διαχρονική ισχύς της είναι περιορισμένη, αφού θα ισχύσει μέχρι να λάβει το Συμβούλιο μέτρα για την εφαρμογή κοινής πολιτικής στον οικείο τομέα και έστω και αν σκοπός της είναι να συμβάλλει στην προστασία του περιβάλλοντος, δηλαδή στην πραγματοποίηση ενός από τους θεμελιώδεις σκοπούς της Κοινότητας, με την αύξηση της συμμετοχής των φορτηγών αυτοκινήτων στις δαπάνες για την οδική υποδομή και τη συνακόλουθη μείωση των οδικών μεταφορών προς όφελος των άλλων τρόπων μεταφοράς. Το άρθρο αυτό προβλέπει, προκειμένου να αποφευχθεί το ενδεχόμενο περαιτέρω δυσχεράνσεως της καθιερώσεως της κοινής πολιτικής μεταφορών ότι, 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 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, και συνεπώς το άρθρο αυτό, ενόψει του σκοπού του, έχει την έννοια ότι απαγορεύει επίσης στα κράτη μέλη να ανακαλούν ορισμένα μέτρα που έχουν ενδεχομένως λάβει με σκοπό τη βελτίωση της θέσεως των μεταφορέων από τα άλλα κράτη μέλη έναντι των εθνικών μεταφορέων.

2. Δεδομένου ότι το άρθρο 76 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, η αναγνώριση της εκ μέρους κράτους μέλους παραβάσεως των υποχρεώσεων που υπέχει από το άρθρο 76 έχει ως συνέπεια ότι το Δικαστήριο δεν χρειάζεται να αναγνωρίσει την εκ μέρους του κράτους αυτού ειδική παράβαση του άρθρου 5.

ΕΚΘΕΣΗ ΑΚΡΟΑΤΗΡΙΟΥ
στην υπόθεση C-195/90 *

I — Περιστατικά και διαδικασία

A — *Η επίμαχη εθνική νομοθεσία*

Στις 30 Απριλίου 1990 η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας εξέδωσε 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, BGBl. I, σ. 826, στο εξής: « γερμανικός νόμος » ή « νόμος της 30ής Απριλίου 1990 »).

α) Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση του σχεδίου νόμου που κατατέθηκε στην Bundestag (γερμανική Κάτω Βουλή) (Drucksache 11/6336, Deutscher Bundestag — 11. Wahlperiode, σ. 10), με τον νόμο αυτό επιδιώκονται

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

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 θεωρούνταν ανεπαρκής.

β) Οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 1 του νόμου, το οποίο επιγράφεται « νόμος περί των τελών χρήσεως των ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων και εθνικών οδών από τα βαριά φορτηγά οχήματα » και περιλαμβάνει δεκαεπτά παραγράφους, ορίζουν ότι το τέλος καταβάλλεται, εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις, για κάθε φορτηγό όχημα με συνολικό επιτρεπόμενο βάρος φορτίου άνω των 18 τόνων, το οποίο χρησιμοποιεί τους ομοσπονδιακούς αυτοκινητοδρόμους ή τις ομοσπονδιακές εθνικές οδούς εκτός των κατοικημένων περιοχών, ανεξάρτητα από τον τόπο στον οποίο έχει χορηγηθεί η άδεια κυκλοφορίας του. Αν το όχημα απλώς διασχίζει τις οδούς αυτές από το συντομότερο τμήμα τους, δεν θεωρείται ότι συντρέχει χρήση των οδών αυτών.

Το τέλος επιτρέπεται να καταβάλλεται για συγκεκριμένο αριθμό ημερών, εβδομάδων ή μηνών, όχι όμως και για περίοδο μεγαλύτερη του ενός έτους (παράγραφος 5). Το τέλος καταβάλλεται καταρχήν για συγκεκριμένο όχημα (τέλος που αφορά το όχημα), αλλά ο κύριος φορτηγών οχημάτων για τα οποία έχει χορηγηθεί άδεια κυκλοφορίας μπορεί επίσης να καταβάλλει το τέλος για περίοδο τριών ή περισσότερων μηνών και για ένα από τα οχήματά του, το οποίο δεν προσδιορίζεται (τέλος που αφορά τα πρόσωπα, παράγραφος 6).

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, 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 (παράγραφος 7).

Όταν καταβληθεί το τέλος, εκδίδεται βεβαίωση που πρέπει να συνοδεύει το όχημα (παράγραφος 8). 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 (παράγραφος 11).

γ) Το άρθρο 2 του γερμανικού νόμου, το οποίο επιγράφεται « τροποποίηση του νόμου περί των τελών κυκλοφορίας των οχημάτων », καθιερώνει, για την περίοδο από 1η Ιουλίου 1990 μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1993, έναν 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.

δ) Το άρθρο 5 ορίζει ότι ο νόμος αρχίζει να ισχύει την 1η Ιουλίου 1990 και παύει να ισχύει στο τέλος του έτους 1993.

Β — *Η διαδικασία πριν από την άσκηση της προσφυγής*

α) Με έγγραφο της 21ης Μαρτίου 1989, ο ομοσπονδιακός Υπουργός Μεταφορών υπέβαλε στην Επιτροπή προς διαβούλευση το σχέδιο του νόμου περί των τελών χρήσεως των ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων και εθνικών οδών από τα βαριά φορτηγά οχήματα, σύμ-

φωνα με την απόφαση του Συμβουλίου, της 21ης Μαρτίου 1962, περί θεσπίσεως διαδικασίας προηγουμένης εξετάσεως 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).

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, 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.

β) Όταν τον Μάρτιο του 1990 η Επιτροπή πληροφορήθηκε ότι το νομοσχέδιο είχε ψηφιστεί από τη γερμανική Κάτω Βουλή, η Επιτροπή απέστειλε στην Κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας στις 11 Απριλίου 1990, κατ' εφαρμογή του άρθρου 169 της Συνθήκης, έγγραφο οχλήσεως, με το οποίο την κάλεσε να της υποβάλει εντός τριών εβδομάδων τις παρατηρήσεις της σε σχέση με τις παραβάσεις της Συνθήκης για τις οποίες την κατηγορούσε. Αφού η Γερμανική Κυβέρνηση αμφισβήτησε, με την απάντηση που απέστειλε στις 30 Απριλίου 1990, ότι είχε τελέσει τις εν λόγω παραβάσεις, η Επιτροπή εξέδωσε την 1η Ιουνίου 1990 την αιτιολογημένη γνώμη που προβλέπεται στο άρθρο 169 της Συνθήκης και κάλεσε την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας να λάβει τα αναγκαία για τη συμμόρφωσή της μέτρα μέχρι τις 22 Ιουνίου 1990, ώρα 12.00.

Με την απάντηση της 22ας Ιουνίου 1990 η Γερμανική Κυβέρνηση ενέμεινε στην άποψή της και δήλωσε ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας δεν μπορεί να καταργήσει τον νόμο περί των τελών χρήσεως των ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων και εθνικών οδών από τα βαριά φορτηγά οχήματα. Η Επιτροπή, κρίνοντας ότι η απάντηση της Γερμανικής Κυβερνήσεως δεν περιείχε κανένα νέο στοιχείο, άσκησε την παρούσα προσφυγή.

Γ — *Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου*

α) Η προσφυγή της Επιτροπής πρωτοκολλήθηκε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 23 Ιουνίου 1990.

β) Με χωριστό δικόγραφο, που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου την ίδια ημέρα, η Επιτροπή υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 186 της Συνθήκης, αίτηση λήψεως ασφαλιστικών μέτρων, με την οποία ζήτησε από το Δικαστήριο να υποχρεώσει την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την αναστολή της εκτελέσεως του νόμου της 30ής Απριλίου 1990, μέχρις ότου το Δικαστήριο αποφανθεί επί της προσφυγής.

Με Διάταξη της 28ης Ιουνίου 1990, ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου, αποφαινόμενος, σύμφωνα με το άρθρο 84, παράγραφος 2, του κανονισμού διαδικασίας, επί της αιτήσεως λήψεως ασφαλιστικών μέτρων της Επιτροπής πριν η καθής υποβάλει τις παρατηρήσεις της, διέταξε τα εξής:

« 1) Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας αναστέλλει προσωρινά, 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, της 30ής Απριλίου 1990, μέχρις ότου εκδοθεί η Διάταξη που θα

περατώσει την παρούσα διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων.

2) Επιφυλάσσεται ως προς τα δικαστικά έξοδα. »

Με απόφαση που εξέδωσε ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου στις 27 Ιουνίου 1990, η υπόθεση ήχθη στις 29 Ιουνίου 1990, κατ' εφαρμογή του άρθρου 85, πρώτο εδάφιο, του Κανονισμού Διαδικασίας, ενώπιον της ολομέλειας του Δικαστηρίου, προκειμένου να εκδοθεί η απόφαση που θα περάτωνε τη διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων.

