YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO

26 päivänä syyskuuta 2000 *

Asiassa C-205/98,

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellisen yksikön virkamies L. Pignataro sekä komission oikeudellisessa yksikössä työskentelevä kansallinen asiantuntija A. Buschmann, prosessiosoite Luxemburgissa c/o oikeudellisen yksikön virkamies C. Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg,

kantajana,

vastaan

Itävallan tasavalta, asiamiehenään kanslerinviraston oikeudellisen osaston ministerineuvos H. Dossi, prosessiosoite Luxemburgissa Itävallan suurlähetystö, 3 rue des Bains,

vastaajana,

jossa kantaja vaatii yhteisöjen tuomioistuinta toteamaan, että Itävallan tasavalta ei ole noudattanut tiettyjen maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen verotuksen sekä tiettyjen infrastruktuurien käytöstä perittävien tie- ja

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

käyttömaksujen soveltamisesta jäsenvaltioissa 25 päivänä lokakuuta 1993 annetun neuvoston direktiivin 93/89/ETY (EYVL L 279, s. 32) 7 artiklan b alakohdan eikä 7 artiklan h alakohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se on toisaalta 1.7.1995 ja 1.2.1996 korottanut tiemaksuja koko Brennerin moottoritien tieosuudelta, joka on sellainen Itävallan läpiajoväylä, jota enimmäkseen käyttävät muista jäsenvaltioista peräisin olevat kuorma-autot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on yli 12 tonnia, ja koska se toisaalta ei ole soveltanut näitä tiemaksuja vain siltä osin kuin se on tarpeen Brennerin moottoritien rakentamis-, käyttö- ja kehittämiskulujen kattamiseksi,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN,

toimien kokoonpanossa: presidentti G. C. Rodríguez Iglesias, jaostojen puheenjohtajat J. C. Moitinho de Almeida (esittelevä tuomari), L. Sevón ja R. Schintgen sekä tuomarit P. J. G. Kapteyn, C. Gulmann, J.-P. Puissochet, P. Jann, M. Wathelet, V. Skouris ja F. Macken,

julkisasiamies:A. Saggio,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies H. A. Rühl,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan asianosaisten suulliset lausumat 1.12.1999 pidetyssä istunnossa, jossa komission asiamiehinä olivat L. Pignataro ja oikeudellisen yksikön virkamies M. Niejahr ja Itävallan tasavallan asiamiehenä H. Dossi,

kuultuaan julkisasiamiehen 24.2.2000 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Euroopan yhteisöjen komissio on nostanut EY:n perustamissopimuksen 169 artiklan (josta on tullut EY 226 artikla) nojalla kanteen, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 29.5.1998 ja jossa yhteisöjen tuomioistuinta vaaditaan toteamaan, että Itävallan tasavalta ei ole noudattanut tiettyjen maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen verotuksen sekä tiettyjen infrastruktuurien käytöstä perittävien tie- ja käyttömaksujen soveltamisesta jäsenvaltioissa 25 päivänä lokakuuta 1993 annetun neuvoston direktiivin 93/89/ETY (EYVL L 279, s. 32; jäljempänä direktiivi) 7 artiklan b alakohdan eikä 7 artiklan h alakohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se on toisaalta 1.7.1995 ja 1.2.1996 korottanut tiemaksuja koko Brennerin moottoritien tieosuudelta, joka on sellainen Itävallan läpiajoväylä, jota enimmäkseen käyttävät muista jäsenvaltioista peräisin olevat kuorma-autot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on yli 12 tonnia, ja koska se toisaalta ei ole soveltanut näitä tiemaksuja vain siltä osin kuin se on tarpeen Brennerin moottoritien rakentamis-, käyttö- ja kehittämiskulujen kattamiseksi.

Direktiivi

2 Direktiivin 2 artiklan mukaan "tiemaksulla" tarkoitetaan "tietyn summan maksamista siitä, että ajoneuvolla kuljetaan kahden paikan välinen matka käyttäen 7 artiklan d alakohdassa tarkoitettuja infrastruktuureja; summan suuruus perustuu kuljettuun matkaan ja ajoneuvoluokkaan" (toinen luetelmakohta), ja "ajoneuvolla" puolestaan tarkoitetaan "yksittäistä moottoriajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, joka on tarkoitettu ainoastaan maanteiden tavarakuljetukseen ja jonka suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia" (neljäs luetelmakohta).

