondsrepubliek Duitsland, door het „Gesetz über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen" van 30 april 1990 vast te stellen, de krachtens de artikelen 76, 95 en 5 van het EEG-Verdrag op haar rustende verplichtingen niet is nagekomen;

— de Bondsrepubliek Duitsland te verwijzen in de kosten van het geding.

De *Bondsrepubliek Duitsland,* verweerster, concludeert dat het den Hove behage:

— het beroep te verwerpen;

— de Commissie te verwijzen in de kosten van het geding.

Het *Koninkrijk België,* interveniënt, concludeert dat het den Hove behage:

— rekening te houden met de ter ondersteuning van de conclusies van verzoekster aangevoerde redenen;

— verweerster te verwijzen in de kosten van de interventie.

Het *Koninkrijk Denemarken,* interveniënt, heeft geen schriftelijke opmerkingen bij het Hof ingediend.

De *Franse Republiek,* interveniënte, concludeert dat het den Hove behage:

— vast te stellen, overeenkomstig de conclusies van de Commissie, dat de Bondsrepubliek Duitsland, door de wet inzake de wegengebruiksbelasting voor vrachtauto's van 30 april 1990 vast te stellen, de krachtens de artikelen 76, 95 en 5 van het EEG-Verdrag op haar rustende verplichtingen niet is nagekomen;

— de Bondsrepubliek Duitsland te verwijzen in de kosten van het geding.

Het *Groothertogdom Luxemburg,* interveniënt, ondersteunt de conclusies van de Commissie.

Het *Koninkrijk der Nederlanden,* interveniënt, concludeert dat het den Hove behage:

— recht te doen aan de door de Commissie gevraagde vaststelling, dat de Bondsrepubliek Duitsland, met de aanneming van de wet inzake de wegengebruiksbelasting voor vrachtauto's van 30 april 1990, de op haar rustende verdragsverplichtingen heeft geschonden;

— de Bondsrepubliek Duitsland te verwijzen in de kosten van het geding.

III — Middelen en argumenten van partijen

A — *Nopens artikel 76 van het Verdrag*

1. a) De *Commissie* meent, dat met de invoering van een door alle gebruikers, ongeacht hun nationaliteit, verschuldigde belasting op het wegengebruik en de gelijktijdige verlaging van de motorrijtuigenbelasting, die in feite alleen door de in Duitsland gevestigde vervoerondernemingen wordt betaald, een discriminatie tussen de nationale vervoerders en die uit andere Lid-Staten teweeg wordt gebracht. Enerzijds wordt de economische last die op de Duitse vervoerders drukt, niet gewijzigd door de invoering van een nieuwe wegengebruiksbelasting, daar zij door de verlaging van de motorrijtuigenbelasting uiteindelijk in totaal hetzelfde blijven betalen als zij tevoren deden met de motorrijtuigenbelasting alleen. Anderzijds moeten de transporteurs uit de andere Lid-Staten de nieuwe wegengebruiksbelasting gaan opbrengen zonder te profiteren van een verlaging van de motorrijtuigenbelasting, waarvan zij toch al zijn vrijgesteld krachtens de bilaterale akkoorden tussen de Bondsrepubliek Duitsland en hun land van vestiging. De wet van 30 april 1990, die in haar totaliteit moet worden gezien, zou aldus tot gevolg hebben dat

„de onderscheiden bepalingen die ter zake gelden bij de inwerkingtreding van dit Verdrag, in hun rechtstreekse of zijdelingse uitwerking minder gunstig worden voor de vervoerderondernemers der overige Lid-Staten dan voor de nationale vervoerondernemers",

zulks in strijd met artikel 76 van het Verdrag. Geen enkel tegenargument kan wor-

den ontleend aan het feit dat deze situatie voortvloeit uit de tussen de Bondsrepubliek Duitsland en de andere Lid-Staten gesloten overeenkomsten ter voorkoming van dubbele belastingheffing, aangezien de Duitse vervoerders immers geen motorrijtuigenbelasting betalen wanneer zij in de andere Lid-Staten rijden; daarbij genieten de vervoerders van de andere Lid-Staten geen enkele reductie van de in hun eigen land verschuldigde motorrijtuigenbelasting.

Zelfs wanneer men de motorrijtuigenbelasting en de wegengebruiksbelasting afzonderlijk beschouwt, werkt de wet van 30 april 1990 volgens de Commissie discriminatoir. Enerzijds immers beoogt de verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor Duitse vrachtwagens uitdrukkelijk een verbetering van de mededingingsvoorwaarden voor de Duitse vervoerders tegenover die uit andere landen en worden de vervoerders uit derde landen, maar niet die uit de andere Lid-Staten, bevoordeeld. Anderzijds is de wegengebruiksbelasting, door de wijze van betaling, niet neutraal: de Duitse vervoerders hebben er alle belang bij het gunstiger jaartarief te kiezen, terwijl de vervoerders uit de andere Lid-Staten, die steeds naar hun land van oorsprong teruggaan zelfs wanneer zij regelmatig in Duitsland rijden, normaal gesproken het veel ongunstiger dag-, week- of maandtarief zullen kiezen, tenzij zij juist vanwege deze zoveel ongunstiger tarieven toch besluiten voor het jaartarief. Voorts zullen de buitenlandse vervoerders die, om Duitsland binnen te komen, bondsautowegen of bondswegen moeten nemen, de belasting altijd moeten betalen, terwijl Duitse vervoerders ze kunnen ontgaan door die wegen niet te gebruiken of ze langs de kortste weg te kruisen.

