ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 19ης Μαΐου 1992 *

Στην υπόθεση C-195/90,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους Rolf Wägenbaur, νομικό σύμβουλο, και Ricardo Gosalbo Bono, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον Roberto Hayder, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, Centre Wagner, Kirchberg,

προσφεύγουσα,

υποστηριζόμενη από

το Βασίλειο του Βελγίου, εκπροσωπούμενο από τον Eduard Marissens, δικηγόρο Βρυξελλών, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τη δικηγόρο Lucy Dupong, 14A, rue des Bains,

το Βασίλειο της Δανίας, εκπροσωπούμενο από τον Jørgen Molde, νομικό σύμβουλο του Υπουργείου Εξωτερικών, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την πρεσβεία του Βασιλείου της Δανίας, 11B, boulevard Joseph-II,

τη Γαλλική Δημοκρατία, εκπροσωπούμενη από τους Jean-Pierre Puissochet, διευθυντή Νομικών Υποθέσεων του Υπουργείου Εξωτερικών, και Géraud de Bergues, αναπληρωτή γενικό γραμματέα του ίδιου Υπουργείου, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την πρεσβεία της Γαλλίας, 9, boulevard Prince-Henri,

το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου, εκπροσωπούμενο από τον Fernand Kesseler, πρώτο σύμβουλο της Κυβερνήσεως στο Υπουργείο Μεταφορών, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο το Υπουργείο Μεταφορών, 19-21, boulevard Royal,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, εκπροσωπούμενο από τους A. Bos, νομικό σύμβουλο του Υπουργείου Εξωτερικών, και J. W. de Zwaan, αναπληρωτή νομικό σύμβουλο του ίδιου Υπουργείου, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την πρεσβεία των Κάτω Χωρών, 5, rue C. M. Spoo,

παρεμβαίνοντες,

κατά

Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, εκπροσωπούμενης από τους Ernst Röder, Ministerialrat στο Ομοσπονδιακό Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, και Joachim Karl, Regierungsdirektor στο ίδιο Υπουργείο, καθώς και από τον Jochim Sedemund, δικηγόρο Κολωνίας, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την πρεσβεία της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, 20-22, avenue Emile-Reuter,

καθής,

που έχει ως αντικείμενο να αναγνωρισθεί ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, εκδίδοντας τον νόμο περί των τελών χρήσεως των ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων και εθνικών οδών από τα βαριά φορτηγά οχήματα (Gesetz über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen), της 30ής Απριλίου 1990 [BGBl. (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της ΟΔΓ) I, σ. 826], παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 76, 95 και 5 της Συνθήκης ΕΟΚ,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους O. Due, Πρόεδρο, R. Joliet, F. A. Schockweiler, F. Grévisse και P. J. G. Kapteyn, προέδρους τμήματος, G. F. Mancini, K. N. Κακούρη, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias, M. Díez de Velasco και M. Zuleeg, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: F. G. Jacobs
γραμματέας: J.-G. Giraud

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις αγορεύσεις των διαδίκων κατά τη συνεδρίαση της 15ης Ιανουαρίου 1992, κατά την οποία η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας εκπροσωπήθηκε από τον δικηγόρο Jochim Sedemund και τον Wilhelm Knittel, Υφυπουργό του γερμανικού Υπουργείου Μεταφορών,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 13ης Μαρτίου 1992,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 23 Ιουνίου 1990, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων άσκησε, δυνάμει του άρθρου 169 της Συνθήκης ΕΟΚ, προσφυγή με την οποία ζητεί να αναγνωριστεί ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, εκδίδοντας τον νόμο περί των τελών χρήσεως των ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων και εθνικών οδών από τα βαριά φορτηγά οχήματα, της 30ής Απριλίου 1990 (Gesetz über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen, BGBl. I, 1990, σ. 826, στο εξής: « νόμος της 30ής Απριλίου 1990 »), παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 76, 95 και 5 της Συνθήκης.

