YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO
19 päivänä toukokuuta 1992 *

Asiassa C-195/90,

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellinen neuvonantaja Rolf Wägenbaur ja oikeudellisen yksikön virkamies Ricardo Gosalbo Bono, prosessiosoite Luxemburgissa c/o oikeudellisen yksikön virkamies Roberto Hayder, Centre Wagner, Kirchberg,

kantajana,

jota tukevat

Belgian kuningaskunta, asiamiehenään asianajaja Eduard Marissens, Bryssel, prosessiosoite Luxemburgissa asianajaja Lucy Dupongin toimisto, 14 A rue des Bains,

Tanskan kuningaskunta, asiamiehenään ulkoasiainministeriön oikeudellinen neuvonantaja Jørgen Molde, prosessiosoite Luxemburgissa Tanskan suurlähetystö, 11 B boulevard Joseph-II,

Ranskan tasavalta, asiamiehinään ulkoasiainministeriön oikeudellisen osaston päällikkö Jean-Pierre Puissochet ja saman ministeriön johtava apulaisulkoasiainsihteeri Géraud de Bergues, prosessiosoite Luxemburgissa Ranskan suurlähetystö, 9 boulevard Prince-Henri,

Luxemburgin suurherttuakunta, asiamiehenään liikenneministeriön premier conseiller de gouvernement Fernand Kesseler, prosessiosoite Luxemburgissa liikenneministeriö, 19–21 boulevard Royal,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

Alankomaiden kuningaskunta, asiamiehinään ulkoasiainministeriön oikeudellinen neuvonantaja A. Bos ja saman ministeriön oikeudellinen apulaisneuvonantaja J. W. de Zwaan, prosessiosoite Luxemburgissa Alankomaiden suurlähetystö, 5 rue C. M. Spoo,

väliintulijoina,

vastaan

Saksan liittotasavalta, asiamiehinään Saksan talousministeriön Ministerialrat Ernst Röder, saman ministeriön Regierungsdirektor Joachim Karl sekä asianajaja Jochim Sedemund, Köln, prosessiosoite Luxemburgissa Saksan liittotasavallan suurlähetystö, 20–22 avenue Émile Reuter,

vastaajana,

jossa vaaditaan toteamaan, että antaessaan 30.4.1990 lain raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen tienkäyttömaksuista liittovaltiossa (*Gesetz über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen*, BGBl. I, s. 826) Saksan liittotasavalta on jättänyt noudattamatta sille ETY:n perustamissopimuksen 76, 95 ja 5 artiklan nojalla kuuluvia jäsenyysvelvoitteita,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN,

toimien kokoonpanossa: presidentti O. Due, jaostojen puheenjohtajat R. Joliet, F. A. Schockweiler, F. Grévisse ja P. J. G. Kapteyn sekä tuomarit G. F. Mancini, C. N. Kakouris, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias, M. Díez de Velasco ja M. Zuleeg,

julkisasiamies: F. G. Jacobs,
kirjaaja: J.-G. Giraud,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan asianosaisten suulliset lausumat 15.1.1992 pidetyssä istunnossa, jossa Saksan liittotasavallan asiamiehinä olivat asianajaja Jochim Sedemund ja Saksan liikenneministeriön valtiosihteeri Wilhelm Knittel,

kuultuaan 13.3.1992 pidetyssä istunnossa julkisasiamiehen esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Euroopan yhteisöjen komissio on 23.6.1990 yhteisöjen tuomioistuimeen saapuneessa kanteessa vaatinut ETY:n perustamissopimuksen 169 artiklan nojalla sen vahvistamista, että antaessaan 30.4.1990 lain raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen tienkäyttömaksuista liittovaltiossa (*Gesetz über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen*, BGBl. I, 1990, s. 826; jäljempänä 'tienkäyttömaksuista annettu laki'), Saksan liittotasavalta on jättänyt noudattamatta sille ETY:n perustamissopimuksen 76, 95 ja 5 artiklan nojalla kuuluvia jäsenyysvelvoitteita.