b) Naar het oordeel van de Commissie houdt de wet van 30 april 1990 tevens schending in van de in artikel 76 van het Verdrag vervatte „standstill"-bepaling, krachtens welke de Lid-Staten gehouden zijn geen maatregel als de onderhavige te treffen „totdat de in artikel 75, lid 1, bedoelde bepalingen zijn vastgesteld en behoudens goedkeuring van de Raad, met eenparigheid van stemmen verleend". Deze „standstill"-verplichting geldt tot de volledige verwezenlijking van het vrij verrichten van diensten op vervoergebied en de vaststelling van gemeenschappelijk beleid, zulks om te voorkomen dat de totstandbrenging van dit gemeenschappelijk beleid wordt belemmerd door een uiteenlopende ontwikkeling van het vervoerbeleid in de Lid-Staten. Momenteel is er echter nog geen gemeenschappelijk beleid voor de harmonisatie van de motorrijtuigenbelasting, zodat door de eenzijdige maatregel van de Bondsrepubliek het gevaar bestaat dat het op 15 januari 1988 door de Commissie bij de Raad ingediende voorstel voor een richtlijn betreffende de toerekening van de kosten van vervoersinfrastructuur aan zware vrachtwagens (PB 1988, C 79, blz. 8), wordt doorkruist.

c) In repliek merkt de Commissie om te beginnen op, dat de Duitse regering pas in haar verweerschrift voor het eerst heeft gesteld, dat met de wet van 30 april 1990 evenzeer de bescherming van het milieu als de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden wordt beoogd. In de memorie van toelichting bij de wet wordt de milieubescherming echter geheel terloops vermeld, zodat het Hof in zijn beschikking van 12 juli 1990 (zaak C-195/90 R, Commissie/Duitsland, Jurispr. 1990, blz. I-3351) in rechtsoverweging 29 terecht kon verklaren dat

„de wet van 30 april 1990 in de eerste plaats tot doel heeft, de mededingingsvoorwaarden voor de Duitse ondernemers te verbeteren, en dat de ontlasting van het wegennet en de milieubescherming slechts secundaire doelstellingen zijn".

Voorts, aldus de Commissie, heeft het Hof eveneens vastgesteld dat

„een Lid-Staat zich om die reden [namelijk de bescherming van het milieu] (niet) aan de krachtens artikel 76 EEG-Verdrag op hem rustende verplichtingen kan onttrekken" (r. o. 29).

Ten slotte merkt de Commissie onder verwijzing naar rechtsoverweging 45 van de beschikking op, dat de Duitse regering nog steeds niet

„overtuigend heeft weten aan te tonen, dat de toepassing van de in geding zijnde belasting op de vervoerders uit de andere Lid-Staten daadwerkelijk eerder een verlegging van het wegvervoer naar het vervoer per spoor en te water tot gevolg zou hebben dan een verschuiving van marktaandelen naar de Duitse vervoerders ten nadele van de vervoerders uit de andere Lid-Staten".

De Commissie komt voorts op tegen de stelling van de Duitse regering, dat artikel 76, als lex specialis ten opzichte van de leges generales van de artikelen 101 en 102 van het Verdrag, restrictief moet worden geïnterpreteerd. Volgens de Commissie moet artikel 76, als bepaling behelzende de op de Lid-Staten rustende algemene verplichting zich overeenkomstig artikel 5 van het Verdrag te onthouden van enige maatregel die de verwezenlijking van de verdragsdoeleinden in gevaar kan brengen, juist ruim worden uitgelegd.

Vervolgens verwerpt de Commissie de stelling van de Duitse regering, dat „maatregelen" die onder een overeenkomst tussen staten vallen, zoals het sluiten van een akkoord over de vrijstelling van motorrijtuigenbelasting, niet als „onderscheidene bepalingen die ter zake gelden bij de inwerkingtreding van dit Verdrag" in de zin van artikel 76 zijn te zien. Volgens de Commissie moet het begrip „bepalingen" ruim worden opgevat, zodat bij de vraag of de „standstill"-bepaling van artikel 76 is geëerbiedigd, tevens rekening moet worden gehouden met de uit dergelijke akkoorden voortvloeiende rechtstoestand, temeer omdat het sluiten van zulke akkoorden is verboden ingevolge artikel 1, sub a, van 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).

Wat ten slotte de stelling van de Duitse regering betreft, dat de wet van 30 april 1990 beoogt een grotere kansgelijkheid tussen de Duitse vervoerondernemingen en die uit andere Lid-Staten tot stand brengen, meent de Commissie, dat een dergelijk streven, hoe legitiem ook als zodanig, toch moet passen in het kader van de geldende regels, waaronder nu juist artikel 76.