3 Direktiivin 7 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Jäsenvaltiot voivat edelleen säilyttää tiemaksut tai ottaa käyttöön tiemaksuja ja/tai käyttömaksuja seuraavien edellytysten mukaan:

a) tie- ja käyttömaksuja ei saa periä samanaikaisesti saman tieosuuden käytöstä.

Jäsenvaltiot voivat kuitenkin soveltaa tiemaksuja tieverkoilla, joilla peritään käyttömaksuja siltojen, tunneleiden tai vuoristosolien käytöstä;

b) tie- ja käyttömaksuja sovelletaan syrjimättä suoraan tai epäsuorasti liikenteenharjoittajan kansallisuuden tai kuljetuksen lähtöpaikan taikka mää-

ränpään perusteella, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 8 artiklan 2 kohdan e alakohtaa ja 9 artiklaa;

— —

d) tie- ja käyttömaksuja peritään ainoastaan moottoriteiden käytöstä ja muiden sellaisten monikaistaisten teiden käytöstä, joilla on vastaavat ominaispiirteet kuin moottoriteillä, sekä siltojen, tunneleiden ja vuoristosolien käytöstä.

— —

h) tiemaksut perustuvat kyseisen infrastruktuuriverkon rakentamis-, käyttö- ja kehittämiskuluihin."

4 Direktiivin 13 artiklan mukaan jäsenvaltioiden oli saatettava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 1.1.1995. Itävallan tasavallan, Suomen tasavallan ja Ruotsin kuningaskunnan liittymisehdoista ja niiden sopimusten mukautuksista, joihin Euroopan unioni perustuu, tehdyn asiakirjan (EYVL 1994, C 241, s. 21 ja EYVL 1995, L 1, s. 1) nojalla tämä täytäntöönpanomääräaika velvoitti myös Itävallan tasavaltaa.

5 Yhteisöjen tuomioistuin kumosi asiassa C-21/94, parlamentti vastaan neuvosto, 5.7.1995 antamallaan tuomiolla (Kok. 1995, s. I-1827) direktiivin sen vuoksi, että Euroopan parlamenttia ei sen antamismenettelyssä oltu kuultu sääntöjenmukaisesti, mutta samalla se kuitenkin määräsi, että kumotun direktiivin vaikutukset pysyvät voimassa uuden direktiivin antamiseen asti.

6 Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat 17.6.1999 verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä direktiivin 1999/62/EY (EYVL L 187, s. 42), jolla sen neljännestä perustelukappaleesta ilmenevällä tavalla korvataan kumottu direktiivi.

Brennerin moottoritie

7 Brennerin moottoritie (A 13) yhdistää Itävallassa sijaitsevan Innsbruckin Brennerin solaan Italian rajalla. Se kuuluu niihin Alpit ylittäviin tieosuuksiin, jotka Itävallan liittovaltion lainsäädännössä on säädetty maksullisiksi. Vuoteen 1997 asti Alpen Straßen AG -yhtiö (jäljempänä Alpen Straßen) huolehti liittovaltion omistuksessa olevan Brennerin moottoritien käyttämisestä, kunnossapidosta ja kehittämisestä.

8 Vuodesta 1983 alkaen liittovaltion määräysvallassa oleva Asfinag-niminen rahoitusyhtiö (jäljempänä Asfinag) on keskitetysti huolehtinut niin Brennerin moottoritien kuin muidenkin moottoriteiden ja valtateiden Alpit ylittävien osuuksien rakentamis- ja kehittämiskulujen rahoituksesta.

9 Vuoteen 1997 asti voimassa olleen järjestelmän mukaan maksullisista tieosuuksista saadut tulot kuuluivat liittovaltiolle, mutta laissa ne osoitettiin kyseisen infrastruktuurin kunnossapitoon, käyttämiseen, hallinnointiin ja rahoitukseen. Alpen Straßen käytti tiemaksutulot suoraan kattaakseen kysymyksessä olleen infrastruktuurin käyttö-, kunnossapito- ja parantamismenot. Käyttämättä jääneet varat tuloutettiin Asfinagille, joka käytti ne hoitaakseen velkoja, jotka kaikki liittyivät sen rahoittamiin tiehankkeisiin. Koska perityistä tiemaksuista Asfinagille tuloutetulla osuudella pystyttiin kattamaan vain osa Asfinagin vuosittaisista

korkomenoista, Itävallan hallitus maksoi loput korkomenoista suoraan liittovaltion budjetista.