2 Με το άρθρο 1 του νόμου της 30ής Απριλίου 1990 επιβάλλεται ένα οδικό τέλος (Straßenbenutzungsgebühr), το οποίο θα καταβάλλεται, εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις, για κάθε φορτηγό όχημα με συνολικό επιτρεπόμενο βάρος φορτίου άνω των 18 τόνων, το οποίο θα χρησιμοποιεί τους ομοσπονδιακούς αυτοκινητόδρομους και τις ομοσπονδιακές εθνικές οδούς εκτός των κατοικημένων περιοχών, ανεξαρτήτως του τόπου στον οποίο έχει χορηγηθεί η άδεια κυκλοφορίας του.

3 Το τέλος επιτρέπεται να καταβάλλεται για συγκεκριμένο αριθμό ημερών, εβδομάδων ή μηνών, όχι όμως και για περίοδο μεγαλύτερη του ενός έτους. Το ύψος του ετήσιου τέλους κυμαίνεται, ανάλογα με το συνολικό βάρος του οχήματος, από 1 000 έως 9 000 γερμανικά μάρκα (DM). Το ποσό που πρέπει να καταβληθεί για ένα μήνα, μία εβδομάδα ή μία ημέρα ισούται αντίστοιχα με το 1/10, 1/35 και 1/150 του ετήσιου ποσού, δεν μπορεί όμως να είναι χαμηλότερο από 10 DM.

4 Όταν καταβληθεί το τέλος, εκδίδεται βεβαίωση που πρέπει να συνοδεύει το όχημα. Οι αναγκαίοι έλεγχοι διενεργούνται, μεταξύ άλλων, από την αστυνομία και τα τελωνεία·

οι έλεγχοι στα σύνορα της Γερμανίας με τα άλλα κράτη μέλη δεν επιτρέπεται πάντως να διενεργούνται παρά μόνο δειγματοληπτικά, στο πλαίσιο άλλων ελέγχων.

5 Το άρθρο 2 του νόμου της 30ής Απριλίου 1990 τροποποιεί τον γερμανικό νόμο περί των τελών κυκλοφορίας των οχημάτων (τον Kraftfahrzeugsteuergesetz) και καθιερώνει, για την περίοδο από 1η Ιουλίου 1990 μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1993, ένα ειδικό συντελεστή για τα τέλη αυτά, που αποτελούν συνάρτηση του συνολικού βάρους του οχήματος, αλλά δεν επιτρέπεται να υπερβαίνουν ετησίως τα 3 500 DM, όταν πρόκειται για φορτηγά, και τα 300 DM, όταν πρόκειται για ρυμουλκούμενα. Έτσι, ο νόμος της 30ής Απριλίου 1990 συνεπάγεται μείωση των τελών κυκλοφορίας των φορτηγών των οποίων το συνολικό βάρος υπερβαίνει τους 16 τόνους και των ρυμουλκουμένων των οποίων το συνολικό βάρος υπερβαίνει τους 2,6 τόνους.

6 Το άρθρο 5 του νόμου της 30ής Απριλίου 1990 προβλέπει ότι ο νόμος αρχίζει να ισχύει την 1η Ιουλίου 1990 και παύει να ισχύει στο τέλος του 1993.

7 Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση του νόμου της 30ής Απριλίου 1990 (Drucksache 11/6336, Deutscher Bundestag — 11. Wahlperiode, σ. 10), με τον νόμο αυτό επιδιώκονται δύο σκοποί: πρώτον, η εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και των αντίστοιχων επιχειρήσεων των άλλων χωρών, μέσω της μειώσεως των τελών κυκλοφορίας των οχημάτων (Kraftfahrzeugsteuer), και, δεύτερον, η μέσω της καθιερώσεως του τέλους χρήσεως των οδών (Straßenbenutzungsgebühr) διατήρηση του σημερινού ύψους της συνεισφοράς των γερμανικών φορτηγών οχημάτων στις δαπάνες συντηρήσεως και επεκτάσεως του οδικού δικτύου και η αύξηση της συνεισφοράς των αλλοδαπών φορτηγών οχημάτων στις δαπάνες αυτές, η οποία θεωρείται ανεπαρκής. Ο λόγος για τον οποίο προβλέφθηκε ότι ο νόμος θα έπαυε να ισχύει στις 31 Δεκεμβρίου 1993 ήταν η προοπτική της εκδόσεως και της μεταφοράς στη γερμανική νομοθεσία πριν από την ημερομηνία αυτή κοινοτικής οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την επίρριψη του κόστους χρήσεως του οδικού δικτύου.