2. a) De *Duitse regering* merkt allereerst op, dat de wet van 30 april 1990 evenzeer ten doel heeft de mededingingsvoorwaarden te

harmoniseren als het milieu te beschermen en een verdere toeneming van het wegverkeer tegen te gaan.

bovengenoemde voorstel voor een richtlijn betreffende de toerekening van de kosten van vervoersinfrastructuur aan zware vrachtwagens door de Raad zou worden aangenomen, zou dit slechts een voorbereidende etappe op de weg naar harmonisatie zijn.

Wat het eerste doel betreft, onderstreept zij dat, met de verlaging van de Duitse motorrijtuigenbelasting, de wet deze slechts aanpast aan het gemiddelde lagere peil in Europa. In negen Lid-Staten ligt de motorrijtuigenbelasting nog steeds duidelijk onder het aldus verlaagde Duitse niveau. Trouwens, in Frankrijk, Italië, Spanje, Portugal en Griekenland wordt al sinds lang wegengebruiksbelasting geheven in de vorm van tolrechten. De laatste jaren zijn daar steeds weer nieuwe stukken autoweg tolplichtig geworden en is voor bestaande stukken de tol verhoogd. Ten slotte loopt de motorbrandstofbelasting van Lid-Staat tot Lid-Staat aanzienlijk uiteen en is het geheel onzeker wanneer en op welk niveau die belasting ooit kan worden geharmoniseerd. De distorsies van de mededinging wegens het niveauverschil in al die belastingen op vervoergebied in de Lid-Staten zijn nog extra voelbaar, nu de vervoersector de laatste tijd enigszins is geliberaliseerd als gevolg van verordening (EEG) nr. 1841/88 van de Raad van 21 juni 1988 tot wijziging van verordening (EEG) nr. 3164/76 betreffende het communautaire contingent voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten (PB 1988, L 163, blz. 1), en van verordening nr. 4059/89 van de Raad van 21 december 1989 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder niet in een Lid-Staat woonachtige vervoersondernemers aldaar tot het binnenlands goederenvervoer over de weg worden toegelaten (PB 1989, L 390, blz. 3). Desondanks zijn alle pogingen van de Commissie om de mededingingsvoorwaarden op gemeenschapsniveau te harmoniseren, mislukt; zelfs wanneer het

Wat de bescherming van het milieu betreft, zegt de Duitse regering dit doel reeds bij de toezending van het wetsontwerp met haar brief van 21 maart 1989 aan de Commissie alsook in de administratieve procedure te hebben vermeld. Een betere milieubescherming is het noodzakelijke en wenselijke gevolg van maatregelen ter voorkoming van een overbelasting van het wegennet, zoals de invoering van een wegengebruiksbelasting. De toerekening van de kosten van de vervoersinfrastructuur door middel van een belasting die is gekoppeld aan de gebruiksintensiteit en de hinderdrempel voor de omgeving, komt neer op een economische aansporing om over te stappen op minder milieu-onvriendelijke vervoermiddelen, zoals trein en schip, en is de enige geschikte maatregel om een verdere toeneming van het wegvervoer in te dammen. Waar de toeneming van het grensoverschrijdend goederenverkeer niet aan de spoorwegen is toegevallen, maar praktisch geheel aan het wegvervoer en dat vooral aan zware vrachtwagens uit de andere Lid-Staten, die in de Bondsrepubliek Duitsland niet werden belast, is het duidelijk dat het doel van de milieubelasting onmogelijk is te bereiken zonder ook van de vervoerders uit de andere Lid-Staten een passende bijdrage aan de kosten van de wegeninfrastructuur te verlangen.

b) Naar oordeel van de Duitse regering moet artikel 76 van het Verdrag als lex spe-

cialis ten opzichte van de algemene verdragsregels, namelijk de artikelen 101 en 102, die zijn bedoeld als wapen tegen concurrentievervalsende bepalingen van een Lid-Staat op de gemeenschappelijke markt, restrictief worden uitgelegd. Ingevolge artikel 76 mag een Lid-Staat alleen maar geen „bepalingen" met een zekere uitwerking treffen en blijft hij vrij andere maatregelen te treffen — bij voorbeeld overeenkomsten tot vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting te sluiten of te herroepen —, zelfs als die maatregelen een voordeel voor nationale vervoerders of een nadeel voor vervoerders uit andere Lid-Staten opleveren. Overigens is het onjuist, in elke verbetering van de concurrentiepositie van nationale vervoerders zonder meer een „minder gunstige uitwerking" in de zin van artikel 76 voor de vervoerders uit de andere Lid-Staten te zien. Artikel 76 is slechts een verbodsbepaling binnen zeer nauwe grenzen, die enerzijds uit de op 1 januari 1958, datum van inwerkingtreding van het EEG-Verdrag, geldende nationale bepalingen en anderzijds uit de nieuwe nationale bepaling voortvloeien. Bij de vraag of een bepaling van een Lid-Staat met artikel 76 strookt, spelen de door de andere Lid-Staten aan hun eigen vervoerondernemingen of die van de eerste staat verleende voordelen of opgelegde lasten geen enkele rol. Artikel 76 verbiedt een minder gunstige behandeling van vervoerondernemingen uit de andere Lid-Staten dan ook slechts met betrekking tot de Duitse weginfrastructuurkosten en dat voor zover deze verband houden met bepalingen en niet met overeenkomsten zoals die tot vrijstelling van motorrijtuigenbelasting.