2 Tienkäyttömaksuista annetun lain 1 pykälässä otetaan käyttöön tienkäyttömaksu (*Straßenbenutzungsgebühr*), jota tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta kannetaan kaikista raskaista tavarankuljetusajoneuvoista, joiden suurin sallittu hyötykuorma on yli 18 tonnia ja jotka rekisteröintipaikastaan riippumatta käyttävät liittovaltion teitä ja maanteitä taajamien ulkopuolella.

3 Maksu voidaan suorittaa päivissä, viikoissa tai kuukausissa määritellyissä ajanjaksoissa; tämä ajanjakso voi kuitenkin olla korkeintaan vuoden pituinen. Vuosimaksu on ajoneuvon hyötykuorman painon mukaan 1 000–9 000 Saksan markkaa (DEM). Kuukaudessa, viikossa tai päivässä maksettavat määrät ovat 1/10, 1/35 tai 1/150 vuosittaisesta määrästä, mutta ne eivät kuitenkaan voi olla alle 10 Saksan markkaa.

4 Maksun suorittamisesta annetaan todistus, jota on säilytettävä ajoneuvon matkan ajan. Tarvittavaa valvontaa suorittavat muun muassa poliisi ja tulliviranomaiset, mutta jäsenvaltioiden välisillä rajoilla valvontaa suoritetaan pistokokein muun rajavalvonnan lomassa.

5 Tienkäyttömaksuista annetun lain 2 pykälällä muutetaan lakia moottoriajoneuvoverosta (*Kraftfahrzeugsteuer*) ja alennetaan 1.7.1990–31.12.1993 väliseksi ajaksi veroa siten, että se maksetaan ajoneuvon kokonaispainon mukaan, mutta vuosittain suoritettuna se voi olla enintään 3 500 Saksan markkaa raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ja 300 Saksan markkaa perävaunujen osalta. Mainitusta rajoituksesta johtuu, että tienkäyttömaksuista annetulla lailla alennetaan veroa, jota sovelletaan raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin, joiden suurin sallittu kokonaispaino on 16 tonnia, ja perävaunuihin, joiden suurin sallittu kokonaispaino on 2,6 tonnia.

6 Tienkäyttömaksuista annetussa laissa säädetään, että laki tulee voimaan 1.7.1990 ja että sen voimassaolo päättyy vuoden 1993 lopussa.

7 Tienkäyttömaksuista annetulla lailla on perustelujensa mukaan (Drucksache 11/6336, Deutscher Bundestag – 11. Wahlperiode, s. 10) kaksi tavoitetta: toisaalta moottoriajoneuvoveroa alentamalla tehdään mahdolliseksi Saksaan sijoittautuneiden tieliikenteenharjoittajien ja muihin maihin sijoittautuneiden tieliikenteenharjoittajien välisen kilpailun edellytysten yhdenmukaistaminen ja toisaalta tienkäyttömaksu käyttöön ottamalla taataan, että saksalaiset raskaat tavarankuljetusajoneuvot osallistuvat edelleenkin maanteiden infrastruktuurin kustannuksiin ja että ulkomaisten raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen riittämättömänä pidettyä osallistumista mainittuihin kustannuksiin lisätään. Laissa säädetään sen voimassaolon päättymisestä 31.12.1993, koska yhteisössä on tarkoitus ennen mainittua päivämäärää antaa ja saattaa osaksi kansallista oikeusjärjestystä neuvoston direktiivi teiden infrastruktuurikustannusten jaosta.

8 Oikeudenkäyntiasiakirjoista ilmenee, että kyseessä oleva lakiehdotus esitettiin 21.3.1989 komissiolle kuulemista varten tiettyihin, jäsenvaltioiden suunnittelemiin liikenteen alan lakeihin, asetuksiin ja hallinnollisiin määräyksiin etukäteen sovellettavasta tarkastelu- ja kuulemismenettelystä 21 päivänä maaliskuuta 1962 tehdyn neuvoston päätöksen (EYVL 1962, N:o 23, s. 720) mukaisesti, sellaisena kuin mainittu päätös on muutettuna 22.11.1973 tehdyllä neuvoston päätöksellä 73/402/ETY (EYVL L 347, s. 48).