8 Από τη δικογραφία προκύπτει ότι την 21η Μαρτίου 1989 το σχέδιο του εν λόγω νόμου υποβλήθηκε στην Επιτροπή προς διαβούλευση, σύμφωνα με την απόφαση του Συμβουλίου, της 21ης Μαρτίου 1962, περί θεσπίσεως διαδικασίας προηγουμένης εξετά-

σεως και διαβουλεύσεως για ορισμένες νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις στον τομέα των μεταφορών των οποίων τη θέσπιση μελετούν τα κράτη μέλη (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 27), όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 73/402/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Νοεμβρίου 1973 (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 220).

9 Στη γνώμη που εξέδωσε σύμφωνα με την ανωτέρω απόφαση στις 15 Ιουνίου 1989, η Επιτροπή τονίζει ότι η επιβολή τέλους χρήσεως των οδών στη Γερμανία, σε συνδυασμό με αντίστοιχη μείωση των τελών κυκλοφορίας των οχημάτων, η οποία, λόγω των διμερών συμφωνιών που έχουν συναφθεί με σκοπό την αποφυγή της διπλής φορολογίας των οχημάτων (στο εξής: διμερείς συμφωνίες) μεταξύ της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και των άλλων κρατών μελών, αποβαίνει προς όφελος μόνο των Γερμανών μεταφορέων, δεν θα ήταν σύμφωνη προς τα άρθρα 76 και 95 της Συνθήκης ΕΟΚ και θα είχε ως συνέπεια την εκ μέρους της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας παράβαση της υποχρεώσεως ειλικρινούς συνεργασίας που υπέχει από το άρθρο 5 της Συνθήκης, καθόσον θα αποτελούσε σοβαρό κώλυμα για την έγκριση των προτάσεων της Επιτροπής με τις οποίες επιδιώκεται η επίτευξη των σκοπών της Συνθήκης στον τομέα της κοινής πολιτικής μεταφορών.

10 Όταν τον Μάρτιο 1990 η Επιτροπή πληροφορήθηκε ότι το νομοσχέδιο είχε ψηφιστεί από το Bundestag (τη γερμανική Κάτω Βουλή), κίνησε κατά της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας τη διαδικασία του άρθρου 169 της Συνθήκης και άσκησε ενώπιον του Δικαστηρίου την παρούσα προσφυγή.

11 Με Διατάξεις της 4ης Ιουλίου 1990 το Δικαστήριο επέτρεψε στο Βασίλειο του Βελγίου, το Βασίλειο της Δανίας, τη Γαλλική Δημοκρατία, το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου και το Βασίλειο των Κάτω Χωρών να παρέμβουν υπέρ της Επιτροπής.

12 Με Διάταξη της 12ης Ιουλίου 1990, το Δικαστήριο δέχθηκε την αίτηση λήψεως ασφαλιστικών μέτρων που είχε υποβάλει η Επιτροπή δυνάμει του άρθρου 186 της Συνθήκης και υποχρέωσε την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας να αναστείλει, « μέχρι να εκδοθεί η απόφαση επί της προσφυγής, (...) όσον αφορά τα οχήματα που έχουν άδεια κυκλοφορίας άλλου κράτους μέλους, την είσπραξη του οδικού τέλους που

προβλέπεται από τον νόμο περί των τελών χρήσεως των ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων και εθνικών οδών από τα βαριά φορτηγά οχήματα, της 30ής Απριλίου 1990 ».

13 Στην έκθεση ακροατηρίου αναπτύσσονται διεξοδικώς τα πραγματικά περιστατικά της διαφοράς, η εξέλιξη της διαδικασίας, καθώς και οι ισχυρισμοί και τα επιχειρήματα των διαδίκων. Τα στοιχεία αυτά της δικογραφίας δεν επαναλαμβάνονται κατωτέρω παρά μόνον καθόσον απαιτείται για τη συλλογιστική του Δικαστηρίου.