Overigens heeft de wet van 30 april 1990 tot doel, ten aanzien van het vervoer met zware vrachtwagens een betere kansengelijkheid te scheppen tussen Duitse vervoerondernemingen en die uit de andere Lid-Staten. Uit het arrest van 13 maart 1979 (zaak 91/78, Hansen, Jurispr. 1979, blz. 935) blijkt, dat maatregelen van een Lid-Staat, die — na de inwerkingtreding van de in artikel 37, lid 2, van het Verdrag vervatte „standstill"-verplichting — de concurrentiepositie van de nationale ondernemingen verbeteren, geen inbreuk opleveren, wanneer zij ten doel hebben de kansengelijkheid van de nationale ondernemingen ten opzichte van die uit andere Lid-Staten te verbeteren.

De Duitse regering voert voorts aan, dat voor toepassing van artikel 76 een oorzakelijk verband moet bestaan tussen de vastgestelde bepaling en de ongunstige uitwerking voor de vervoerders uit de andere Lid-Staten. Een dergelijke uitwerking heeft echter noch de verlaging van de motorrijtuigenbelasting, noch de heffing van een wegengebruiksbelasting, noch een combinatie van beide. De verslechtering van de concurrentiepositie van buitenlandse vervoerondernemingen is alleen te zoeken in de tussen de Bondsrepubliek Duitsland en de andere Lid-Staten gesloten overeenkomsten ter voorkoming van dubbele belastingheffing. Alleen deze beletten dat vervoerondernemingen uit de andere Lid-Staten een zelfde verlaging van de motorrijtuigenbelasting krijgen als Duitse vervoerondernemingen. De tussen de Bondsrepubliek en de andere Lid-Staten gesloten dubbele-belastingregelingen, met uitzondering van die met Denemarken, Nederland en Luxemburg, dateren echter van na 1 januari 1958, zodat de concurrentiepositie van de vervoerders uit die Lid-Staten niet is verslechterd, maar integendeel verbeterd ten opzichte van de toestand vóór de inwerkingtreding van het Verdrag. En wat Denemarken, Nederland en Luxemburg betreft, staat de invoering van de wegengebruiksbelasting economisch gelijk aan een eenvoudige gedeeltelijke herroeping van de dub-

bele-belastingregeling, hetgeen niet onder het verbod van artikel 76 valt. De Duitse regering merkt hierbij op, dat ook beschikking 65/271 van de Raad niet verbiedt dubbele-belastingregelingen te herroepen. De beschikking verplicht de Lid-Staten niet bilaterale overeenkomsten ter voorkoming van dubbele belastingheffing te sluiten, maar voorziet in de afschaffing van dubbele belastingheffing door een rechtshandeling van de Gemeenschap (artikel 14). Voor zware vrachtwagens is een dergelijke rechtshandeling van de Raad er echter nooit gekomen.

Met betrekking tot de wegengebruiksbelasting meent de Duitse regering, dat het naar gelang van de duur dalende tarief alleszins redelijk is, daar enerzijds de tarieven over een langere periode uiteraard ook betaling inhouden over feestdagen en andere dagen waarop het voertuig niet wordt gebruikt, en anderzijds de belastinginning over korte tijdvakken hogere administratieve kosten meebrengt. Voorts zou men bij een stelsel op basis van de afgelegde kilometerafstand met een groot aantal controle- of tolposten moeten werken, hetgeen het Duitse autowegennet zou kunnen gaan overbelasten met de negatieve gevolgen van dien voor het milieu.

c) Volgens de Duitse regering mag geen enkel verband worden gelegd tussen de invoering van de wegengebruiksbelasting en de verlaging van de motorrijtuigenbelasting. Enerzijds heeft de wegengebruiksbelasting voor de Duitse vervoerondernemingen geenszins hetzelfde effect als de oude motorrijtuigenbelasting; voor veel Duitse vervoerders zou zij op een aanzienlijke belastingverhoging neerkomen. Anderzijds is er tussen de wegengebruiksbelasting en de motorrijtuigenbelasting een grondig verschil in structuur, opzet en doelstelling.

Overigens is noch de invoering van de wegengebruiksbelasting noch de verlaging van de motorrijtuigenbelasting, elk op zich beschouwd, een maatregel die in strijd is met artikel 76.

Ten aanzien van de motorrijtuigenbelasting merkt de Duitse regering op, dat het feit dat de verlaging hiervan ingevolge de wet van 30 april 1990 niet ten goede komt aan de vervoerders uit de andere Lid-Staten, maar wel aan die uit bepaalde derde staten, niets te maken heeft met de wet zelf, maar uitsluitend met de belastingvrijstellingsovereenkomsten die de Bondsrepubliek met de andere Lid-Staten en niet met bepaalde derde staten heeft gesloten. In haar dupliek zegt de Duitse regering nog, dat de verlaging van de Duitse motorrijtuigenbelasting niet een „minder gunstige" uitwerking heeft op de vervoerders uit de andere Lid-Staten, maar dat de gunstiger behandeling die zij door de belastingvrijstelling genoten, enkel wat werd afgezwakt, doch in beginsel bleef gehandhaafd. Het argument van de Commissie, dat een verlaging van de motorrijtuigenbelasting de ondernemingen uit derde landen en niet die uit de Lid-Staten bevoordeelt, geldt overigens voor elke Lid-Staat, hetgeen uiteindelijk wil zeggen dat elke ver-

laging van de motorrijtuigenbelasting in elke Lid-Staat in strijd zou zijn met artikel 76.