Με Διάταξη της 12ης Ιουλίου 1990, το Δικαστήριο δέχθηκε την αίτηση λήψεως ασφαλιστικών μέτρων της Επιτροπής και διέταξε τα εξής:

« 1) Μέχρι να εκδοθεί η απόφαση επί της προσφυγής, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας αναστέλλει, 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.

2) Επιφυλάσσεται ως προς τα δικαστικά έξοδα. »

γ) 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.

δ) Το Δικαστήριο, κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή και αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων.

II — Αιτήματα των διαδίκων

Η *Επιτροπή*, προσφεύγουσα, ζητεί από το Δικαστήριο:

— να αναγνωρίσει ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, παραλείποντας να λάβει τα αναγκαία μέτρα για να καταστήσει συμβατό προς τα άρθρα 76, 95 και 5 της Συνθήκης ΕΟΚ τον νόμο περί των τελών χρήσεως των ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων και εθνικών οδών, της 30ής Απριλίου 1990, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τις ανωτέρω διατάξεις της Συνθήκης ΕΟΚ,

— να καταδικάσει την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας στα δικαστικά έξοδα.

Η *Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας*, καθής, ζητεί από το Δικαστήριο:

— να απορρίψει την προσφυγή,

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

Το *Βασίλειο του Βελγίου*, παρεμβαίνον, ζητεί από το Δικαστήριο:

— να λάβει υπόψη τους λόγους που επικαλείται το ίδιο προς στήριξη των αιτημάτων της προσφεύγουσας,

— να καταδικάσει την καθής στα έξοδα της παρεμβάσεως.

Το *Βασίλειο της Δανίας,* παρεμβαίνον, δεν κατέθεσε γραπτές παρατηρήσεις στο Δικαστήριο.

Η *Γαλλική Δημοκρατία,* παρεμβαίνουσα, ζητεί από το Δικαστήριο:

— να αναγνωρίσει, όπως ζητεί η Επιτροπή, ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, παραλείποντας να λάβει τα αναγκαία μέτρα για να καταστήσει συμβατό προς τα άρθρα 76, 95 και 5 της Συνθήκης ΕΟΚ τον νόμο περί των τελών χρήσεως των ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων και εθνικών οδών, της 30ής Απριλίου 1990, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τις ανωτέρω διατάξεις της Συνθήκης ΕΟΚ,

— να καταδικάσει την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας στα δικαστικά έξοδα.

Το *Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου,* παρεμβαίνον, προβάλλει επιχειρήματα προς στήριξη των αιτημάτων της Επιτροπής.

Το *Βασίλειο των Κάτω Χωρών,* παρεμβαίνον, ζητεί από το Δικαστήριο:

— να αναγνωρίσει, όπως ζητεί η Επιτροπή, ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τη Συνθήκη, επειδή εξέδωσε τον νόμο της 30ής Απριλίου 1990 περί του τέλους χρήσεως των οδών,

— να καταδικάσει την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας στα δικαστικά έξοδα.

III — Ισχυρισμοί και επιχειρήματα των διαδίκων

Α — *Επί του άρθρου 76 της Συνθήκης*

1. α) Η *Επιτροπή* 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, τα οποία καταβάλλονται στην πραγματικότητα μόνο από τις επιχειρήσεις μεταφορών που είναι εγκατεστημένες στη Γερμανία, έχουν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία διακρίσεων μεταξύ των Γερμανών μεταφορέων και των μεταφορέων από τα άλλα κράτη μέλη. Η οικονομική επιβάρυνση των Γερμανών μεταφορέων δεν μεταβάλλεται με την επιβολή του νέου οδικού τέλους, αφού, λόγω της μειώσεως των τελών κυκλοφορίας, θα εξακολουθήσουν να καταβάλλουν το ίδιο συνολικά ποσό που κατέβαλλαν προηγουμένως για τα τέλη κυκλοφορίας και μόνο. Αντίθετα, οι μεταφορείς από τα άλλα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλλουν το νέο οδικό τέλος, χωρίς να ωφελούνται από τη μείωση των τελών κυκλοφορίας, από την καταβολή των οποίων απαλλάσσονται ούτως ή άλλως, βάσει των διμερών συμφωνιών που έχουν συναφθεί μεταξύ της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και των κρατών στα οποία είναι εγκατεστημένοι. Ο νόμος της 30ής Απριλίου 1990, ο οποίος πρέπει να εξετασθεί συνολικά, έχει δηλαδή ως συνέπεια να καθιστά

« λιγότερο ευνοϊκές τις διατάξεις, οι οποίες διέπουν τον τομέα των μεταφορών κατά την έναρξη της ισχύος της παρούσης Συνθήκης, ως προς την άμεση ή έμμεση επίπτωσή τους έναντι των μεταφορέων των άλλων κρατών μελών σε σχέση με τους εθνικούς μεταφορείς »,

πράγμα που αντιβαίνει προς το άρθρο 76 της Συνθήκης. Δεν επιτρέπεται δε να συναχθεί

κανένα αντεπιχείρημα από το γεγονός ότι τούτο οφείλεται στις συμφωνίες που έχουν συναφθεί μεταξύ της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και των άλλων κρατών μελών για την αποφυγή της διπλής φορολογήσεως, αφού οι Γερμανοί μεταφορείς δεν καταβάλλουν τέλη κυκλοφορίας για τα οχήματά τους που κυκλοφορούν στα άλλα κράτη μέλη και οι μεταφορείς των άλλων κρατών μελών δεν δικαιούνται καμία μείωση του φόρου κυκλοφορίας, τον οποίο καταβάλλουν στη χώρα προελεύσεώς τους.

Η Επιτροπή προσθέτει ότι ο νόμος της 30ής Απριλίου 1990 δημιουργεί διακρίσεις, ακόμη και αν το τέλος κυκλοφορίας και το οδικό τέλος εξετασθούν μεμονωμένα και αυτοτελώς. Πρώτον, με τη μείωση των τελών κυκλοφορίας για τα γερμανικά φορτηγά επιδιώκεται ρητά η βελτίωση των όρων ανταγωνισμού των Γερμανών μεταφορέων έναντι των μεταφορέων των άλλων χωρών, ενώ όφελος αποκομίζουν οι μεταφορείς των τρίτων χωρών, όχι όμως και οι μεταφορείς των άλλων κρατών μελών. Δεύτερον, οι διατάξεις για την καταβολή του οδικού τέλους έχουν διαμορφωθεί κατά τρόπο ώστε το τέλος αυτό να μην είναι ουδέτερο από άποψη ανταγωνισμού: οι γερμανικές επιχειρήσεις μεταφορών έχουν κάθε συμφέρον να επιλέξουν τον ετήσιο συντελεστή, ο οποίος είναι ευνοϊκότερος, ενώ οι επιχειρήσεις μεταφορών των άλλων κρατών μελών, των οποίων τα οχήματα επιστρέφουν πάντοτε στον τόπο της εγκαταστάσεώς τους, ακόμη και αν εκτελούν μεταφορές προς τη Γερμανία κατά τακτά χρονικά διαστήματα, θα επιλέγουν κατά κανόνα τον ημερήσιο, εβδομαδιαίο ή μηνιαίο συντελεστή, ο οποίος είναι επαχθέστερος, εκτός αν καταλήξουν να επιλέγουν τον ετήσιο συντελεστή, ακριβώς επειδή ο ημερήσιος, εβδομαδιαίος ή μηνιαίος συντελεστής είναι τόσο πολύ επαχθέστερος. Επιπλέον, ενώ οι αλλοδαποί μεταφορείς είναι αναγκασμένοι, για να εισέλθουν στο γερμανικό έδαφος, να χρησιμοποιούν τους αυτοκινητόδρομους ή τις ομοσπονδιακές εθνικές οδούς και συνεπώς θα είναι στην πράξη υποχρεωμένοι να καταβάλλουν πάντοτε το τέλος, οι Γερμανοί μεταφορείς θα μπορούν να αποφεύγουν την καταβολή αυτή, μη χρησιμοποιώντας τις ανωτέρω οδούς ή διασχίζοντάς τις από το συντομότερο τμήμα τους.

β) Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι η έκδοση του νόμου της 30ής Απριλίου 1990 αποτελεί παράβαση της ρήτρας standstill (της υποχρεώσεως μη μεταβολής των πραγμάτων) που περιέχεται στο άρθρο 76 της Συνθήκης, το οποίο ορίζει ότι κανένα κράτος μέλος δεν μπορεί να θεσπίζει μέτρα όπως τα επίμαχα εν προκειμένω « μέχρι να θεσπιστούν οι διατάξεις που αναφέρονται στο άρθρο 75, παράγραφος 1, (...) εκτός αν υπάρχει ομόφωνη συγκατάθεση του Συμβουλίου ». Αυτή η υποχρέωση ισχύει μέχρι την πλήρη καθιέρωση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών και την καθιέρωση κοινής πολιτικής, σκοπός της δε είναι να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να παρακωλυθεί η καθιέρωση κοινής πολιτικής από τη διαφορετική διαμόρφωση της πολιτικής μεταφορών από κάθε κράτος μέλος. Επί του παρόντος όμως δεν υπάρχει κοινή πολιτική όσον αφορά την εναρμόνιση των τελών κυκλοφορίας των οχημάτων και το μέτρο που θέσπισε μονομερώς η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ενδέχεται να εμποδίσει την έκδοση της οδηγίας του Συμβουλίου για τον καταλογισμό του κόστους χρήσης των εθνικών έργων υποδομής από τα βαριά εμπορικά οχήματα, σύμφωνα με την πρόταση που υπέβαλε η Επιτροπή στις 15 Ιανουαρίου 1988 (ΕΕ C 79, σ. 8).

γ) Με το υπόμνημα απαντήσεως η Επιτροπή υποστηρίζει καταρχάς ότι για πρώτη φορά η Γερμανική Κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι ο νόμος της 30ής Απριλίου 1990 αποβλέπει ταυτόχρονα και εξίσου στην προστασία του περιβάλλοντος και στην εναρμόνιση των όρων του ανταγωνισμού, όταν κατέθεσε το υπόμνημα αντικρούσεως. Η προστασία του περιβάλλοντος άλλωστε αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση του γερμανικού νόμου τελείως συμπτωματικά, πράγμα που οδήγησε το Δικαστήριο να αποφανθεί, με τη Διάταξη της 12ης Ιουλίου 1990, C-195/90 R, Επιτροπή κατά Γερμανίας (Συλλογή 1990, σ. I-3351, σκέψη 29), ότι

« κύριος σκοπός του νόμου αυτού είναι η εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού υπέρ των Γερμανών μεταφορέων και δευτερευόντως μόνο επιδιώκεται η αποσυμφόρηση των οδικού δικτύου και η προστασία επίσης του περιβάλλοντος ».

Η Επιτροπή τονίζει στη συνέχεια ότι με τη Διάταξη αυτή το Δικαστήριο αποφάνθηκε επίσης ότι

« τα κράτη μέλη δεν μπορούν, επικαλούμενα την προστασία αυτή (δηλαδή την προστασία του περιβάλλοντος), να αποφεύγουν την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που υπέχουν από το άρθρο 76 της Συνθήκης ΕΟΚ » (σκέψη 29).

Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί, παραπέμποντας στη σκέψη 45 της Διατάξεως αυτής, ότι η Γερμανική Κυβέρνηση δεν έχει ακόμη

« αποδείξει επαρκώς ότι η επιβολή του επίμαχου τέλους στους μεταφορείς των άλλων κρατών μελών θα συνεπαγόταν μείωση των οδικών μεταφορών και αντίστοιχη αύξηση των σιδηροδρομικών και ποτάμιων μεταφορών και όχι μείωση των μεριδίων της αγοράς που κατέχουν οι μεταφορείς από τα άλλα κράτη μέλη και αντίστοιχη αύξηση των μεριδίων των Γερμανών μεταφορέων ».

Η Επιτροπή αποκρούει επίσης την άποψη της Γερμανικής Κυβερνήσεως ότι το άρθρο 76 πρέπει να ερμηνεύεται στενά, επειδή αποτελεί ειδική διάταξη σε σχέση με τους γενικούς κανόνες των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης. Η Επιτροπή θεωρεί, αντίθετα, ότι το άρθρο 76 πρέπει να ερμηνεύεται ευρέως, επειδή αποτελεί διάταξη που συγκεκριμενοποιεί τη γενική υποχρέωση των κρατών μελών να απέχουν, σύμφωνα με το άρθρο 5 της Συνθήκης, από κάθε μέτρο που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την πραγματοποίηση των σκοπών της Συνθήκης.

Η Επιτροπή αντικρούει στη συνέχεια το επιχείρημα της Γερμανικής Κυβερνήσεως ότι τα « μέτρα » που προβλέπονται από διακρατική σύμβαση, όπως η συμφωνία απαλλαγής από την καταβολή των τελών κυκλοφορίας των οχημάτων, δεν καταλέγονται μεταξύ των « διατάξεων οι οποίες διέπουν τον τομέα των μεταφορών κατά την έναρξη της ισχύος της Συνθήκης », κατά την έννοια του άρθρου 76. Κατά την Επιτροπή, η έννοια των « διατάξεων » είναι ευρεία και συνεπώς, προκειμένου να εξακριβωθεί αν έχει τηρηθεί η ρήτρα standstill του άρθρου 76, πρέπει να λαμβάνεται επίσης υπόψη η νομική κατάσταση που δημιουργείται από τις συμφωνίες αυτές, καθόσον μάλιστα η σύναψή τους επιβάλλεται από το άρθρο 1, στοιχείο α, της αποφάσεως 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).

Όσον αφορά, τέλος, το επιχείρημα της Γερμανικής Κυβερνήσεως ότι με τον νόμο της 30ής Απριλίου 1990 επιδιώκεται μεγαλύτερη ισότητα ευκαιριών μεταξύ των γερμανικών επιχειρήσεων μεταφορών και των επιχειρήσεων των άλλων κρατών μελών, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, αν και η επιδίωξη του σκοπού αυτού είναι καθαυτή απόλυτα θεμιτή, εντούτοις πρέπει να τηρούνται οι ισχύοντες κανόνες, μεταξύ των οποίων καταλέγεται ακριβώς και το άρθρο 76.

2. α) Η *Γερμανική Κυβέρνηση* διευκρινίζει καταρχάς ότι οι σκοποί που επιδιώκει ταυτόχρονα και εξίσου ο νόμος της 30ής Απριλίου 1990 είναι η εναρμόνιση των όρων ανταγωνι-

σμού και η προστασία του περιβάλλοντος και η αποφυγή της επιπλέον αυξήσεως της οδικής κυκλοφορίας.

Όσον αφορά τον πρώτο σκοπό, η Γερμανική Κυβέρνηση τονίζει ότι, με τη μείωση των τελών κυκλοφορίας των οχημάτων, ο νόμος απλώς εξίσωσε τα γερμανικά τέλη προς τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Σε εννέα κράτη μέλη τα τέλη κυκλοφορίας των οχημάτων εξακολουθούν να είναι κατά πολύ χαμηλότερα από τα γερμανικά τέλη, ακόμη και μετά τη μείωσή τους. Εξάλλου, στη Γαλλία, την Ιταλία, την Ισπανία, την Πορτογαλία και την Ελλάδα εισπράττονται τέλη για τη χρήση του οδικού δικτύου υπό μορφή διοδίων. Κατά τα τελευταία έτη επιβάλλονται συνεχώς νέα τέλη για τα νέα τμήματα των αυτοκινητοδρόμων και αυξάνονται τα τέλη για τα υφιστάμενα τμήματα αυτοκινητοδρόμων. Τέλος, οι φόροι επί των καυσίμων διαφέρουν σημαντικά από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, χωρίς να είναι δυνατόν να προβλεφθεί πότε και σε ποιο επίπεδο θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί η εναρμόνιση των φόρων αυτών. Οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού λόγω του διαφορετικού ύψους των φόρων και τελών που καταβάλλονται συνολικά για τις μεταφορές εντός των κρατών μελών επιτείνονται από το γεγονός ότι τελευταία έχουν θεσπιστεί ορισμένες διατάξεις για την ελευθέρωση του τομέα των οδικών μεταφορών, και συγκεκριμένα ο κανονισμός (ΕΟΚ) 1841/88 του Συμβουλίου, της 21ης Ιουνίου 1988, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 3164/76 για την κοινοτική ποσόστωση για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 163, σ. 1), και ο κανονισμός (ΕΟΚ) 4059/89 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές σ' ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό (ΕΕ L 390, σ. 3). Εντούτοις, όλες οι προσπάθειες της Επιτροπής να εναρμονίσει τους όρους ανταγωνισμού σε κοινοτικό επίπεδο έχουν αποτύχει και, ακόμη και αν η προαναφερθείσα πρόταση οδηγίας σχετικά με τον καταλογισμό του κόστους χρήσης των έργων υποδομής από ορισμένα οχήματα εγκρινόταν από το Συμβούλιο, η οδηγία αυτή θα αποτελούσε απλώς μια προκαταρκτική φάση της εναρμονίσεως.

Όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος, η Γερμανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι είχε ήδη αναφερθεί στον σκοπό αυτό, όταν διαβίβασε το νομοσχέδιο στην Επιτροπή με το έγγραφο της 21ης Μαρτίου 1989, καθώς και κατά τη διάρκεια της διαδικασίας πριν από την άσκηση της προσφυγής. Η βελτίωση της προστασίας του περιβάλλοντος αποτελεί την αναγκαία και ηθελημένη συνέπεια των μέτρων με τα οποία επιδιώκεται η αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου, όπως είναι η επιβολή τέλους για τη χρήση των οδών. Ο καταλογισμός του κόστους της οδικής υποδομής, με την επιβολή τέλους που εξαρτάται από τον βαθμό της χρήσεως και τον βαθμό της ρυπάνσεως του περιβάλλοντος, αποτελεί οικονομικό κίνητρο για τη χρήση μέσων μεταφορών που επιβαρύνουν λιγότερο το περιβάλλον, όπως είναι ο σιδηρόδρομος και οι πλωτές οδοί, και αποτελεί το μόνο κατάλληλο μέτρο για τη συγκράτηση της αυξήσεως των οδικών μεταφορών. Δεδομένου ότι η αύξηση του διασυνοριακού εμπορίου δεν απέβη προς όφελος του σιδηροδρόμου, αλλά σχεδόν αποκλειστικά και μόνο των οδικών μεταφορών, και κυρίως προς όφελος των φορτηγών από τα άλλα κράτη μέλη, τα οποία δεν καταβάλλουν φόρους στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, είναι προφανές ότι είναι αδύνατη η επίτευξη του σκοπού της προστασίας του περιβάλλοντος, αν δεν υποχρεωθούν και οι μεταφορείς από τα άλλα κράτη μέλη να συμβάλλουν εντός ευλόγων ορίων στο κόστος του οδικού δικτύου.

β) Κατά τη Γερμανική Κυβέρνηση, το άρθρο 76 της Συνθήκης πρέπει να ερμηνεύεται στενά,

καθόσον αποτελεί ειδική διάταξη σε σχέση με τους γενικούς κανόνες της Συνθήκης που απαγορεύουν την εφαρμογή των ρυθμίσεων των κρατών μελών που νοθεύουν τον ανταγωνισμό εντός της κοινής αγοράς, σε σχέση δηλαδή με τα άρθρα 101 και 102. Το άρθρο 76 απαγορεύει στα κράτη μέλη μόνο τη θέσπιση « διατάξεων » που παράγουν ορισμένα αποτελέσματα, αλλά τους αφήνει πλήρη ελευθερία για τη λήψη άλλων μέτρων — π.χ. για τη σύναψη ή την ανάκληση συμφωνιών για την απαλλαγή από την υποχρέωση καταβολής των τελών κυκλοφορίας — ακόμη και αν τα μέτρα αυτά περιάγουν σε πλεονεκτικότερη θέση τους ημεδαπούς μεταφορείς ή σε δυσμενέστερη θέση τους μεταφορείς από τα άλλα κράτη μέλη. Επιπλέον, δεν επιτρέπεται να θεωρηθεί ότι οποιαδήποτε βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ημεδαπών μεταφορέων έχει αυτόματα « λιγότερο ευνοϊκές έμμεσες επιπτώσεις » κατά την έννοια του άρθρου 76, για τους μεταφορείς των άλλων κρατών μελών. Η απαγόρευση του άρθρου 76 ισχύει εντός σαφούς και συγκεκριμένου πεδίου, το οποίο οροθετείται αφενός από τις εθνικές διατάξεις που ίσχυαν την 1η Ιανουαρίου 1958, ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος της Συνθήκης ΕΟΚ, και αφετέρου τις νέες εθνικές διατάξεις. Κατά την εκτίμηση του αν μια διάταξη κράτους μέλους συμβιβάζεται με το άρθρο 76, δεν επιτρέπεται να λαμβάνονται υπόψη τα οφέλη που παρέχουν και τα βάρη που επιβάλλουν τα άλλα κράτη μέλη στις δικές τους επιχειρήσεις μεταφορών ή στις επιχειρήσεις μεταφορών του εν λόγω κράτους μέλους. Κατά συνέπεια, το άρθρο 76 απαγορεύει τη λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση των μεταφορικών επιχειρήσεων των άλλων κρατών μελών μόνο όσον αφορά το κόστος του γερμανικού οδικού δικτύου και μόνο εφόσον η δυσμενέστερη αυτή μεταχείριση προβλέπεται από διατάξεις της νομοθεσίας και όχι από συμβάσεις, όπως είναι οι συμφωνίες απαλλαγής από την υποχρέωση καταβολής του τέλους κυκλοφορίας των οχημάτων.

Εξάλλου, σκοπός του νόμου της 30ής Απριλίου 1990 είναι η εξασφάλιση καλύτερης ισότητας ευκαιριών μεταξύ των γερμανικών επιχειρήσεων μεταφορών και των επιχειρήσεων των άλλων κρατών μελών, όσον αφορά τις μεταφορές με βαριά φορτηγά οχήματα. Όπως όμως προκύπτει από την απόφαση της 13ης Μαρτίου 1979, 91/78, Hansen (Slg. 1979, σ. 935), τα μέτρα που λαμβάνει κράτος μέλος — μετά την έναρξη της ισχύος της υποχρεώσεως μη μεταβολής των πραγμάτων, που προβλέπεται στο άρθρο 37, παράγραφος 2, της Συνθήκης — για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ημεδαπών επιχειρήσεων δεν είναι παράνομα, εφόσον σκοπός τους είναι η βελτίωση της ισότητας ευκαιριών μεταξύ των επιχειρήσεων του συγκεκριμένου κράτους και των επιχειρήσεων των άλλων κρατών μελών.

Η Γερμανική Κυβέρνηση ισχυρίζεται επίσης ότι προϋπόθεση εφαρμογής του άρθρου 76 είναι η ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της διατάξεως του κράτους μέλους και των δυσμενών αποτελεσμάτων για τους μεταφορείς των άλλων κρατών μελών. Τέτοια όμως αποτελέσματα δεν προκύπτουν ούτε από τη μείωση των τελών κυκλοφορίας των οχημάτων ούτε από την επιβολή του τέλους για τη χρήση των οδών ούτε από τον συνδυασμό των δύο αυτών μέτρων. Η μόνη αιτία για τη χειροτέρευση της ανταγωνιστικότητας των αλλοδαπών επιχειρήσεων μεταφορών συνίσταται στις συμφωνίες που έχει συνάψει η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας με όλα τα άλλα κράτη μέλη για την αποφυγή της διπλής φορολογίας. Οι συμφωνίες αυτές είναι το μόνο εμπόδιο για να ισχύσει η μείωση των τελών κυκλοφορίας και για τις μεταφορικές επιχειρήσεις των άλλων κρατών μελών όπως ακριβώς ισχύει για τις γερμανικές. Κατά τη Γερμανική Κυβέρνηση όμως, οι συμφωνίες για την αποφυγή της διπλής φορολογίας που έχει συνάψει η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας με τα άλλα κράτη μέλη είναι μεταγενέστερες της 1ης Ιανουαρίου 1959, με την εξαίρεση των συμφωνιών που έχει συνάψει με τη Δανία, τις Κάτω Χώρες και το Λουξεμβούργο, πράγμα που σημαίνει ότι η ανταγωνιστικότητα των μεταφορέων των κρατών αυτών δεν έχει χειροτερεύσει, αλλά αντίθετα έχει βελτιωθεί σε σχέση με την ανταγωνιστικότητά τους κατά την ημέρα ενάρξεως της ισχύος της Συνθήκης.

Όσον αφορά τη Δανία, τις Κάτω Χώρες και το Λουξεμβούργο, η επιβολή του τέλους χρήσεως των οδών ισοδυναμεί, από την άποψη των οικονομικών αποτελεσμάτων του, απλώς με μερική καταγγελία των συμφωνιών για την αποφυγή της διπλής φορολογίας, αυτό δε το μέτρο δεν εμπίπτει στην απαγόρευση του άρθρου 76 της Συνθήκης. Η Γερμανική Κυβέρνηση προσθέτει ότι από την απόφαση 65/271 του Συμβουλίου δεν απορρέει άλλωστε καμία υποχρέωση καταγγελίας των συμφωνιών για την αποφυγή της διπλής φορολογίας. Η απόφαση αυτή δεν υποχρεώνει τα κράτη μέλη να συνάπτουν διμερείς συμφωνίες για την αποφυγή της διπλής φορολογίας, αλλά προβλέπει την εξάλειψη της διπλής φορολογίας με την έκδοση νομικής πράξεως της Κοινότητας (άρθρο 14). Το Συμβούλιο όμως δεν έχει εκδώσει καμία τέτοια νομική πράξη για τα φορτηγά οχήματα.