Επί του άρθρου 76 της Συνθήκης

14 Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από τις Κυβερνήσεις του Βελγίου, της Γαλλίας και των Κάτω Χωρών, θεωρεί ότι η επιβολή τέλους χρήσεως των οδών που καταβάλλεται από όλους τους χρήστες χωρίς διάκριση ιθαγένειας και η παράλληλη μείωση των τελών κυκλοφορίας των οχημάτων, το οποίο, λόγω της υπάρξεως διμερών συμφωνιών μεταξύ της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και των άλλων κρατών μελών, καταβάλλεται στην πραγματικότητα μόνο από τις επιχειρήσεις μεταφορών που είναι εγκατεστημένες στη Γερμανία, έχουν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία, κατά παράβαση του άρθρου 76 της Συνθήκης, διακρίσεων μεταξύ των Γερμανών μεταφορέων και των μεταφορέων από τα άλλα κράτη μέλη, καθόσον η νέα επιβάρυνση την οποία συνιστά το τέλος χρήσεως των οδών δεν αντισταθμίζεται, στην περίπτωση των μεταφορέων από τα άλλα κράτη μέλη, από μείωση των τελών κυκλοφορίας.

15 Η Επιτροπή υποστηρίζει επίσης ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας παραβίασε τη ρήτρα περί μη μεταβολής της υφισταμένης καταστάσεως (ρήτρα standstill) του άρθρου 76 της Συνθήκης, το οποίο απαγορεύει στα κράτη μέλη, « μέχρι να θεσπιστούν οι διατάξεις που αναφέρονται στο άρθρο 75, παράγραφος 1 (...), εκτός αν υπάρχει ομόφωνη συγκατάθεση του Συμβουλίου », να θεσπίζουν μέτρα σαν τον νόμο της 30ής Απριλίου 1990.

16 Η Γερμανική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι το άρθρο 76 δεν απαγορεύει τη λήψη οποιουδήποτε εθνικού μέτρου που θα μπορούσε να είναι ευνοϊκό για τους ημεδαπούς μεταφορείς ή δυσμενές για τους μεταφορείς από τα άλλα κράτη μέλη, αλλά μόνο τη θέσπιση « διατάξεων » που καθιστούν την κατάσταση των μεταφορέων από τα άλλα κράτη

μέλη, όπως έχει διαμορφωθεί βάσει των εθνικών διατάξεων που ίσχυαν κατά την έναρξη ισχύος της Συνθήκης, δυσμενέστερη σε σχέση με την κατάσταση των ημεδαπών μεταφορέων.

17 Κατά τη Γερμανική Κυβέρνηση όμως, η χειροτέρευση της καταστάσεως των μεταφορέων από τα άλλα κράτη μέλη δεν οφείλεται στον νόμο της 20ής Απριλίου 1990, αλλά στις διμερείς συμφωνίες που έχουν συναφθεί μεταξύ της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και όλων των άλλων κρατών μελών. Συναφώς η Γερμανική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι, πρώτον, οι συμφωνίες αυτές δεν συνιστούν « διατάξεις » κατά την έννοια του άρθρου 76 της Συνθήκης και, δεύτερον, αφού ορισμένες από τις συμφωνίες αυτές συνήφθησαν μετά την έναρξη ισχύος της Συνθήκης, η κατάσταση των μεταφορέων από τα οικεία κράτη μέλη δεν χειροτέρευσε, αλλ' αντίθετα βελτιώθηκε, σε σχέση με την κατάσταση που επικρατούσε κατά τον χρόνο της συνάψεως των συμφωνιών αυτών. Επιπλέον, η Γερμανική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι, όσον αφορά τις συμφωνίες που συνήφθησαν πριν από την έναρξη ισχύος της Συνθήκης, ο νόμος της 30ής Απριλίου 1990 ισοδυναμεί, από την άποψη των οικονομικών αποτελεσμάτων του, απλώς με μερική καταγγελία των συμφωνιών, η δε καταγγελία αυτή αποτελεί, όπως και η ίδια η σύναψη των συμφωνιών, μέτρο που δεν εμπίπτει στην απαγόρευση του άρθρου 76.