De Duitse regering stelt eveneens in haar dupliek, dat de Commissie niet overtuigend heeft aangetoond waarom de combinatie van twee op zichzelf wettige maatregelen een onwettig gedrag oplevert. Ook bij combinatie van een verlaagde motorrijtuigenbelasting met de nieuwe wegengebruiksbelasting zou de concurrentiepositie van de ondernemingen uit de andere Lid-Staten alleen al door de verlaging van de motorrijtuigenbelasting een verslechtering ondergaan. Indien de verlaging van deze belasting in beginsel verenigbaar is met artikel 76, is de kwestie of deze al dan niet samenvalt met de invoering van een wegengebruiksbelasting, dan ook irrelevant ter zake van artikel 76, temeer omdat elke verlaging van de motorrijtuigenbelasting de concurrentiepositie van de nationale ondernemingen uiteraard verbetert en omdat ook de invoering van een veel lagere wegengebruiksbelasting de concurrentiepositie van de ondernemingen uit de andere Lid-Staten evenzeer „minder gunstig" zou maken.

3. a) De *Belgische regering* beklemtoont in haar interventiememorie allereerst de teleologische ondeelbaarheid van de invoering van de wegengebruiksbelasting en de verlaging van de motorrijtuigenbelasting. Ook al mag de enkele invoering van de wegengebruiksbelasting de milieubescherming bevorderen, dan is dat toch niet het geval met de beoogde verbetering van het concurrentievermogen van de Duitse vervoerders: zonder de compensatie alleen te hunnen gunste van de wegengebruiksbelasting door de evenredige verlaging van de motorrijtuigenbelasting, zou hun positie onveranderd blijven ten opzichte van die vóór de invoering van de wegengebruiksbelasting. Evenmin mag men ter rechtvaardiging van de verlaging van de Duitse motorrijtuigenbelasting uitgaan van een eenzijdige opzegging van overeenkomsten ter voorkoming van dubbele belastingheffing, daar in dat geval diverse voertuigenbelastingen over en weer opeisbaar zouden worden, hetgeen de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden — doel van de wet van 30 april 1990 — zou ondermijnen. Anderzijds kan de milieubescherming, als doel overigens ondergeschikt aan de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden, niet met vrucht worden bevorderd door een verlaging van de motorrijtuigenbelasting, die aan de invoering van de wegengebruiksbelasting een indirect anticommunautair effect zou geven, omdat een dergelijke verlaging veeleer het weggebruik zou aanmoedigen.

De Belgische regering wijst vervolgens op een studie van het Belgische Instituut voor wegvervoer, waaruit blijkt dat bij invoering van de Duitse wet onvermijdelijk vervoeropdrachten van Belgische naar Duitse vervoerders zouden wegvloeien en de Duitse wegvervoermarkt zou worden afgeschermd van de Belgische.

De Belgische regering voert ten slotte een met het begrip „gemeenschappelijke markt" nauw verbonden algemeen beginsel aan, namelijk dat de Lid-Staten hun nationale industrie niet mogen bevoordelen door de industrie van de andere Lid-Staten rechtstreeks te benadelen. Dit beginsel moet voorop staan bij de uitlegging van het zowel in artikel 76 als in artikel 95 van het Ver-

drag neergelegde begrip „non-discriminatie". Een Lid-Staat mag niet eenzijdig, dat wil zeggen buiten de procedures van de artikelen 101 en 170 van het Verdrag om, de concurrentievoorwaarden in zijn eigen industrie en die van de andere Lid-Staten gelijktrekken. Het argument dat de Duitse regering aan het arrest van 13 maart 1979 (Hansen, reeds aangehaald) wil ontlenen, moet worden verworpen, daar enerzijds elke verbetering van de gelijkheidskansen met inachtneming van de verdragsregels dient te geschieden, en anderzijds de in dat arrest genoemde „standstill"-verplichting van artikel 37, lid 2, van het Verdrag ten doel heeft betere gelijkheidskansen voor uit andere Lid-Staten geïmporteerde produkten en niet voor nationale produkten te scheppen.

b) De *Franse regering* betwist met betrekking tot de doelstellingen van de wet van 30 april 1990, dat halvering van de Duitse motorrijtuigenbelasting ter verbetering van de concurrentiepositie van de Duitse wegvervoerders een verschuiving van een deel van het wegvervoer naar de minder milieuonvriendelijk geachte spoorwegen zou kunnen bewerkstelligen.