10 Infrastrukturfinanzierungsgesetzillä (laki infrastruktuurin rahoittamisesta), joka annettiin 11.9.1997, Asfinagille siirrettiin taannehtivasti 1.1.1997 alkaen vastuu Itävallan moottoriteiden ja valtateiden rakentamisesta, suunnittelusta, käyttämisestä, kunnossapidosta ja rahoittamisesta, ja se oikeutettiin kulujensa kattamiseksi perimään tie- ja käyttömaksuja omissa nimissään ja omaan lukuunsa.

11 Brennerin moottoritien tiemaksujärjestelmässä on yksi keskusmaksupiste, joka sijaitsee Schönbergissä noin 10 kilometriä Innsbruckista etelään, ja se on ainoa, joka on välittömästi moottoritien varrella. Sivumaksupisteet sijaitsevat moottoritieliittymien yhteydessä Stubaitalissa, Matrei/Steinachissa, Nößlachissa ja Brennerseellä.

12 Tiemaksuja peritään kolmessa eri maksuluokassa seuraavasti:

— tiemaksut koko tieosuudelta (Gesamtstrecke), jonka pituus on noin 34,5 kilometriä ja joka ulottuu Innsbruck Ostin ja Innsbruck Westin maksupisteestä Brennerin raja-asemalle. Koko tieosuuden maksu on myös suoritettava 19 kilometrin matkasta Schönbergin ja Matrei/Steinachin maksupisteiden välillä;

— tiemaksut osittaisilta tieosuuksilta (Teilstrecken) Innsbruckista Schönbergiin (10 km) ja Matrei/Steinachista Brennerin raja-asemalle (15,5 km) sekä näiden osuuksien osittaisilta osuuksilta, kuten esimerkiksi Innsbruck Ostista Patsch/Iglsiin (7 km), Innsbruck Ostista Stubaitaliin (10 km) ja Matrei/Steinachista Nößlachiin (7,4 km);

— tiemaksut lyhytosuudelta (Kurzstrecke), jollainen on viimeinen 1,5 kilometrin tieosuus Brennerseeltä Brennerin raja-asemalle.

13 Koko tieosuuden ajavilta ajoneuvoilta tiemaksu peritään Schönbergin keskusmaksupisteellä. Osittaisten tieosuuksien ja lyhytosuuden osalta tiemaksu peritään sivumaksupisteissä.

14 Maksujärjestelmää muutettiin 1.7.1995 alkaen niiden ajoneuvojen osalta, joissa on yli kolme akselia. Tämä tariffimuutos ilmeni lähinnä siinä, että vähämeluisten yli kolmeakselisten ajoneuvojen erityistariffi poistettiin samoin kuin mahdollisuus saada alennusta yli kolmeakselisille ajoneuvoille kausikortilla.

15 Koko tieosuuden osalta sovellettu 750 Itävallan šillingin (ATS) alennustariffi, joka oli siihen asti koskenut vähämeluisia yli kolmeakselisia ajoneuvoja, poistettiin, joten yli kolmeakselisista ajoneuvoista oli vastedes maksettava täysi tariffi eli 1 000 ATS (28,99 ATS/km). Samaten luovuttiin niin sanotuista pistekorteista ja sarjakorteista; pistekortilla yksittäisen matkan hinta oli alennettu 600 ATS:iin (17,39 ATS/km), ja sarjakortilla, jonka saattoi ostaa vähämeluisille ajoneuvoille, 500 ATS:iin (14,49 ATS/km).