18 Προκειμένου να κριθεί το βάσιμο της αιτιάσεως της Επιτροπής, πρέπει καταρχάς να υπομνησθεί ότι, κατά το άρθρο 74, τα κράτη μέλη επιδιώκουν την επίτευξη των σκοπών της Συνθήκης στον τομέα των μεταφορών « στο πλαίσιο κοινής πολιτικής μεταφορών ». Προς τον σκοπό της εφαρμογής της κοινής αυτής πολιτικής, το Συμβούλιο οφείλει να λάβει ορισμένα μέτρα, τα οποία προβλέπει το άρθρο 75, παράγραφος 1.

19 Στη συνέχεια πρέπει να υπομνησθεί ότι το άρθρο 76 ορίζει τα εξής: « Μέχρι να θεσπιστούν οι διατάξεις που αναφέρονται στο άρθρο 75, παράγραφος 1, κανένα κράτος μέλος δεν δύναται να καταστήσει λιγότερο ευνοϊκές τις διατάξεις, οι οποίες διέπουν τον τομέα των μεταφορών κατά την έναρξη της ισχύος της παρούσας Συνθήκης, ως προς την άμεση ή έμμεση επίπτωσή τους έναντι των μεταφορέων των άλλων κρατών μελών σε σχέση με τους εθνικούς μεταφορείς, εκτός αν υπάρχει ομόφωνη συγκατάθεση του Συμβουλίου ».

20 Σκοπός της διατάξεως αυτής είναι να αποφευχθεί το ενδεχόμενο δυσχεράνσεως ή παρακωλύσεως της καθιερώσεως από το Συμβούλιο της κοινής πολιτικής των μεταφορών, λόγω της θεσπίσεως, χωρίς την έγκριση του Συμβουλίου, εθνικών μέτρων που θα είχαν ως άμεσο ή έμμεσο αποτέλεσμα τη δυσμενή μεταβολή της καταστάσεως στην οποία τελούν σε δεδομένο κράτος μέλος οι μεταφορείς από τα άλλα κράτη μέλη έναντι των ημεδαπών μεταφορέων.

21 Αντίθετα, το άρθρο 76 δεν απαγορεύει στα κράτη μέλη να θεσπίζουν μέτρα που έχουν τα ίδια δυσμενή αποτελέσματα τόσο για τους ημεδαπούς μεταφορείς όσο και για τους μεταφορείς από τα άλλα κράτη μέλη.

22 Εν προκειμένω πάντως δεν αμφισβητείται ότι κατά τον χρόνο της εκδόσεως του νόμου της 30ής Απριλίου 1990 το Συμβούλιο δεν είχε θεσπίσει βάσει του άρθρου 75, παράγραφος 1, καμία ρύθμιση σχετικά με τη φορολόγηση της χρήσεως του οδικού δικτύου από τα φορτηγά οχήματα.

23 Επιπλέον, είναι προφανές ότι ο νόμος της 30ής Απριλίου 1990, αντισταθμίζοντας σε μεγάλο βαθμό τη νέα επιβάρυνση, που συνίσταται στο τέλος χρήσεως των οδών και καταβάλλεται από όλους τους μεταφορείς, με τη μείωση των τελών κυκλοφορίας των αυτοκινήτων οχημάτων, από την οποία ωφελούνται μόνο οι ημεδαποί μεταφορείς, έχει ως αποτέλεσμα τη δυσμενή μεταβολή της θέσεως στην οποία βρίσκονται οι μεταφορείς από τα άλλα κράτη μέλη έναντι των ημεδαπών.