γ) Η Γερμανική Κυβέρνηση αποκρούει κάθε ιδέα εξομοιώσεως της επιβολής του τέλους χρήσεως των οδών προς τη μείωση των τελών κυκλοφορίας των οχημάτων. Πρώτον, το τέλος χρήσεως των οδών δεν θα έχει για τις γερμανικές επιχειρήσεις μεταφορών σε καμία περίπτωση τα ίδια αποτελέσματα με τα παλαιά τέλη κυκλοφορίας των οχημάτων και θα αυξήσει σημαντικά την οικονομική επιβάρυνση πολλών γερμανικών επιχειρήσεων μεταφορών. Δεύτερον, το τέλος χρήσεως των οδών διαφέρει ριζικά από το τέλος κυκλοφορίας των οχημάτων από την άποψη της δομής του, της διαμορφώσεώς του και των σκοπών του.

Η Γερμανική Κυβέρνηση θεωρεί εξάλλου ότι ούτε η επιβολή του οδικού τέλους ούτε η μείωση των τελών κυκλοφορίας αποτελούν, εξεταζόμενες αυτοτελώς, μέτρα αντίθετα προς το άρθρο 76.

Όσον αφορά το οδικό τέλος, το γεγονός ότι για την επιβολή του ισχύει φθίνουσα κλίμακα, σε συνάρτηση με τη χρονική διάρκεια, είναι, κατά τη Γερμανική Κυβέρνηση, απόλυτα δικαιολογημένο, αφού, πρώτον, τα τέλη για τις μεγάλες χρονικές περιόδους ενέχουν αυτόματα την καταβολή ορισμένων ποσών για τις αργίες και τις άλλες ημέρες κατά τις οποίες δεν χρησιμοποιείται το όχημα και, δεύτερον, η είσπραξη τελών για σύντομα χρονικά διαστήματα συνεπάγεται αυξημένες διοικητικές δαπάνες. Επιπλέον, η εφαρμογή ενός συστήματος που θα ήταν συνάρτηση των διανυομένων χιλιομέτρων θα καθιστούσε αναγκαία την εγκατάσταση μεγάλου αριθμού σταθμών ελέγχου ή διοδίων και ενδεχομένως θα προκαλούσε παράλυση του γερμανικού οδικού δικτύου και θα είχε αρνητικά αποτελέσματα για το περιβάλλον.

Όσον αφορά τα τέλη κυκλοφορίας των οχημάτων, η Γερμανική Κυβέρνηση υπενθυμίζει ότι το γεγονός ότι η μείωση που προβλέπει ο νόμος της 30ής Απριλίου 1990 δεν αποβαίνει προς όφελος των μεταφορέων από τα άλλα κράτη μέλη, αλλά των μεταφορέων ορισμένων τρίτων κρατών, δεν οφείλεται στον ίδιο τον νόμο, αλλά μόνο στις συμφωνίες περί απαλλαγής από την υποχρέωση καταβολής των τελών αυτών, τις οποίες έχει συνάψει η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας με τα άλλα κράτη μέλη, όχι όμως και με ορισμένα τρίτα κράτη. Με το υπόμνημα ανταπαντήσεως, η Γερμανική Κυβέρνηση προσθέτει ότι η μείωση των γερμανικών τελών κυκλοφορίας δεν σημαίνει ότι τα τέλη αυτά καθίστανται « λιγότερο ευνοϊκά » για τους μεταφορείς από τα άλλα κράτη μέλη, αλλ' ότι μειώνεται απλώς, μολονότι διατηρείται καταρχήν, η ευνοϊκότερη μεταχείρισή τους που οφειλόταν στην απαλλαγή τους από την υποχρέωση καταβολής των τελών αυτών. Επιπλέον, το επιχείρημα της Επιτροπής ότι η μείωση των τελών κυκλοφορίας αποβαίνει προς όφελος των επιχειρήσεων τρίτων χωρών και όχι των κρατών μελών ισχύει για όλα τα κράτη μέλη και επομένως θα μπορούσε να ειπωθεί ότι οποιαδήποτε μείωση των τελών κυκλοφορίας εντός

οιουδήποτε κράτους μέλους είναι αντίθετη προς το άρθρο 76.

Με το υπόμνημα ανταπαντήσεως, η Γερμανική Κυβέρνηση ισχυρίζεται επίσης ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε για ποιον λόγο ο συνδυασμός δύο μέτρων, που είναι καθαυτά νόμιμα, συνιστά παράνομη συμπεριφορά. Ακόμη και σε περίπτωση συνδυασμού της μειώσεως των τελών κυκλοφορίας και της επιβολής του οδικού τέλους, η χειροτέρευση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων από τα άλλα κράτη μέλη οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στη μείωση των τελών κυκλοφορίας. Κατά συνέπεια, αν η μείωση των τελών κυκλοφορίας συμβιβάζεται καταρχήν με το άρθρο 76, το ότι η μείωση αυτή είναι ενδεχομένως ταυτόχρονη με την επιβολή οδικών τελών δεν έχει καμία σημασία από την άποψη του άρθρου 76, καθόσον μάλιστα οποιαδήποτε μείωση των τελών κυκλοφορίας θα συνεπαγόταν κατ' ανάγκη τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των εγχώριων επιχειρήσεων και η επιβολή σημαντικά χαμηλότερου οδικού τέλους θα είχε και αυτή μειώσει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων των άλλων κρατών μελών.

3. α) Με το υπόμνημα παρεμβάσεως, η *Βελγική Κυβέρνηση* εμμένει καταρχάς στο γεγονός ότι από τελολογική άποψη δεν μπορεί να γίνει διαχωρισμός μεταξύ της καθιερώσεως του τέλους χρήσεως των οδών και της μειώσεως των τελών κυκλοφορίας. Κατά τη Βελγική Κυβέρνηση, ο σκοπός της προστασίας του περιβάλλοντος εξυπηρετείται μεν από την επιβολή του τέλους χρήσεως των οδών, όχι όμως και από την επιδιωκόμενη αύξηση της ανταγωνιστικότητας των Γερμανών μεταφορέων: αν η επιβολή του τέλους χρήσεως των οδών δεν αντισταθμιζόταν, πράγμα που συμβαίνει μόνο στην περίπτωσή τους, από την παράλληλη μείωση των τελών κυκλοφορίας, η κατάστασή τους δεν θα μεταβαλλόταν από την επιβολή του τέλους χρήσεως των οδών. Ούτε μπορεί να γίνει επίκληση, προς δικαιολόγηση της μειώσεως των γερμανικών τελών κυκλοφορίας των οχημάτων, μιας μονομερούς καταγγελίας των συμβάσεων περί αποφυγής της διπλής φορολογίας, καθόσον η καταγγελία αυτή θα αντέβαινε προς τον σκοπό της εναρμονίσεως των όρων του ανταγωνισμού, που επιδιώκεται με τον νόμο της 30ής Απριλίου 1990, καθόσον αποτέλεσμα της καταγγελίας θα ήταν να καθίστανται απαιτητά σε διάφορες χώρες διάφορα τέλη κυκλοφορίας των οχημάτων. Όσον αφορά τον σκοπό της προστασίας του περιβάλλοντος, πέραν του ότι έχει δευτερεύουσα σημασία σε σχέση με τον σκοπό της εναρμονίσεως των όρων του ανταγωνισμού, η επίτευξή του δεν μπορεί να επιδιώκεται με τη μείωση των τελών κυκλοφορίας των οχημάτων, η οποία προσδίδει έμμεσα αντικοινοτικό χαρακτήρα στην επιβολή του τέλους χρήσεως των οδών, αφού η μείωση αυτή είναι ικανή να ενθαρρύνει μάλλον τη μεγαλύτερη χρήση των οδών.

Η Βελγική Κυβέρνηση αναφέρεται στη συνέχεια σε μια μελέτη που έχει εκπονήσει το βελγικό Ινστιτούτο Οδικής Κυκλοφορίας και από την οποία αποδεικνύεται ότι η θέσπιση του γερμανικού νόμου θα επιφέρει αναπόφευκτα, αφενός, τη μείωση των παραγγελιών μεταφορών προς τους Βέλγους μεταφορείς και την αντίστοιχη αύξηση των παραγγελιών προς τους Γερμανούς μεταφορείς και, αφετέρου, τη στεγανοποίηση της γερμανικής αγοράς των υπηρεσιών οδικών μεταφορών έναντι της βελγικής αγοράς των υπηρεσιών οδικών μεταφορών.