Anderzijds gaat het bij artikel 76 van het Verdrag om een „standstill"-bepaling die, juist zoals de „standstill"-bepalingen van de artikelen 12, 31, 32, 37, lid 2, en 53 van het Verdrag, beoogt te voorkomen dat de verdragsdoelstelling wordt versperd of doorkruist. Naleving van de „standstill"-bepaling van artikel 76 is temeer van belang, omdat artikel 75, dat voorziet in invoering van gemeenschappelijke regels voor de vervoersector, ook na de overgangsperiode rechtstreekse werking ontbeert (arrest van 13 juli 1989, zaak 4/88, Lambregts, Jurispr. 1989, blz. 2583). Voorts volgt uit 's Hofs rechtspraak, dat het ontbreken van een gemeenschappelijke regeling of van harmonisatierichtlijnen nog geen rechtvaardiging is voor afwijkingen van de artikelen 30 (arrest van 9 december 1981, zaak 193/80, Commissie/Italië, Jurispr. 1981, blz. 3019) en 95 van het Verdrag (arresten van 27 februari 1980, zaak 171/78, Commissie/Denemarken, Jurispr. 1980, blz. 447, en 16 februari 1977, zaak 20/76, Schöttle & Söhne, Jurispr. 1977, blz. 247). Ditzelfde geldt voor artikel 76, waarvan de toepassing evenmin mag worden gehinderd door een dispariteit van de wetgevingen in de zin van de artikelen 100 e. v. van het Verdrag.

De Franse regering merkt voorts op, dat de ook na de inwerkingtreding van het Verdrag gesloten overeenkomsten ter voorkoming van dubbele belastingheffing geacht moeten worden te vallen onder de werking van de „standstill"-bepaling van artikel 76. Bij de uitlegging van deze bepaling moet niet alleen met de bewoording, maar ook met de context en de doelstelling ervan rekening worden gehouden. De bedoeling van de bepaling is immers te voorkomen, dat de totstandkoming van een gemeenschappelijk vervoerbeleid wordt gehinderd door voorafgaande wijzigingen van de nationale wetgevingen, zodat aan haar nuttig effect afbreuk zou worden gedaan bij een uitlegging die een Lid-Staat machtigt terug te komen op na de inwerkingtreding van het Verdrag toegekende voordelen. Voorts zou de opzegging van de dubbele-belastingakkoorden door de Bondsrepubliek Duitsland in ieder geval nopen tot een wijziging van beschikking 65/271, die in artikel 1, sub a, bepaalt:

„Met ingang van 1 januari 1967 worden de dubbele heffingen op motorrijtuigen bij ge-

bruik voor vervoer in een andere Lid-Staat dan waar zij zijn ingeschreven, opgeheven."

De Franse regering zou de beide belastingen niet te zamen getoetst willen zien aan het gemeenschapsrecht, al deelt zij de mening van de Commissie, dat ook elk van beide belastingen afzonderlijk in strijd is met artikel 76. De verlaging van de motorrijtuigenbelasting komt uitsluitend de Duitse vervoerders ten goede, daar als gevolg van de bilaterale wederzijdse vrijstellingsovereenkomsten alleen zij in de Gemeenschap daaraan onderworpen zijn. Waar anderzijds de wegengebruiksbelasting niet afhankelijk is van de afgelegde afstand in kilometers, maar forfaitair over een bepaald tijdvak wordt geheven, ongeacht het daadwerkelijk weggebruik, benadeelt zij in feite de vervoerders uit de andere Lid-Staten, vooral die in de gebieden aan de grens met de Bondsrepubliek, die doorgaans slechts korte trajecten op Duits grondgebied afleggen en toch dezelfde belasting moeten betalen als een voertuig dat er dagelijks honderden kilometers rondrijdt.

c) Volgens de *Nederlandse regering* ziet artikel 76 op inbreuken, krachtens unilaterale maatregelen van Lid-Staten, op bestaande concurrentieverhoudingen. De aard van de nationale maatregel en de onderliggende oorzaken ervan doen niet zozeer ter zake. Het gaat enkel om het effect op de concurrentiepositie van de vervoerders uit andere Lid-Staten ten opzichte van hun Duitse collega's. Door de combinatie van de verlaging van de motorrijtuigenbelasting en de invoering van de wegengebruiksbelasting worden de bestaande concurrentieverhoudingen gewijzigd ten nadele van de vervoerders uit de andere Lid-Staten, daar alleen de Duitse vervoerder voordeel heeft bij de nieuwe situatie. Daar ter zake van artikel 76 het effect op de concurrentiepositie beslissend is, kunnen bilaterale overeenkomsten wel degelijk onder „bepalingen" in de zin van dit artikel worden gerangschikt. Voor de toepasselijkheid van artikel 76 is niet van belang of, en in hoeverre, de Duitse motorrijtuigenbelasting op een gemiddeld Europees niveau wordt gebracht, noch of, en in welke omvang, elders in de Lid-Staten voor het gebruik van autowegen heffingen worden opgelegd. Evenmin mag gewicht worden gehecht aan de stelling, dat de wet van 30 april 1990 een grotere gelijkheid van kansen zou nastreven tussen nationale en buitenlandse vervoerondernemingen, aangezien elke wijziging in de bestaande concurrentieverhoudingen ten nadele van buitenlandse vervoerders door artikel 76 wordt verboden.