24 Όσον αφορά τα επιχειρήματα που η Γερμανική Κυβέρνηση στηρίζει στις διμερείς συμφωνίες μεταξύ της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και των άλλων κρατών μελών, πρέπει καταρχάς να τονιστεί ότι η άμεση αιτία της χειροτερεύσεως της θέσεως των μεταφορέων από τα άλλα κράτη μέλη έναντι των ημεδαπών δεν είναι οι συμφωνίες αυτές, αλλά ο νόμος της 30ής Απριλίου 1990, χωρίς τον οποίο δεν θα είχε υποστεί καμία μεταβολή η υφισταμένη κατάσταση.

25 Είναι εξάλλου αξιοσημείωτο ότι από το γράμμα του άρθρου 76 δεν προκύπτει ότι οι διμερείς συμφωνίες που συνάπτει ένα κράτος μέλος δεν καταλέγονται μεταξύ των « διατάξεων οι οποίες διέπουν τον τομέα των μεταφορών κατά την έναρξη της ισχύος της παρούσης Συνθήκης ». Αντίθετα, οι συμφωνίες αυτές πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, όταν εξετάζεται κατά πόσον έχει υποστεί μεταβολές η κατάσταση που επικρατούσε κατά το ανωτέρω χρονικό σημείο, καθόσον συμβάλλουν στη δημιουργία σαφούς εικόνας για την εν λόγω κατάσταση.

26 Τέλος, επιβάλλεται η παρατήρηση ότι θα διακυβευόταν ο σκοπός της διευκολύνσεως της καθιερώσεως από το Συμβούλιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, τον οποίο επιδιώκει το άρθρο 76, αν το άρθρο αυτό επέτρεπε στα κράτη μέλη να ανακαλούν ορισμένα μέτρα που είχαν ενδεχομένως λάβει με σκοπό τη βελτίωση της θέσεως των μεταφορέων από τα άλλα κράτη μέλη έναντι των ημεδαπών μεταφορέων. Κατά συνέπεια, δεν είναι αναγκαία η διάκριση μεταξύ των εθνικών συμφωνιών που έχουν συναφθεί πριν από την έναρξη ισχύος της Συνθήκης και των συμφωνιών αυτών που συνήφθησαν μετά το χρονικό αυτό σημείο.

27 Πρέπει εξάλλου να επισημανθεί ότι η απόφαση 65/271/ΕΟΚ 65/271/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 1965, περί εναρμονίσεως ορισμένων διατάξεων που επηρεάζουν τον ανταγωνισμό στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 66), η οποία εκδόθηκε, μεταξύ άλλων, βάσει του άρθρου 75 της Συνθήκης και αποβλέπει, όπως προκύπτει από την πρώτη αιτιολογική σκέψη της, στην « εξάλειψη των ανισοτήτων που είναι δυνατό να προξενήσουν σημαντική νόθευση των όρων ανταγωνισμού στον τομέα των μεταφορών », ορίζει ρητά στο άρθρο 1, στοιχείο α, ότι « από της 1ης Ιανουαρίου 1967 καταργείται η διπλή φορολογία των αυτοκινήτων στις περιπτώσεις που αυτά χρησιμοποιούνται για εκτέλεση μεταφορών εντός κράτους μέλους άλλου από εκείνο στο οποίο το όχημα είναι εγγεγραμμένο ».

28 Η Γερμανική Κυβέρνηση ισχυρίζεται στη συνέχεια ότι ο νόμος της 30ής Απριλίου 1990 δικαιολογείται από το γεγονός ότι δεν αποβλέπει μόνο στην εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των Γερμανών μεταφορέων και των μεταφορέων από τα άλλα κράτη μέλη, αλλ' αποβλέπει επίσης, και μάλιστα στον ίδιο βαθμό, στην προστασία του

περιβάλλοντος, καθόσον προσφέρει κίνητρα για τη μείωση των οδικών μεταφορών και την αντίστοιχη αύξηση των σιδηροδρομικών και ποτάμιων μεταφορών, οι οποίες επιβαρύνουν το περιβάλλον λιγότερο.

29 Συναφώς επιβάλλεται καταρχάς η παρατήρηση ότι η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, έναν από τους θεμελιώδεις σκοπούς της Κοινότητας, η σημασία του οποίου επιβεβαιώθηκε άλλωστε με την Ευρωπαϊκή Ενιαία Πράξη (βλ. απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 1988, 302/86, Επιτροπή κατά Δανίας, Συλλογή 1988, σ. 4607).