9 Komissio totesi 15.6.1989 mainitun päätöksen mukaisesti antamassaan lausunnossa, että tienkäyttömaksun käyttöönotto Saksassa yhdistettynä moottoriajoneuvoveron samanaikaiseen alentamiseen, joka hyödyttäisi ainoastaan saksalaisia liikenteenharjoittajia Saksan liittotasavallan ja muiden jäsenvaltioiden kahdenvälisten sellaisten sopimusten vuoksi, joiden tarkoituksena on estää ajoneuvojen kaksinkertainen verotus (jäljempänä 'kahdenväliset sopimukset') ei ole yhteensopivaa perustamissopimuksen 76 ja 95 artiklan kanssa ja että Saksan liittotasavalta rikkoo näin ollen perustamissopimuksen 5 artiklassa määrättyjä yhteistyön ja yhteisöuskollisuuden velvoitteita, siltä osin kuin se haittaa vakavasti komission ehdotuksia, joiden tarkoituksena on perustamissopimuksen tavoitteiden toteuttaminen yhteisen liikennepolitiikan alalla.

10 Saatuaan tietää maaliskuussa 1990, että Bundestag oli hyväksynyt lakiehdotuksen, komissio aloitti Saksan liittotasavaltaa vastaan perustamissopimuksen 169 artiklassa määrätyn menettelyn ja nosti nyt kyseessä olevan kanteen yhteisöjen tuomioistuimessa.

11 Yhteisöjen tuomioistuin hyväksyi 4.7.1990 antamillaan määräyksillä Belgian kuningaskunnan, Tanskan kuningaskunnan, Ranskan tasavallan, Luxemburgin suurherttuakunnan ja Alankomaiden kuningaskunnan väliintulijoiksi tukemaan komission vaatimuksia.

12 Yhteisöjen tuomioistuin hyväksyi 12.7.1990 antamallaan määräyksellä komission perustamissopimuksen 186 artiklan nojalla esittämän välitoimia koskevan hakemuksen ja määräsi Saksan liittotasavallan keskeyttämään "raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen tienkäyttömaksuista liittovaltiossa 30.4.1990 annetussa laissa säädetyn tiemaksun kantamisen muissa jäsenvaltioissa rekisteröidyistä ajoneuvoista, kunnes pääasiassa annetaan tuomio".

13 Asiaa koskevia tosiseikkoja, menettelyn kulkua sekä yhteisöjen tuomioistuimelle esitettyjä kirjallisia huomautuksia koskevat tarkemmat tiedot ilmenevät suullista käsittelyä varten laaditusta kertomuksesta. Oikeudenkäyntiasiakirjojen näitä osia käsitellään jäljempänä vain, mikäli se on tarpeen tuomioistuimen perustelujen selvittämiseksi.

Perustamissopimuksen 76 artikla

14 Komissio, jota Belgian, Ranskan ja Alankomaiden hallitukset tukevat, katsoo, että sellaisen tienkäyttömaksun käyttöönotto, joka kaikkien käyttäjien on

kansalaisuudesta riippumatta maksettava, sekä samanaikainen sellaisen moottoriajoneuvoveron alennus, jota Saksan liittotasavallan ja muiden jäsenvaltioiden kahdenvälisten sopimusten nojalla todellisuudessa maksavat ainoastaan Saksaan sijoittautuneet liikenteenharjoittajat, aiheuttavat mainitun jäsenvaltion liikenteenharjoittajien ja muiden jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajien välistä, perustamissopimuksen 76 artiklan vastaista syrjintää, koska uutta maksutaakkaa eli tienkäyttömaksua ei kompensoida muiden jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajille moottoriajoneuvojen veroa alentamalla.