Ten slotte acht de Nederlandse regering het twijfelachtig of de toepassing van de wet van 30 april 1990 wel daadwerkelijk en adequaat aan de bescherming van het milieu kan bijdragen; in ieder geval kan zulks slechts plaatsvinden met inachtneming van de verdragsregels.

B — *Nopens artikel 95 van het Verdrag*

1. De *Commissie* meent, dat de wet van 30 april 1990 tevens in strijd is met artikel 95 van het Verdrag, omdat zij de vervoerders uit de andere Lid-Staten zwaarder

belast dan de Duitse; deze belasting, die een verhoging van de vervoerprijs meebrengt, werkt onvermijdelijk door in de prijs van importprodukten die doorgaans door zware vrachtwagens worden vervoerd. Onder verwijzing naar het arrest van het Hof van 16 februari 1977 (Schöttle, reeds aangehaald) zegt de Commissie, dat met artikel 95 de opheffing wordt beoogd van „verkapte" beperkingen van het vrije goederenverkeer, die het gevolg kunnen zijn van de fiscale bepalingen van een Lid-Staat (r. o. 12), dat de term belasting op produkten „ruim moet worden uitgelegd" (r. o. 13), dat „verkapte beperkingen ook kunnen voortvloeien uit een belasting die in werkelijkheid dient ter compensatie van belastingen die op de ondernemingsactiviteit drukken en niet op de produkten als zodanig" (r. o. 14), en dat derhalve onder een belasting „die niet rechtstreeks op produkten wordt geheven" in de zin van artikel 95, „mede moet worden verstaan een belasting die op de grondslag van het binnenslands afgelegde traject en het gewicht van de vervoerde waar wordt geheven op het internationale goederenvervoer over de weg" (r. o. 16).

Volgens de Commissie is het van geen enkel belang dat de wegengebruiksbelasting niet over het vrachtgoed uit de andere Lid-Staten wordt geheven; zij wordt immers evenals de motorrijtuigenbelasting berekend naar het totaal toelaatbaar gewicht van de voertuigen, dus mede naar de nuttige last. Bovendien houdt de wegengebruiksbelasting wel degelijk verband met de afgelegde afstand in zoverre dat, waar de Duitse vervoerders de belasting jaarlijks tegen een lager tarief voldoen, de vervoerders uit de andere Lid-Staten de belasting over korte tijdvakken, naar gelang van de te maken ritten, tegen hogere tarieven betalen.

Al erkent de Commissie, dat in geval van een leeg transport niet echt kan worden gesproken van een vrachtgoedbelasting, toch is het, ten bewijze dat de wet van 30 april 1990 een met artikel 95 onverenigbare uitwerking heeft, voldoende dat dit zo is wanneer de vrachtwagens met last rijden.

2. De *Duitse regering* stelt om te beginnen, dat het niet nodig is de zaak ook nog aan artikel 95 te toetsen, daar immers in verband met artikel 76 al is gebleken, dat de wet van 30 april 1990 de vervoerders uit de andere Lid-Staten die hun goederen in Duitsland vervoeren, niet zwaarder belast dan de Duitse vervoerders die dezelfde goederen vervoeren.

Voorts betwist de Duitse regering, dat de beginselen neergelegd in het arrest Schöttle in casu opgaan, omdat de wegengebruiksbelasting enerzijds geen heffing op goederen uit de andere Lid-Staten is, en anderzijds in geen enkel opzicht verband houdt met het vervoerde goed, doch met een heel ander criterium, namelijk het gebruik van de weg. Belastingen die niet op het goed drukken, zijn geen belastingen in de zin van artikel 95, zelfs wanneer zij zijn verrekend in de prijs van het goed, maar krachtens artikel 99 van het Verdrag te harmoniseren indirecte belastingen. De Duitse regering verwijst in dit opzicht naar de arresten van het Hof inzake de Duitse belasting op het goederenvervoer over de weg („Straßengüterverkehrssteuer"), met name het arrest van

6 oktober 1970 (zaak 9/70, Grad, Jurispr. 1970, blz. 825).

3. De *Franse regering* verwerpt in haar interventiememorie het door de Duitse regering in de administratieve procedure aangevoerde argument, dat het arrest Schöttle in deze niet ter zake doet. In de eerste plaats heeft het Hof het begrip binnenlandse belasting in de zin van artikel 95 van het Verdrag steeds ruim uitgelegd en daaronder „binnenlandse belastingen van welke aard ook" verstaan (arrest van 22 maart 1977, zaak 74/76, Iannelli & Volpi, Jurispr. 1971, blz. 557). En voorts geldt de wegengebruiksbelasting weliswaar ook voor de korte afstand, anders dan de belasting die aan de orde was in het arrest Schöttle, doch niet voor andere dan de bondswegen, waarop naar men mag aannemen, vooral Duitse vrachtwagens rijden.