Τέλος, η Βελγική Κυβέρνηση επικαλείται μια γενική αρχή που είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την έννοια της « κοινής αγοράς » και κατά την οποία απαγορεύεται στα κράτη μέλη να ευνοούν τις εγχώριες βιομηχανίες τους παρεμβάλλοντας άμεσα προσκόμματα στις βιομηχανίες των άλλων κρατών μελών. Βάσει της αρχής αυτής πρέπει να ερμηνεύεται η έννοια της απαγορεύσεως των διακρίσεων που χρησιμοποιείται τόσο στο άρθρο 76 όσο και

στο άρθρο 95 της Συνθήκης. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να εξισώνουν τους όρους ανταγωνισμού μεταξύ της εγχώριας βιομηχανίας τους αφενός και των βιομηχανιών των άλλων κρατών μελών αφετέρου μονομερώς, δηλαδή χωρίς την εφαρμογή των διαδικασιών των άρθρων 101 και 170 της Συνθήκης. Το δε επιχείρημα που αντλεί η Γερμανική Κυβέρνηση από την προαναφερθείσα απόφαση της 13ης Μαρτίου 1979, Hansen, πρέπει να απορριφθεί, καθόσον, πρώτον, οποιαδήποτε βελτίωση της ισότητας ευκαιριών πρέπει να πραγματοποιείται στο πλαίσιο των κανόνων της Συνθήκης και, δεύτερον, η υποχρέωση μη μεταβολής της υφισταμένης καταστάσεως, η οποία επιβάλλεται με το άρθρο 37, παράγραφος 2, της Συνθήκης, το οποίο αποτελούσε το αντικείμενο της ανωτέρω αποφάσεως, έχει ως σκοπό την εξασφάλιση μεγαλύτερης ισότητας ευκαιριών για τα προϊόντα που εισάγονται από τα άλλα κράτη μέλη και όχι για τα εγχώρια προϊόντα.

β) Όσον αφορά τους σκοπούς του νόμου της 30ής Απριλίου 1990, η *Γαλλική Κυβέρνηση* αμφισβητεί ότι η κατά το ήμισυ μείωση του γερμανικού τέλους κυκλοφορίας των οχημάτων, σκοπός της οποίας είναι η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των Γερμανών οδικών μεταφορέων, μπορεί να οδηγήσει σε μείωση των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων και αντίστοιχη αύξηση των σιδηροδρομικών μεταφορών, οι οποίες θεωρούνται λιγότερο επιβλαβείς για το περιβάλλον.

Το άρθρο 76 της Συνθήκης αποτελεί ρήτρα περί μη μεταβολής της υφισταμένης καταστάσεως (ρήτρα standstill), σκοπός της οποίας, όπως και των άλλων ρητρών standstill των άρθρων 12, 31, 32, 37, παράγραφος 2, και 53 της Συνθήκης, είναι η αποφυγή του ενδεχομένου να ματαιωθεί ή να παρακωλυθεί η επίτευξη του επιδιωκομένου σκοπού λόγω προηγουμένων τροποποιήσεων των εθνικών νομοθεσιών. Η ρήτρα standstill του άρθρου 76 πρέπει οπωσδήποτε να τηρείται, καθόσον μάλιστα το άρθρο 75 της Συνθήκης, το οποίο προβλέπει την εκπόνηση κοινών κανόνων για τις μεταφορές, δεν παράγει άμεσα αποτελέσματα ούτε και μετά το τέλος της μεταβατικής περιόδου (απόφαση της 13ης Ιουλίου 1989, 4/88, Lambregts, Συλλογή 1989, σ. 2583). Επιπλέον, από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι η έλλειψη κοινής ρυθμίσεως ή οδηγιών περί εναρμονίσεως δεν μπορεί να δικαιολογήσει αποκλίσεις από τα άρθρα 30 (απόφαση της 9ης Δεκεμβρίου 1981, 193/80, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1981, σ. 3019) και 95 της Συνθήκης (αποφάσεις της 27ης Φεβρουαρίου 1980, 171/78, Επιτροπή κατά Δανίας, Slg. 1980, σ. 447, και της 16ης Φεβρουαρίου 1977, 20/76, Schöttle & Söhne, Slg. 1977, σ. 247). Ο ίδιος κανόνας ισχύει και για το άρθρο 76 της Συνθήκης, η εφαρμογή του οποίου δεν επιτρέπεται να κωλύεται από τις διαφορές που υφίστανται μεταξύ των νομοθεσιών, κατά την έννοια των άρθρων 100 επ. της Συνθήκης.

Η Γαλλική Κυβέρνηση υποστηρίζει στη συνέχεια ότι οι συμφωνίες περί αποφυγής της διπλής φορολογίας, ακόμη και αν έχουν συναφθεί μετά την έναρξη ισχύος της Συνθήκης, πρέπει να θεωρούνται ως κεκτημένο καλυπτόμενο από τη ρήτρα standstill του άρθρου 76. Για την ερμηνεία της διατάξεως αυτής πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όχι μόνο η διατύπωσή της, αλλά και το όλο πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται και οι επιδιωκόμενοι σκοποί. Δεδομένου ότι ο λόγος υπάρξεώς της είναι η αποφυγή του ενδεχομένου να ματαιωθεί η εφαρμογή κοινής πολιτικής των μεταφορών από προηγούμενες τροποποιήσεις των εθνικών νομοθεσιών, η πρακτική αποτελεσματικότητά της θα ετίθετο σε κίνδυνο, αν της προσδιδόταν η ερμηνεία ότι επιτρέπει στα κράτη μέλη να καταργήσουν τις ευεργετικές διατάξεις που έχουν θεσπίσει μετά την έναρξη της ισχύος της Συνθήκης. Η Γαλλική Κυβέρνηση προσθέτει ότι, εν πάση περιπτώσει, προϋπόθεση για την εκ μέρους της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας καταγγελία των συμφωνιών περί αποφυγής της διπλής φορολογίας θα ήταν η τροποποίηση της αποφάσεως 65/271, της οποίας το άρθρο 1, στοιχείο α, ορίζει τα εξής:

«Από 1ης Ιανουαρίου 1967 καταργείται η διπλή φορολογία των αυτοκινήτων στις περιπτώσεις που αυτά χρησιμοποιούνται για εκτέ-

λεση μεταφορών εντός κράτους μέλους άλλου από εκείνο στο οποίο το όχημα είναι εγγεγραμμένο ».

Η Γαλλική Κυβέρνηση τάσσεται υπέρ της συνδυασμένης εξετάσεως των δύο τελών από άποψη κοινοτικού δικαίου και συμφωνεί με τη γνώμη της Επιτροπής ότι και τα δύο αυτά τέλη, ακόμη και αν εξετασθούν αυτοτελώς το καθένα, είναι αντίθετα προς το άρθρο 76 της Συνθήκης. Η μείωση του τέλους κυκλοφορίας οχημάτων ευνοεί αποκλειστικά τους Γερμανούς μεταφορείς, καθόσον, κατόπιν της συνάψεως διμερών συμφωνιών περί αμοιβαίας φορολογικής απαλλαγής, μόνο οι μεταφορείς αυτοί υπόκεινται στην καταβολή του τέλους αυτού εντός της Κοινότητας. Το δε τέλος χρήσεως των οδών, δεδομένου ότι δεν αποτελεί συνάρτηση των διανυομένων χιλιομετρικών αποστάσεων, αλλά καταβάλλεται κατ' αποκοπήν για ορισμένη χρονική περίοδο, ανεξάρτητα από την πραγματική χρήση των οδών, έχει αρνητικά αποτελέσματα στην πράξη για τους μεταφορείς από τα άλλα κράτη μέλη, και ειδικότερα για τους μεταφορείς των παραμεθορίων περιοχών των άλλων κρατών μελών που συνορεύουν με την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, οι οποίοι συχνότατα διανύουν σύντομες αποστάσεις εντός του γερμανικού εδάφους και οι οποίοι παρά ταύτα θα πρέπει να καταβάλλουν το ίδιο τέλος που θα καταβάλλουν τα οχήματα που διανύουν επί του εδάφους αυτού πολλές εκατοντάδες χιλιόμετρα ημερησίως.