15 Komissio väittää myös, että Saksan liittotasavalta on rikkonut perustamissopimuksen 76 artiklan *standstill*-lauseketta, jolla "ennen kuin 75 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut säännökset on annettu", jäsenvaltioita kielletään "ilman neuvoston yksimielistä suostumusta" toteuttamasta tienkäyttömaksuista annetun lain kaltaisia toimenpiteitä.

16 Saksan hallitus väittää, että 76 artiklassa ei kielletä kaikkien sellaisten kansallisten toimenpiteiden toteuttamista, jotka aiheuttavat etua kansallisille liikenteenharjoittajille tai asettavat epäedulliseen asemaan muiden jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajat, vaan ainoastaan sellaisten "säännösten" antamista, jotka muuttavat muista jäsenvaltioista olevien liikenteenharjoittajien tilanteen, sellaisena kuin se johtuu perustamissopimuksen voimaan tullessa sovellettavista kansallisista säännöksistä, epäedullisemmaksi kuin kansallisten liikenteenharjoittajien tilanteen.

17 Saksan hallituksen mukaan liikenteenharjoittajien tilanteen huononeminen muissa jäsenvaltioissa ei johtunut tienkäyttömaksuista annetusta laista vaan Saksan liittotasavallan ja muiden jäsenvaltioiden kahdenvälisistä sopimuksista. Tältä osin Saksan hallitus korostaa, että mainitut sopimukset eivät ole perustamissopimuksen 76 artiklassa tarkoitettuja "säännöksiä" ja että koska jotkut mainituista sopimuksista tehtiin perustamissopimuksen voimaantulon jälkeen, kyseisistä jäsenvaltioista olevien liikenteenharjoittajien tilanne verrattuna ennen mainittua päivämäärää olleeseen tilanteeseen ei ole huonontunut vaan päinvastoin parantunut. Lisäksi sen mukaan ennen perustamissopimuksen voimaantuloa tehtyjen sopimusten osalta tienkäyttömaksuista annettu laki vastaa taloudellisilta vaikutuksiltaan sopimuksen osittaista irtisanomista, joka ei, kuten ei sopimusten tekokaan, kuulu 76 artiklan kiellon soveltamisalaan.

18 Sen arvioimiseksi, onko komission väite perusteltu, on syytä ensinnäkin muistuttaa, että perustamissopimuksen 74 artiklan mukaan jäsenvaltiot toteuttavat liikenteen alalla perustamissopimuksen tavoitteita "yhteisellä

liikennepolitiikalla". Tämän yhteisen tavoitteen toteuttamiseksi neuvoston on toteutettava tiettyjä 75 artiklan 1 kohdassa määrättyjä toimenpiteitä.

19 Seuraavaksi on syytä todeta, että 76 artiklassa määrätään, että "ennen kuin 75 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut säännökset on annettu, jäsenvaltiot eivät saa ilman neuvoston yksimielistä suostumusta muuttaa liikennettä koskevia, tämän perustamissopimuksen voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiään sellaisiksi, että ne ovat muista jäsenvaltioista oleville liikenteenharjoittajille suoralta tai välilliseltä vaikutukseltaan epäedullisempia kuin kyseisestä jäsenvaltiosta oleville liikenteenharjoittajille".

20 Mainitulla artiklalla pyritään välttämään se, että neuvoston yhteisen liikennepolitiikan toteuttamista vaikeutetaan tai se estetään toteuttamalla ilman neuvoston suostumusta kansallisia toimenpiteitä, joista suoraan tai välillisesti seuraa, että muista jäsenvaltioista olevien liikenteenharjoittajien tilanne muuttuu tietyssä jäsenvaltiossa epäedullisemmaksi kuin kotimaisten liikenteenharjoittajien tilanne.

21 Sitä vastoin 76 artiklassa ei estetä jäsenvaltiota toteuttamasta toimenpiteitä, jotka vaikuttavat kotimaisiin liikenteenharjoittajiin yhtä epäedullisesti kuin muista jäsenvaltioista oleviin liikenteenharjoittajiin.