16 Osittaisen tieosuuden ajaminen maksoi ennen ensimmäistä tariffimuutosta 300 ATS, mikä merkitsi sitä, että väli Innsbruckista Schönbergiin maksoi 30 ATS/km ja väli Matrei/Steinachista Brennerin raja-asemalle 19,35 ATS/km. Pistekortilla tämä hinta aleni 200 ATS:iin, jolloin väli Innsbruckista Schönbergiin maksoi 20 ATS/km ja väli Matrei/Steinachista Brennerin raja-asemalle 12,90 ATS/km. Osittaisen tieosuuden osalta säilytettiin 300 ATS:n tariffi 1.7.1995 jälkeenkin, mutta pistekortit korvattiin ennakkomaksukorteilla, joilla Innsbruckin ja Schönbergin välisellä osuudella sovellettu alennustariffi säilyi

muuttumattomana 200 ATS:ssä ja Matrei/Steinachin ja Brennerin raja-aseman välinen alennustariffi nousi 240 ATS:iin (15 ATS/km).

17 Lyhytosuudella yksittäisen matkan hinta pysyi muuttumattomana 100 ATS:ssä (66,67 ATS/km) ja samoin alennustariffi, joka oli edellyttänyt pistekortin ostamista, pysyi muuttumattomana 80 ATS:ssä (53,33 ATS/km). Pistekortin korvanneella ennakkomaksukortilla sai saman alennustariffin kuin aikaisemminkin.

18 Maksujärjestelmää muutettiin yli kolmeakselisten ajoneuvojen osalta uudestaan 1.2.1996 lukien.

19 Koko tieosuuden hinnaksi tuli vähämeluisten ja vähäpäästöisten kuorma-autojen osalta 1 150 ATS (33,33 ATS/km) ja muiden yli kolmeakselisten ajoneuvojen osalta 1 500 ATS (43,48 ATS/km). Öiseen aikaan hinnaksi tuli kaikkien yli kolmeakselisten ajoneuvojen osalta 2 300 ATS (66,67 ATS/km). Alennustariffeja ei enää otettu käyttöön, sillä ennakkomaksukortin ostamisella ei ollut vaikutusta hintaan.

20 Osittaisen tieosuuden hintaa (300 ATS) ei tämän toisen tariffimuutoksen yhteydessä nostettu. Alennustariffia, jonka sai ennakkomaksukortin ostamalla ja joka oli matkasta riippuen 200 ATS tai 240 ATS, ei myöskään korotettu. Yötariffin osalta ei ollut mitään erityisjärjestelmää, eikä myöskään vähämeluisten ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osalta.

21 Lyhytosuuden osalta täyttä tariffia (100 ATS) ei korotettu, kuten ei korotettu ennakkomaksukortin osalta sovellettua hintaakaan (80 ATS).

22 On huomattava, että Innsbruckin ja Matrei/Steinachin (19 km) sekä Schönbergin ja Matrei/Steinachin (9 km) välisillä tieosuuksilla, jotka periaatteessa rinnastetaan koko tieosuuteen, sovelletaan erityistä niin sanottua puolitettua tariffia niihin yli kolmeakselisiin kuorma-autoihin, jotka ajavat saman matkan edestakaisin. Sovellettaessa tätä tariffia, joka oli jo voimassa ennen heinäkuun alkua vuonna 1995, paluulipun voi saada Schönbergin keskusmaksupisteessä ilmaiseksi paluumatkalla Matrei/Steinachista Innsbruckiin, joten tämä edestakainen matka voidaan ajaa pelkän meno-osuuden hinnalla (joko 1 150 ATS tai 1 500 ATS sen sijaan että hinta olisi 2 300 ATS tai 3 000 ATS). Jos edestakainen matka maksetaan ennakkomaksukortilla, Schönbergin maksupiste antaa paluumatkalla koko tieosuutta koskevan 1 100 ATS:n etukupongin meluisille ja päästöjä aiheuttaville ajoneuvoille ja 750 ATS:n etukupongin vähämeluisille ja vähäpäästöisille ajoneuvoille. Tämän järjestelmän ansiosta kaikkien yli kolmeakselisten ajoneuvojen edestakainen matka maksaa vain 400 ATS eli 10,53 ATS/km 38 kilometrin pituisella reitillä Innsbruck—Matrei/Steinach—Innsbruck ja 22,22 ATS/km 18 kilometrin pituisella reitillä Schönberg—Matrei/Steinach—Schönberg.