30 Από τη σκέψη 21 της παρούσας αποφάσεως προκύπτει όμως ότι το άρθρο 76 δεν απαγορεύει τα εθνικά μέτρα που αποβλέπουν στην επίτευξη του σκοπού αυτού με αύξηση της συμμετοχής των φορτηγών αυτοκινήτων στις δαπάνες για την οδική υποδομή, αλλά μόνο τα μέτρα εκείνα τα οποία, όπως ο νόμος της 30ής Απριλίου 1990, έχουν ως αποτέλεσμα τη δυσμενή μεταβολή της θέσεως στην οποία βρίσκονται οι μεταφορείς από τα άλλα κράτη μέλη έναντι των ημεδαπών.

31 Στη συνέχεια επιβάλλεται η παρατήρηση ότι σκοπός του νόμου της 30ής Απριλίου 1990 είναι, όπως προκύπτει από την αιτιολογική έκθεση, να εξασφαλισθεί ταυτόχρονα η διατήρηση του σημερινού ύψους της συνεισφοράς των γερμανικών φορτηγών οχημάτων στις δαπάνες συντηρήσεως και επεκτάσεως του οδικού δικτύου και η αύξηση της συνεισφοράς των αλλοδαπών φορτηγών οχημάτων στις δαπάνες αυτές, η οποία θεωρείται ανεπαρκής. Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν αποδεικνύεται ότι ο νόμος αυτός, αντί να οδηγήσει σε μείωση των οδικών μεταφορών και αντίστοιχη αύξηση των σιδηροδρομικών και ποτάμιων μεταφορών, δεν θα οδηγήσει αντίθετα σε αύξηση των μεριδίων αγοράς που ελέγχουν οι Γερμανοί μεταφορείς επί ζημία των μεταφορέων από τα άλλα κράτη μέλη.

32 Τέλος, η Γερμανική Κυβέρνηση ισχυρίστηκε κατά την προφορική διαδικασία ότι ο νόμος της 30ής Απριλίου 1990 δικαιολογείται από την άποψη των κανόνων της Συνθήκης περί μεταφορών, καθόσον ισχύει για περιορισμένο χρονικό διάστημα, εν αναμονή των μέτρων που θα θεσπίσει ο κοινοτικός νομοθέτης για την εφαρμογή κοινής πολιτικής στον τομέα αυτό.

33 Το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Το γεγονός ότι δεν έχει ακόμη εκπονηθεί κοινή πολιτική μεταφορών δεν δίνει στα κράτη μέλη το δικαίωμα να θεσπίζουν νομοθετικές διατάξεις, περιορισμένης έστω χρονικής ισχύος, που να είναι ασυμβίβαστες με το άρθρο 76 της Συνθήκης. Αντίθετα, η μονομερής μεταβολή της υφισταμένης καταστάσεως επί ζημία των μεταφορέων από τα άλλα κράτη μέλη δημιουργεί εμπόδια στην εφαρμογή της κοινής πολιτικής μεταφορών, την οποία προβλέπει η Συνθήκη και η οποία θα λαμβάνει υπόψη τα προβλήματα οικονομικής, κοινωνικής και οικολογικής φύσεως και θα εξασφαλίζει ίσους όρους ανταγωνισμού (βλ. απόφαση της 7ης Νοεμβρίου 1991, C-17/90, Pinaud Wieger, Συλλογή 1991, σ. I-5253, σκέψη 11).

34 Από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι η αιτίαση περί παραβάσεως του άρθρου 76 της Συνθήκης είναι βάσιμη.