22 Nyt kyseessä olevassa tapauksessa on kiistatonta, että neuvosto ei ollut antanut 75 artiklan 1 kohdan nojalla raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen tienkäyttömaksua koskevaa minkäänlaista sääntelyä silloin, kun tienkäyttömaksuista annettu laki hyväksyttiin.

23 Toisaalta on kiistatonta, että koska tienkäyttömaksuista annetulla lailla kompensoitiin laajalti uusi maksutaakka eli liikenteenharjoittajilta kannettava tienkäyttömaksu moottoriajoneuvoveron alennuksella, josta hyötyvät ainoastaan kotimaiset liikenteenharjoittajat, mainitun lain seurauksena muista jäsenvaltioista olevien liikenteenharjoittajien tilanne muuttui epäedullisemmaksi kuin kansallisten liikenteenharjoittajien tilanne.

24 Saksan liittotasavallan ja muiden jäsenvaltioiden kahdenvälisiin sopimuksiin perustuvien Saksan hallituksen väitteiden osalta on syytä todeta ensinnäkin, että kansallisten liikenteenharjoittajien tilanteeseen verrattuna muista jäsenvaltioista olevien liikenteenharjoittajien tilanteen huononemisen suora syy eivät ole mainitut sopimukset vaan tienkäyttömaksuista annettu laki, jota ilman olemassa oleva tilanne ei olisi muuttunut.

25 Seuraavaksi on syytä todeta, että 76 artiklan sanamuoto ei sulje pois sitä mahdollisuutta, että jäsenvaltion tekemät kahdenväliset sopimukset voivat olla "liikennettä koskevia, perustamissopimuksen voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä". Päinvastoin tällaiset sopimukset on otettava huomioon arvioitaessa, onko tilanne muuttunut, koska niidenkin avulla määritellään mainittuna aikana voimassa oleva tilanne.

26 Lopuksi on syytä katsoa, että 76 artiklassa tavoiteltu neuvoston yhteisen liikennepolitiikan toteuttamisen helpottamista koskeva tavoite vaarantuisi, jos 76 artiklassa sallittaisiin jäsenvaltion evätä muista jäsenvaltioista olevilta liikenteenharjoittajilta sellaisista toimenpiteistä saatava etu, joita voidaan toteuttaa niiden tilanteen muuttamiseksi edullisemmaksi kuin kansallisten liikenteenharjoittajien tilanne. Näin ollen ei ole syytä tehdä eroa ennen ja jälkeen perustamissopimuksen voimaantuloa tehtyjen kahdenvälisten sopimusten välillä.

27 On lisäksi syytä todeta, että kilpailuun rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä vaikuttavien tiettyjen määräysten yhdenmukaistamisesta 13 päivänä toukokuuta 1965 tehdyn neuvoston päätöksen 65/271/ETY (EYVL 1965, N:o 88, s. 1500), joka tehtiin erityisesti perustamissopimuksen 75 artiklan perusteella ja jonka tavoitteena on ensimmäisen perustelukappaleensa sanamuodon mukaan "niiden erojen poistaminen, jotka oleellisesti vääristävät kilpailun edellytyksiä liikenteen alalla", 1 artiklan a alakohdassa määrätään nimenomaisesti, että "toteutetaan muuhun jäsenvaltioon kuin rekisteröintivaltioon suuntautuviin kuljetuksiin käytettävien moottoriajoneuvojen kaksinkertaisen verotuksen poistaminen 1 päivästä tammikuuta 1967".

28 Saksan hallitus väittää myös, että tienkäyttömaksuista annettu laki on perusteltu siksi, ettei sen tarkoituksena ole ainoastaan saksalaisten ja muiden jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajien välisen kilpailun edellytysten yhdenmukaistaminen, vaan myös yhtä lailla ympäristön suojelu, koska siinä suositaan maantiekuljetusten siirtämistä rautatie- ja sisävesikuljetuksiksi, jotka ovat ympäristölle vähemmän haitallisia.