γ) Κατά την *Ολλανδική Κυβέρνηση,* το άρθρο 76 της Συνθήκης αφορά τα μονομερή μέτρα με τα οποία τα κράτη μέλη επεμβαίνουν στους κρατούντες όρους ανταγωνισμού. Από την άποψη αυτή δεν έχουν ιδιαίτερη σημασία ούτε η φύση του εθνικού μέτρου ούτε οι λόγοι στους οποίους στηρίζεται. Το μόνο που έχει σημασία είναι οι επιπτώσεις του μέτρου αυτού επί της ανταγωνιστικότητας των αλλοδαπών μεταφορέων σε σχέση με τους ημεδαπούς μεταφορείς. Η μείωση του τέλους κυκλοφορίας των οχημάτων, σε συνδυασμό με την επιβολή του τέλους χρήσεως των οδών, έχει ως συνέπεια τη μεταβολή των υφισταμένων όρων ανταγωνισμού σε βάρος των μεταφορέων από τα άλλα κράτη μέλη, αφού η νέα αυτή κατάσταση αποβαίνει προς όφελος των Γερμανών μόνο μεταφορέων εντός της Κοινότητας. Δεδομένου ότι από την άποψη του άρθρου 76 κρίσιμο στοιχείο είναι οι επιπτώσεις επί της ανταγωνιστικότητας, οι διμερείς συμφωνίες θα μπορούσαν επίσης να καταλέγονται μεταξύ των « διατάξεων » κατά την έννοια του άρθρου αυτού. Από την άποψη της εφαρμογής του άρθρου 76 δεν έχει καμία σημασία το ζήτημα αν και κατά πόσον τα γερμανικά τέλη κυκλοφορίας θα προσαρμοσθούν τώρα προς τον κοινοτικό μέσο όρο ούτε το ζήτημα αν και κατά πόσον τα άλλα κράτη μέλη προβλέπουν την καταβολή διοδίων για τη χρήση των οδών τους. Ομοίως, αφού το άρθρο 76 απαγορεύει οποιαδήποτε μεταβολή των υφισταμένων όρων ανταγωνισμού σε βάρος των αλλοδαπών μεταφορέων, δεν επιτρέπεται να προβληθεί το επιχείρημα ότι ο νόμος της 30ής Απριλίου 1990 αποβλέπει στη βελτίωση της ισότητας ευκαιριών μεταξύ των γερμανικών επιχειρήσεων μεταφορών και των επιχειρήσεων των άλλων κρατών μελών.

Τέλος, η Ολλανδική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι ο σκοπός της προστασίας του περιβάλλοντος δεν επιτρέπεται να επιδιώκεται εκτός του πλαισίου των κανόνων της Συνθήκης και, εν πάση περιπτώσει, αμφιβάλλει κατά πόσον η εφαρμογή του νόμου της 30ής Απριλίου 1990 μπορεί να συμβάλει αποφασιστικά στην προστασία του περιβάλλοντος.

Β — *Επί του άρθρου 95 της Συνθήκης*

1. Η *Επιτροπή* φρονεί ότι ο νόμος της 30ής Απριλίου 1990 αντιβαίνει και στο άρθρο 95 της Συνθήκης, επειδή επιβαρύνει τους μεταφορείς από τα άλλα κράτη μέλη περισσότερο απ' ό,τι

τους Γερμανούς μεταφορείς και επειδή η επιβάρυνση αυτή, συνέπεια της οποίας θα είναι η αύξηση των κομίστρων, θα έχει κατ' ανάγκη ως αποτέλεσμα την αύξηση της τιμής των εισαγόμενων προϊόντων, τα οποία κατά κανόνα μεταφέρονται από αλλοδαπά φορτηγά οχήματα. Αναφερόμενη στην απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Φεβρουαρίου 1977 (Schöttle, όπ.π.), η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι σκοπός του άρθρου 95 είναι η κατάργηση των «συγκαλυμμένων» περιορισμών της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, οι οποίοι ενδέχεται να απορρέουν από τις φορολογικές διατάξεις ενός κράτους μέλους (σκέψη 12), ότι η έννοια του φόρου που επιβάλλεται σε ένα προϊόν «πρέπει να ερμηνεύεται ευρέως» (σκέψη 13), ότι τέτοιοι συγκαλυμμένοι περιορισμοί «μπορεί να προκύψουν από φόρο που στην πραγματικότητα αντισταθμίζει φορολογία επί της δραστηριότητας μιας επιχείρησης και όχι επί των προϊόντων αυτών καθαυτών» (σκέψη 14) και ότι συνεπώς ως «φόρος που επιβαρύνει έμμεσα τα προϊόντα» κατά την έννοια του άρθρου 95 «πρέπει να θεωρηθεί και ο φόρος που επιβάλλεται στις διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων με βάση την απόσταση που διανύθηκε στο εσωτερικό και το βάρος του μεταφερομένου προϊόντος» (σκέψη 16).

Κατά την Επιτροπή, το γεγονός ότι το τέλος χρήσεως των οδών δεν πλήττει το φορτίο που μεταφέρεται από άλλα κράτη μέλη δεν έχει καμία σημασία, δεδομένου ότι το τέλος αυτό, όπως ακριβώς και τα τέλη κυκλοφορίας των οχημάτων, υπολογίζεται επί του συνολικού επιτρεπομένου βάρους του οχήματος, και, κατά συνέπεια, σε συνάρτηση με το ωφέλιμο φορτίο του. Επιπλέον, το τέλος χρήσεως των οδών αποτελεί επίσης συνάρτηση της διανυομένης αποστάσεως, καθόσον οι μεταφορείς από τα άλλα κράτη μέλη θα καταβάλλουν το τέλος αυτό για βραχείες περιόδους, με βάση υψηλότερους συντελεστές, σε συνάρτηση με τις μεταφορές που θα πραγματοποιούν, ενώ οι Γερμανοί μεταφορείς θα καταβάλλουν το ετήσιο τέλος, για το οποίο ισχύει χαμηλότερος συντελεστής.

Η Επιτροπή ομολογεί ότι δεν μπορεί να γίνει λόγος για τέλος επιβαλλόμενο επί του φορτίου, όταν το φορτηγό ταξιδεύει κενό, για να αποδειχθεί όμως ότι ο νόμος της 30ής Απριλίου 1990 παράγει αποτελέσματα ασυμβίβαστα με το άρθρο 95, αρκεί να συμβαίνει τούτο, όταν τα οχήματα μεταφέρουν φορτίο.

2. Η *Γερμανική Κυβέρνηση* ισχυρίζεται καταρχάς ότι δεν είναι αναγκαία η αυτοτελής εξέταση της υπό κρίση περιπτώσεως από την άποψη του άρθρου 95 της Συνθήκης ΕΟΚ, καθόσον από την εξέταση που πραγματοποιήθηκε σε σχέση με το άρθρο 76 προέκυψε ότι ο νόμος της 30ής Απριλίου 1990 δεν επιβαρύνει τις μεταφορικές επιχειρήσεις των άλλων κρατών μελών που μεταφέρουν τα προϊόντα τους εντός του γερμανικού εδάφους περισσότερο απ' ό,τι τις γερμανικές επιχειρήσεις που μεταφέρουν τα ίδια εμπορεύματα.

Στη συνέχεια η Γερμανική Κυβέρνηση αμφισβητεί τη δυνατότητα εφαρμογής στην υπό κρίση περίπτωση των γενικών αρχών που απορρέουν από την προαναφερθείσα απόφαση Schöttle & Söhne, δεδομένου ότι το τέλος χρήσεως των οδών δεν αποτελεί φόρο επί των εμπορευμάτων προελεύσεως άλλου κράτους μέλους και δεν έχει καμία σχέση με το μεταφερόμενο εμπόρευμα, αφού το κριτήριο για την επιβολή του είναι τελείως διαφορετικό: η χρήση των οδών. Οι φόροι όμως που δεν επιβαρύνουν τα εμπορεύματα δεν συνιστούν φόρους κατά την έννοια του άρθρου 95, ακόμη και όταν ενσωματώνονται στην τιμή του εμπορεύματος, αλλά έμμεσους φόρους, οι οποίοι πρέπει να εναρμονισθούν σύμφωνα με το άρθρο 99 της Συνθήκης. Συναφώς, η Γερμανική Κυβέρνηση παραπέμπει στις αποφάσεις του Δικαστηρίου σχετικά με τον γερμανικό φόρο επί των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων

(Straßengüterverkehrssteuer), και ειδικότερα στην απόφαση της 6ης Οκτωβρίου 1970, 9/70, Grad (Slg. 1970, σ. 825).