23 Lopuksi on vielä täsmennettävä, että rekka-autot, joiden suurin sallittu kuorma on 7,5 tonnia tai enemmän, eivät saa käyttää Brennerin moottoritien rinnalla kulkevaa maksutonta tietä.

Oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely

24 Itävallan hallitus ilmoitti 31.5.1995 päivätyllä kirjeellä komissiolle, että se aikoi muuttaa Brennerin moottoritiellä käytettävää tiemaksujärjestelmää 1.7.1995 lukien.

25 Komissio pyysi 9.6.1995 Itävallan hallitukselta tarkempia tietoja tästä uudesta järjestelmästä sekä kannanottoa sen yhteensoveltuvuudesta direktiivin kanssa.

26 Itävallan viranomaiset vastasivat pyyntöön 27.6.1995.

27 Sen selvittämiseksi, saattoiko tiemaksujen huomattava korotus 1.7.1995 lukien olla perusteltu menojen kohoamisen vuoksi, komissio pyysi 4.8.1995 Itävallan viranomaisilta yhteenvetoa siitä, mitkä ovat viimeisten kymmenen vuoden aikana olleet Brennerin moottoritieltä vuosittain saadut tulot ja mitkä olivat sen aiheuttamat menot, sekä ennustetta tulojen ja menojen suuruudesta seuraavina kahtena tai kolmena vuotena.

28 Itävallan hallitus vastasi tähän pyyntöön 15.1.1996. Kyseisenä päivänä lähetetyllä kirjeellä se ilmoitti komissiolle 9.1.1996 tekemästään päätöksestä, jolla toistamiseen muutettiin Brennerin moottoritien tiemaksujärjestelmää 1.2.1996 lukien.

29 Vastauksena 25.1.1996 päivättyyn komission kirjeeseen Itävallan viranomaiset toimittivat komissiolle 8.2.1996 tarkempia yksityiskohtia niistä syistä, jotka olivat johtaneet tähän uuteen tariffimuutokseen.

30 Komissio ilmoitti 9.4.1996 päivätyllä kirjeellä Itävallan hallitukselle, että kyseiset kaksi tariffimuutosta olivat sen mielestä ristiriidassa direktiivistä seuraavien vaatimusten kanssa. Ensinnäkin nämä tariffimuutokset merkitsivät direktiivin 7 artiklan b alakohdassa kiellettyä syrjintää, koska niitä sovellettiin vain yli kolmeakselisiin ajoneuvoihin, jotka enimmäkseen olivat muualla kuin Itävallassa rekisteröityjä, ja vain koko Brennerin moottoritien tieosuudella, joka on pakollinen läpikulkureitti, jota niinikään enimmäkseen käyttävät muualla kuin Itävallassa rekisteröidyt ajoneuvot. Sen sijaan osittaisia tieosuuksia, joita riidanalaiset korotukset eivät koskeneet, käyttivät pääasiallisesti Itävallassa rekisteröidyt ajoneuvot. Toiseksi riidanalaiset korotukset eivät direktiivin 7 artiklan h alakohdan vastaisesti olleet oikeassa suhteessa Brennerin moottoritien rakentamis- ja käyttökuluihin. Tästä syystä komissio vaati perustamissopimuksen 169 artiklassa määrätyn menettelyn mukaisesti Itävallan hallitusta esittämään sille kahden kuukauden määräajassa huomautuksensa

väitteestä, että kyseinen tiemaksujärjestelmä on ristiriidassa yhteisön oikeuden kanssa.

31 Vastauksessaan, joka oli päivätty 5.6.1996, Itävallan hallitus kiisti väitteen direktiivin 7 artiklan b alakohdassa tarkoitetusta syrjinnästä, koska sen mielestä koko tieosuuden tiemaksut ja osittaisten tieosuuksien tiemaksut eivät olleet toisiinsa verrattavissa. Lisäksi direktiivin 7 artiklan h alakohdan vaatimukset oli niin ikään täytetty, koska syynä riidanalaisiin korotuksiin olivat Itävallan moottoritie- ja valtatieverkostosta aiheutuneet huomattavat kustannukset, joiden rahoituksen hoiti keskitetysti Asfinag.