29 Tältä osin on syytä todeta ensinnäkin, että ympäristönsuojelu on yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yksi yhteisön olennaisista tavoitteista, ja sen tärkeys vahvistetaan myös yhtenäisasiakirjassa (ks. asia 302/86, komissio v. Tanska, tuomio 20.9.1988, Kok. 1988, s. 4607).

30 Kuten 21 kohdassa on todettu, 76 artiklassa ei kuitenkaan kielletä kansallisia toimenpiteitä, joilla tällainen tavoite pyritään toteuttamaan lisäämällä raskai-

den tavarankuljetusajoneuvojen osallistumista teiden infrastruktuurin kustannuksiin, vaan siinä kielletään ainoastaan toimenpiteet, jotka - kuten tienkäyttömaksuista annettu laki - vaikuttavat muista jäsenvaltioista oleviin liikenteenharjoittajiin epäedullisemmin kuin kotimaisiin liikenteenharjoittajiin.

31 Seuraavaksi on syytä todeta, että tienkäyttömaksuista annetun lain perustelujen mukaan lailla pyritään takaamaan samanaikaisesti, että saksalaisten raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen osallistuminen teiden infrastruktuurin kustannuksiin säilyy nykyisellä tasolla ja että ulkomaisten raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen riittämättömäksi arvioitua osallistumista mainittuihin kustannuksiin lisätään. Näin ollen ei ole osoitettu, että lailla voidaan edistää maantiekuljetusten siirtämistä rautateille ja sisävesille eikä pikemminkin pyritä lisäämään saksalaisten liikenteenharjoittajien markkinaosuuksia muista jäsenvaltioista olevien liikenteenharjoittajien tappioksi.

32 Lopuksi Saksan hallitus korosti suullisessa käsittelyssä, että tienkäyttömaksuista annettu laki on perusteltu ottaen huomioon liikennettä koskevat perustamissopimuksen säännöt, koska mainittu laki on ajallisesti rajoitettu eli se on voimassa vain siihen asti, kun yhteisön lainsäätäjä antaa säädöksen, jonka tarkoituksena on toteuttaa yhteinen politiikka mainitulla alalla.

33 Väitettä ei voida hyväksyä. Se että yhteistä liikennepolitiikkaa ei ole vielä toteutettu, ei anna jäsenvaltioille mahdollisuutta antaa ajallisestikaan rajoitettua kansallista lainsäädäntöä, joka on yhteen sopimaton perustamissopimuksen 76 artiklan kanssa. Olemassa olevan tilanteen yksipuolisen muuttamisen muista jäsenvaltioista olevien liikenteenharjoittajien vahingoksi on päin vastoin katsottava luovan esteitä perustamissopimuksessa määrätyn yhteisen liikennepolitiikan toteuttamiselle, jossa on otettava huomioon taloudelliset, yhteiskunnalliset ja ekologiset ongelmat samalla kun taataan yhtäläiset kilpailun edellytykset (ks. asia C-17/90, Pinaud Wieger, tuomio 7.11.1991, Kok. 1991, s. I-5253, 11 kohta).

34 Edellä esitetyistä arvioista seuraa, että perustamissopimuksen 76 artiklan rikkomiseen perustuva väite on perusteltu.

Perustamissopimuksen 95 artikla

35 Perustamissopimuksen 95 artiklan rikkomiseen perustuvan väitteen osalta riittää kun todetaan, että syrjivät vaikutukset, jotka tienkäyttömaksuista annetusta laista voivat mahdollisesti kohdistua maahantuotuihin tuotteisiin,

ovat kuitenkin ainoastaan suora seuraus siitä, että mainittua lakia sovelletaan perustamissopimuksen 76 artiklan vastaisesti ankarammin muista jäsenvaltioista oleviin liikenteenharjoittajiin kuin kansallisiin liikenteenharjoittajiin. Näin ollen ei ole tarpeen tutkia, onko kyseinen laki myös perustamissopimuksen 95 artiklan vastainen.