3. Με το υπόμνημα παρεμβάσεως η *Γαλλική Κυβέρνηση* ανασκευάζει τα επιχειρήματα που προέβαλε η Γερμανική Κυβέρνηση κατά τη διάρκεια της διαδικασίας πριν από την άσκηση της προσφυγής για να αποδείξει ότι εν προκειμένω δεν είναι κρίσιμη η προαναφερθείσα απόφαση Schöttle & Söhne. Η Γαλλική Κυβέρνηση υπενθυμίζει καταρχάς ότι το Δικαστήριο δίνει παγίως ευρεία ερμηνεία στην έννοια του εσωτερικού φόρου του άρθρου 95 της Συνθήκης, ώστε η έννοια αυτή να καλύπτει τους «εσωτερικούς φόρους οποιασδήποτε φύσεως» (απόφαση της 22ας Μαρτίου 1977, 74/76, Iannelli & Volpi, Slg. 1977, σ. 557). Στη συνέχεια η Γαλλική Κυβέρνηση επισημαίνει ότι, ακόμη και αν, αντίθετα απ' ό,τι συνέβαινε με τον φόρο που εξετάστηκε στην απόφαση Schöttle & Söhne, το τέλος χρήσεως των οδών ισχύει και για τις βραχείες αποστάσεις, εντούτοις δεν ισχύει για τις οδούς που δεν καταλέγονται μεταξύ των ομοσπονδιακών οδών και επί των οποίων κινούνται κυρίως γερμανικά οχήματα.

Γ — *Επί του άρθρου 5 της Συνθήκης ΕΟΚ*

1. Η *Επιτροπή* υποστηρίζει ότι η η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, θεσπίζοντας τον νόμο της 30ής Απριλίου 1990, παρέβη επίσης το άρθρο 5 της Συνθήκης, το οποίο της επέβαλλε την υποχρέωση να μη θεσπίσει κανένα μονομερές μέτρο που θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την εφαρμογή της κοινής πολιτικής για τη φορολογία των μέσων μεταφοράς σε σχέση με τη χρήση της οδικής υποδομής από τα βαριά φορτηγά αυτοκίνητα· ως εκ τούτου, η Γερμανία παρακωλύει τη δημιουργία του χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα που προβλέπεται στο άρθρο 8 Α της Συνθήκης. Το γεγονός ότι οι προσπάθειες της Κοινότητας για προσέγγιση των φορολογικής φύσεως όρων του ανταγωνισμού σε σχέση με τις οδικές μεταφορές δεν έχουν στεφθεί από επιτυχία δεν συνιστά, από την άποψη του κοινοτικού δικαίου, βάσιμο λόγο για τη λήψη μονομερών μέτρων, ιδίως δε όταν τα μέτρα αυτά παράγουν αποτελέσματα που οδηγούν σε διακρίσεις και είναι αντίθετα προς τη Συνθήκη, εφόσον υπάρχει ο κίνδυνος να οδηγήσουν τα άλλα κράτη μέλη στη λήψη παρόμοιων μέτρων και εφόσον τα μέτρα αυτά δυσχεραίνουν την επίτευξη κοινοτικής συμφωνίας στον τομέα αυτό. Εξάλλου, οποιοδήποτε μονομερές μέτρο που αφορά την προσέγγιση των όρων του ανταγωνισμού οδηγεί εξ ορισμού σε διακρίσεις: δεν είναι δυνατή η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ημεδαπών μεταφορέων έναντι των μεταφορέων των άλλων κρατών μελών χωρίς τη δημιουργία δυσμενέστερων όρων ανταγωνισμού για τους αλλοδαπούς μεταφορείς απ' ό,τι για τους ημεδαπούς.

Κατά την Επιτροπή, ο νόμος της 30ής Απριλίου 1990 προβλέπει νέους ελέγχους, οι οποίοι στην πράξη θα πρέπει να διεξάγονται πάντοτε στα σύνορα, πράγμα που θα ήταν αντίθετο με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 4060/89 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για την κατάργηση των ελέγχων που διενεργούνται στα σύνορα των κρατών μελών στον τομέα των οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 390, σ. 18). Επιπλέον, ο γερμανικός νόμος δυσχεραίνει τις διαπραγματεύσεις σχετικά με τη διαμετακόμιση κοινοτικών εμπορευμάτων μέσω του αυστριακού και του ελβετικού εδάφους.

Με το υπόμνημα απαντήσεως η Επιτροπή δέχεται ότι το άρθρο 76 μπορεί να θεωρηθεί ως η συγκεκριμενοποίηση, στον τομέα των μεταφορών, της γενικής υποχρεώσεως που επιβάλλει το άρθρο 5, αλλά θεωρεί ότι αυτό δεν σημαίνει ότι το άρθρο 5 δεν έχει, υπό ορισμένες περιστάσεις, άμεσα απαγορευτικά αποτελέσματα. Τέτοιες ιδιαίτερες περιστάσεις αποτελούν, πρώτον, το γεγονός ότι από τον

Ιανουάριο του 1988 το Συμβούλιο μελετά πρόταση οδηγίας για την επίρριψη του κόστους της οδικής υποδομής σε ορισμένα οχήματα και, δεύτερον, το γεγονός ότι τα αρμόδια όργανα της Κοινότητας έχουν πλέον την πεποίθηση ότι τα εκκρεμή ζητήματα πρέπει πλέον να επιλυθούν σε κοινοτικό επίπεδο..

2. Η *Γερμανική Κυβέρνηση* φρονεί ότι, στον τομέα των μεταφορών, το άρθρο 76 της Συνθήκης και το άρθρο 2 της προαναφερθείσας αποφάσεως του Συμβουλίου, της 21ης Μαρτίου 1962, όπως έχει τροποποιηθεί, ρυθμίζουν τα ίδια, το πρώτο άρθρο από ουσιαστική άποψη και το δεύτερο από διαδικαστική, τις υποχρεώσεις που υπέχουν τα κράτη μέλη από το άρθρο 5 της Συνθήκης ως προς τη συμπεριφορά τους. Τα εν λόγω δύο άρθρα αποτελούν ειδικές διατάξεις σε σχέση με το άρθρο 5 και αποκλείουν την εφαρμογή του. Η Γερμανική Κυβέρνηση προσθέτει ότι κακώς η Επιτροπή στηρίχθηκε, κατά τη διαδικασία πριν από την άσκηση της προσφυγής, στην απόφαση του Δικαστηρίου της 5ης Μαΐου 1981, 804/79, Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου (Συλλογή 1981, σ. 1045, σκέψη 28), κατά την οποία το άρθρο 5 της Συνθήκης « επιβάλλει στα κράτη μέλη ειδικές υποχρεώσεις ενέργειας και αποχής σε περίπτωση που η Επιτροπή (...) έχει υποβάλει στο Συμβούλιο προτάσεις, οι οποίες, αν και δεν έχουν υιοθετηθεί από το Συμβούλιο, αποτελούν το σημείο αφετηρίας για εναρμονισμένη κοινοτική δράση ». Η υπόθεση εκείνη αφορούσε τον τομέα της αλιείας, για τον οποίο η Κοινότητα έχει αποκλειστική αρμοδιότητα, ενώ τα κράτη μέλη εξακολουθούν να είναι αρμόδια στον τομέα των μεταφορών, ενόσω δεν υλοποιείται το πρόγραμμα των άρθρων 74 και 75 της Συνθήκης, μολονότι βέβαια οι αρμοδιότητές τους αυτές πρέπει να ασκούνται εντός των ορίων που θέτουν τα άρθρα 76 επ.

Με το υπόμνημα ανταπαντήσεως η Γερμανική Κυβέρνηση αμφισβητεί ότι το άρθρο 5 της Συνθήκης μπορεί, υπό ορισμένες περιστάσεις, να παράγει αυτοτελή απαγορευτικά αποτελέσματα και ισχυρίζεται ότι, εν πάση περιπτώσει, τέτοιες περιστάσεις δεν αποτελούν ούτε η υποβολή προτάσεως οδηγίας στον οικείο τομέα ούτε η « πεποίθηση » ότι η εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού πρέπει να επιτευχθεί σε κοινοτικό επίπεδο.

3. Με το υπόμνημα παρεμβάσεως η *Ολλανδική Κυβέρνηση* συμφωνεί με την άποψη της Επιτροπής ότι η θέσπιση του νόμου της 30ής Απριλίου 1990 όχι μόνο αντιβαίνει προς το άρθρο 76 της Συνθήκης, αλλ' αποτελεί ταυτόχρονα αυτοτελή παράβαση της γενικής υποχρεώσεως ειλικρινούς συνεργασίας με την Κοινότητα, την οποία επιβάλλει το άρθρο 5 της Συνθήκης. Χαρακτηριστικό είναι εν προκειμένω το γεγονός ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας αγνόησε πλήρως την αρνητική γνώμη που εξέδωσε η Επιτροπή στις 15 Ιουνίου 1989 βάσει της προαναφερθείσας αποφάσεως του Συμβουλίου της 21ης Μαρτίου 1962, όπως είχε τροποποιηθεί.

F. A. Schockweiler
εισηγητής δικαστής