C — *Nopens artikel 5 van het Verdrag*

1. Volgens de *Commissie* heeft de Duitse regering met de vaststelling van de wet van 30 april 1990 tevens in strijd gehandeld met artikel 5 van het Verdrag, krachtens hetwelk zij zich had te onthouden van eenzijdige maatregelen die het gemeenschappelijk beleid inzake de belasting van vervoermiddelen voor het gebruik van de weginfrastructuur door zware vrachtwagens in gevaar zouden kunnen brengen, en heeft zij aldus belemmeringen opgeworpen voor de totstandbrenging van een ruimte zonder binnengrenzen, zoals voorzien in artikel 8 A van het Verdrag. Dat pogingen op gemeenschapsniveau om de concurrentievoorwaarden van fiscale aard in het wegvervoer gelijk te trekken, nog niet tot resultaat hebben geleid, is gemeenschapsrechtelijk geen excuus om eenzijdige maatregelen te nemen, vooral wanneer die maatregelen een met het Verdrag strijdige discriminatoire werking hebben, een reeks gelijksoortige maatregelen van de andere Lid-Staten uitlokken en een communautaire regeling op dit gebied bemoeilijken. Trouwens, wanneer het gaat om een afstemming van de concurrentieverhoudingen, is elke eenzijdige maatregel vanzelf discriminatoir: het is niet mogelijk de mededingingsomstandigheden van de nationale vervoerders ten opzichte van de vervoerders uit de andere Lid-Staten te verbeteren zonder de omstandigheden voor deze laatsten minder gunstig te maken dan voor de nationale vervoerders.

De wet van 30 april 1990 zou tot nieuwe controlestelsels leiden, die in de praktijk altijd aan de grens zouden functioneren, zulks in strijd met verordening (EEG) nr. 4060/89 van de Raad van 21 december 1989 inzake de afschaffing van controles aan de grenzen van de Lid-Staten voor wegvervoer en binnenvaart (PB 1989, L 390, blz. 18). Bovendien bemoeilijkt de Duitse wet de onderhandelingen over het communautair transitverkeer door Oostenrijk en Zwitserland.

In repliek geeft de Commissie toe, dat artikel 76 kan worden gezien als de nadere uitwerking op vervoergebied van de in artikel 5 vervatte algemene verplichting, maar dit neemt niet weg, dat artikel 5 onder bepaalde omstandigheden als een onmiddellijk stootblok kan werken. Dergelijke omstan-

digheden zijn enerzijds gelegen in het feit dat sinds januari 1988 bij de Raad een voorstel ligt voor een richtlijn betreffende de toerekening van de kosten van vervoersinfrastructuur aan bepaalde gebruiksvoertuigen, en anderzijds het feit dat bij de bevoegde gemeenschapsinstanties thans de overtuiging heeft postgevat, dat de hangende kwesties een oplossing behoeven op gemeenschapsniveau.

2. De *Duitse regering* meent, dat artikel 76 van het Verdrag in materieel opzicht en artikel 2 van voornoemde beschikking van de Raad van 21 maart 1962, zoals gewijzigd, in formeel opzicht duidelijk de gedragsverplichtingen van de Lid-Staten uit hoofde van artikel 5 van het Verdrag op vervoersgebied aangeven. Deze beide teksten vormen de lex specialis ten opzichte van artikel 5 en sluiten de toepassing hiervan uit. De Commissie heeft in de administratieve procedure ten onrechte verwezen naar het arrest van het Hof van 5 mei 1981 (zaak 804/79, Commissie/Verenigd Koninkrijk, Jurispr. 1981, blz. 1045, r. o. 28), volgens hetwelk artikel 5 van het Verdrag „de Lid-Staten bijzondere positieve en negatieve verplichtingen oplegt in een situatie waarin de Commissie (...) voorstellen bij de Raad heeft ingediend, die, ofschoon niet door deze laatste aanvaard, het uitgangspunt vormen voor een gezamenlijke communautaire actie". Die zaak betrof echter de visserijsector, waarin de Gemeenschap uitsluitende bevoegdheden heeft, terwijl op vervoergebied de Lid-Staten bevoegd blijven zolang het programma van de artikelen 74 en 75 van het Verdrag niet zijn beslag heeft gekregen, ook al mogen zij hun bevoegdheden slechts uitoefenen binnen de grenzen van de artikelen 76 e. v.

In dupliek betwist de Duitse regering, dat artikel 5 onder bepaalde omstandigheden een zelfstandige verbodswerking kan hebben; noch met de indiening van een ontwerp-richtlijn over dit onderwerp, noch met de „overtuiging" dat de harmonisatie van de mededingingsverhoudingen op gemeenschapsniveau dient te geschieden, zijn omstandigheden van dien aard gegeven.

3. De *Nederlandse regering* steunt in haar interventiememorie het standpunt van de Commissie, dat de totstandkoming van de wet van 30 april 1990, naast een schending van artikel 76, ook een afzonderlijke inbreuk op de algemene verplichting inzake gemeenschapstrouw van artikel 5 van het Verdrag oplevert. Het is in dit verband veelzeggend, dat het negatief advies dat de Commissie op 15 juni 1989 overeenkomstig voornoemde beschikking van de Raad, zoals gewijzigd, heeft uitgebracht, door de Bondsrepubliek Duitsland eenvoudig is genegeerd.

F. A. Schockweiler
rechter-rapporteur