32 Komissio pyysi 30.7.1996 päivätyllä kirjeellä Itävallan hallitukselta selvitystä siitä, miksi erityisesti enintään kolmeakselisten kuorma-autojen osalta oli mahdollista ostaa vuosilippu vain itävaltalaisille ajoneuvoille. Itävallan hallitus ilmoitti 10.10.1996 komissiolle, että tässä suhteessa erilainen kohtelu tulisi päättymään 1.11.1996 lukien.

33 Itävallan viranomaisten selvitykset eivät vakuuttaneet komissiota, joten se osoitti 13.1.1997 Itävallan hallitukselle perustellun lausunnon, jossa se totesi, että Itävallan tasavalta oli kahdella riidanalaisella korotuksella rikkonut direktiivin 7 artiklan b ja h alakohtaa. Tämän vuoksi se kehotti Itävaltaa toteuttamaan kahden kuukauden määräajassa direktiivin noudattamisen edellyttämät toimenpiteet.

34 Vastauksessa, joka oli päivätty 28.5.1997, Itävallan hallitus pysyi kannassaan ja selvensi sitä edelleen. Se toimitti 7.11.1997 päivätyllä kirjeellä selvityksiä siitä järjestelmästä, jota sovellettiin Innsbruckin ja Matrei/Steinachin välisiin edestakaisiin matkoihin (puolitettu erityistariffi).

35 Itävallan hallitus toimitti lopuksi asian selvittämiseksi komissiolle 17.2.1998 päivätyllä kirjeellään vielä uuden laskelman niistä infrastruktuurikuluista, jotka koskivat Brennerin solaa. Tämä laskelma perustui laskentatapaan, jota Sveitsin liittovaltio oli käyttänyt selvittääkseen neuvotteluissaan Euroopan unionin kanssa niitä maksuja, joita se sovelsi Baselin ja Chiasson välisen solan läpi ajaviin 40-tonnisiin kuorma-autoihin.

36 Koska komissio katsoi, että Itävallan tasavalta ei ollut toteuttanut tarpeellisia toimenpiteitä korjatakseen jäsenyysvelvoitteidensa noudattamatta jättämisen, se on nostanut nyt käsiteltävänä olevan kanteen.

Tutkittavaksi ottaminen

37 Itävallan hallitus kiinnittää huomiota siihen, että komissio edelleenkin nostaa jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevia kanteita direktiivin perusteella, vaikka yli kolme vuotta on kulunut siitä, kun yhteisöjen tuomioistuin antoi edellä mainitussa asiassa parlamentti vastaan neuvosto tuomion, jossa direktiivi kumottiin, olkoonkin että sen vaikutukset määrättiin pysymään voimassa väliaikaisesti siihen asti, kunnes uusi direktiivi on säädetty, minkä tuomion mukaan tuli tapahtua kohtuullisessa ajassa.

38 Itävallan hallitus ei suoranaisesti väitä, että kanne olisi jätettävä tutkimatta, mutta se kuitenkin toteaa, että sen hyväksyminen, että neuvosto voi olla antamatta lainmukaisen oikeustilan palauttavaa säädöstä ja että se voi siten jatkaa lainvastaista oikeustilaa jäsenvaltioiden haitaksi, on ristiriidassa erityisesti sen EY:n perustamissopimuksen 5 artiklan (josta on tullut EY 10 artikla) taustalla olevan oikeussäännön kanssa, joka velvoittaa jäsenvaltiot ja yhteisön toimielimet lojaaliin ja vastavuoroiseen yhteistyöhön.

39 Itävallan hallituksen mukaan on vastoin perustamissopimuksen henkeä arvostella sitä menettelystä, jota väitetään sellaisen säädöksen vastaiseksi, jonka yhteisöjen tuomioistuin on kumonnut, ottaen huomioon että asiassa toimivaltaisen toimielimen toimettomuuden vuoksi tilanteen oikaiseminen on jo pitkittynyt yli kolmeen vuoteen vastoin EY:n perustamissopimuksen 176 artiklan ensimmäistä kohtaa (josta on muutettuna tullut EY 233 artiklan ensimmäinen kohta).