Perustamissopimuksen 5 artikla

36 Perustamissopimuksen 5 artiklan rikkomiseen perustuvan väitteen osalta on syytä todeta ensinnäkin, että siltä osin kuin perustamissopimuksen 76 artiklan tarkoituksena on välttää se, että neuvoston yhteisen liikennepolitiikan toteuttamista – joka on yksi perustamissopimuksen 3 artiklan esitetyistä tavoitteista – vaikeutetaan jäsenvaltioiden yksipuolisilla toimilla, mainitussa artiklassa konkretisoituu liikenteen alalla perustamissopimuksen 5 artiklassa jäsenvaltioille asetettu yleinen velvoite olla toteuttamatta toimenpiteitä, jotka voivat vaarantaa perustamissopimuksen tavoitteiden toteutumisen.

37 Seuraavaksi on tärkeää korostaa, että erilaiset yhteisön toimet, joiden toteuttamista komissio väittää Saksan liittotasavallan vaikeuttaneen hyväksymällä tienkäyttömaksuista annetun lain, kuuluvat kaikki liikenteen alaan.

38 Koska on jo todettu, että Saksan liittotasavalta on tienkäyttömaksuista annetun lain hyväksyessään jättänyt noudattamatta sille perustamissopimuksen 76 artiklan nojalla kuuluvia jäsenyysvelvoitteita, ei ole enää syytä erikseen todeta mainitun jäsenvaltion rikkoneen perustamissopimuksen 5 artiklaa.

39 Kaikista edellä esitetyistä arvioista seuraa, että antaessaan 30.4.1990 lain raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen tienkäyttömaksuista liittovaltiossa Saksan liittotasavalta on jättänyt noudattamatta sille perustamissopimuksen 76 artiklan nojalla kuuluvia jäsenyysvelvoitteita.

Oikeudenkäyntikulut

40 Tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaisesti asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut. Koska Saksan liittotasavalta on hävinnyt asian, Saksan liittotasavalta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, mukaan lukien välitoimia koskevaa menettelyä koskevat oikeudenkäyntikulut. Väliintulijoina olevat Belgian kuningas-

kunta, Tanskan kuningaskunta, Ranskan tasavalta, Luxemburgin suurherttuakunta ja Alankomaiden kuningaskunta määrätään vastaamaan omista kuluistaan työjärjestyksen 69 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) **Antaessaan 30.4.1990 lain raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen tienkäyttömaksuista liittovaltiossa Saksan liittotasavalta on jättänyt noudattamatta sille ETY:n perustamissopimuksen 76 artiklan nojalla kuuluvia jäsenyysvelvoitteita.**

2) **Saksan liittotasavalta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, mukaan lukien välitoimia koskevaa menettelyä koskevat oikeudenkäyntikulut.**

3) **Väliintulijoina olevat Belgian kuningaskunta, Tanskan kuningaskunta, Ranskan tasavalta, Luxemburgin suurherttuakunta ja Alankomaiden kuningaskunta määrätään vastaamaan omista kuluistaan.**

Due Joliet Schockweiler Grévisse

Kapteyn Mancini Kakouris Moitinho de Almeida

Rodríguez Iglesias Díez de Velasco Zuleeg

Julistettiin Luxemburgissa 19 päivänä toukokuuta 1992.

J.-G. Giraud
kirjaaja

O. Due
presidentti

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN

on määrännyt seuraavaa:

1) **Saksan liittotasavallan on keskeytettävä raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen tienkäyttömaksuista liittovaltiossa 30.4.1990 annetussa laissa säädetyn tiemaksun kantaminen muissa jäsenvaltioissa rekisteröidyistä ajoneuvoista, kunnes pääasiassa annetaan tuomio.**

2) **Oikeudenkäyntikuluista päätetään myöhemmin.**

Annettiin Luxemburgissa 12 päivänä heinäkuuta 1990.

J.-G. Giraud
kirjaaja

O. Due
presidentti