Επί του άρθρου 95 της Συνθήκης

35 Όσον αφορά την αιτίαση περί παραβάσεως του άρθρου 95 της Συνθήκης, αρκεί η διαπίστωση ότι οι δυσμενείς διακρίσεις τις οποίες ενδεχομένως δημιουργεί ο νόμος της 30ής Απριλίου 1990 για τα εισαγόμενα προϊόντα θα αποτελούσαν απλώς την άμεση συνέπεια του γεγονότος ότι ο νόμος αυτός πλήττει, κατά παράβαση του άρθρου 76 της Συνθήκης, τους μεταφορείς από τα άλλα κράτη μέλη βαρύτερα απ' ό,τι τους ημεδαπούς. Κατά συνέπεια, δεν χρειάζεται να εξετασθεί αν ο νόμος αυτός αντιβαίνει και προς το άρθρο 95 της Συνθήκης.

Επί του άρθρου 5 της Συνθήκης

36 Όσον αφορά την αιτίαση περί παραβάσεως του άρθρου 5 της Συνθήκης, επιβάλλεται καταρχάς η διαπίστωση ότι το άρθρο 76 της Συνθήκης, σκοπός του οποίου είναι η αποφυγή του ενδεχομένου να δυσχεράνουν ορισμένες μονομερείς ενέργειες των κρατών μελών την εκ μέρους του Συμβουλίου καθιέρωση της κοινής πολιτικής μεταφορών, η οποία αποτελεί έναν από τους απαριθμούμενους στο άρθρο 3 σκοπούς της Συνθήκης, αποτελεί τη συγκεκριμενοποίηση, σε σχέση με τον τομέα των μεταφορών,

της γενικής υποχρεώσεως που επιβάλλει στα κράτη μέλη το άρθρο 5 της Συνθήκης, δηλαδή της υποχρεώσεως να απέχουν από κάθε μέτρο που θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την πραγματοποίηση των σκοπών της Συνθήκης.

37 Στη συνέχεια επιβάλλεται να τονιστεί ότι όλα τα κοινοτικά μέτρα στα οποία, κατά την Επιτροπή, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας παρενέβαλε εμπόδια με την έκδοση του νόμου της 30ής Απριλίου 1990 εμπίπτουν στον τομέα των μεταφορών.

38 Κατά συνέπεια, δεδομένου ότι έχει αποδειχθεί ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, εκδίδοντας τον νόμο της 30ής Απριλίου 1990, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 76 της Συνθήκης, δεν χρειάζεται να αναγνωριστεί η εκ μέρους του κράτους μέλους αυτού ειδική παράβαση του άρθρου 5 της Συνθήκης.

39 Από το σύνολο των ανωτέρω σκέψεων προκύπτει ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, εκδίδοντας τον νόμο περί των τελών χρήσεως των ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων και εθνικών οδών από τα βαριά φορτηγά οχήματα, της 30ής Απριλίου 1990, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 76 της Συνθήκης.

Επί των δικαστικών εξόδων

40 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα. Επειδή η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ηττήθηκε ως προς τους κύριους ισχυρισμούς της, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα, περιλαμβανομένων και των εξόδων της διαδικασίας των ασφαλιστικών μέτρων. Το Βασίλειο του Βελγίου, το Βασίλειο της Δανίας, η Γαλλική Δημοκρατία, το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου και το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, που παρενέβησαν στη δίκη, θα φέρουν τα έξοδά τους, σύμφωνα με το άρθρο 69, παράγραφος 4, του Κανονισμού Διαδικασίας.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

αποφασίζει:

1) **Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, εκδίδοντας τον νόμο περί των τελών χρήσεως των ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων και εθνικών οδών από τα βαριά φορτηγά οχήματα, της 30ής Απριλίου 1990, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 76 της Συνθήκης.**

2) **Καταδικάζει την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας στα δικαστικά έξοδα, περιλαμβανομένων και των εξόδων της διαδικασίας των ασφαλιστικών μέτρων.**

3) **Το Βασίλειο του Βελγίου, το Βασίλειο της Δανίας, η Γαλλική Δημοκρατία, το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου και το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, που παρενέβησαν στη δίκη, θα φέρουν τα έξοδά τους.**

Due Joliet Schockweiler Grévisse

Kapteyn Mancini Κακούρης Moitinho de Almeida

Rodríguez Iglesias Díez de Velasco Zuleeg

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 19 Μαΐου 1992.

Ο Γραμματέας

J.-G. Giraud

Ο Πρόεδρος

O. Due