40 Vastaajana oleva hallitus katsoo, että tämä johtopäätös on sitäkin oikeampi esillä olevassa asiassa, jossa — kuten yhteisöjen tuomioistuin totesi edellä mainitussa asiassa parlamentti vastaan neuvosto annetussa tuomiossa — ne muutokset, jotka oli tehty parlamentin hyväksymään direktiiviehdotukseen KOM(92) 405 lopullinen (EYVL 1992, C 311, s. 63) ja jotka oli lisätty direktiivin tekstiin, olivat olennaisia, minkä vuoksi tätä direktiiviä ei olisi hyväksytty tässä muodossa, jos neuvosto olisi kuullut parlamenttia uudelleen. Lisäksi direktiivissä ei riittävästi otettu huomioon ympäristönsuojeluvaatimuksia.

41 Aluksi on todettava, että edellä mainitussa asiassa parlamentti vastaan neuvosto annetussa tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että liikenneverojen yhdenmukaistamisen keskeytymisen välttämiseksi sekä tärkeistä oikeusvarmuutta koskevista syistä oli syytä tilapäisesti pitää voimassa kaikki kumotun direktiivin oikeusvaikutukset siihen asti, kunnes uusi direktiivi on annettu (31 ja 32 kohta), mihin yhteisöjen tuomioistuin lisäsi, että yhteisön lainsäätäjällä on velvollisuus kohtuullisessa ajassa korjata säännösten vastainen menettelynsä (33 kohta).

42 Kuten tämän tuomion 6 kohdassa on todettu, Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat 17.6.1999 eli lähes neljä vuotta edellä mainitussa asiassa parlamentti vastaan neuvosto annetun tuomion jälkeen direktiivin 1999/62/EY, jolla korvattiin kumottu direktiivi.

43 Vaikka tällainen viive tuomion antamisen ja uuden direktiivin 1999/62/EY antamisen välillä saattaakin ensiarviolta vaikuttaa pitkältä, se ei kuitenkaan voi estää komissiota täyttämästä tehtäväänsä perustamissopimuksen vaalijana ja aloittamasta perustamissopimuksen 169 artiklan mukainen menettely, joka

saattaa päättyä asian vireillepanoon yhteisöjen tuomioistuimessa sen toteamiseksi, että on jätetty noudattamatta niitä jäsenyysvelvoitteita, jotka seuraavat kumotusta direktiivistä, jonka vaikutukset pysyivät voimassa kumoamisesta huolimatta, kuten edellä mainitussa asiassa parlamentti vastaan neuvosto annetussa tuomiossa siinä esitettyjen perustelujen vuoksi määrätään.

44 Tältä osin on syytä täsmentää, että perustamissopimuksen 169 artiklassa tarkoitetun menettelyn tavoitteena on estää se, että jäsenvaltiot jättävät noudattamatta yhteisön oikeuden mukaisia velvoitteitaan (ks. erityisesti asia 48/65, Lütticke ym. v. komissio, tuomio 1.3.1966, Kok. 1966, s. 27 ja 39; Kok. Ep. I, s. 238), ja että lisäksi on komission harkintavallassa, päättääkö se ryhtyä tai olla ryhtymättä tällaiseen menettelyyn.

45 Näin ollen kanne otetaan tutkittavaksi.

Pääasia

46 Aluksi on todettava, että on selvää, että Brennerin moottoritie on direktiivin 2 artiklan ensimmäisessä luetelmakohdassa tarkoitettu "moottoritie" ja että sen käytön vastineeksi perityt tiemaksut sisältyvät siihen "tiemaksun" käsitteeseen, joka on määritelty direktiivin 2 artiklan toisessa luetelmakohdassa. Lisäksi on todettava, että direktiivi koskee ainoastaan sellaisia "ajoneuvoja", jotka vastaavat direktiivin 2 artiklan neljännen luetelmakohdan määritelmää, jonka mukaan ajoneuvon on oltava tarkoitettu maanteiden tavarakuljetukseen ja sen suurimman sallitun kokonaispainon on oltava vähintään 12 tonnia.

47 Kanteessaan komissio väittää toisaalta, että Itävallan tasavalta on jättänyt noudattamatta direktiivin 7 artiklan b alakohdan mukaisia jäsenyysvelvoitteitaan, koska yli kolmeakseliset ajoneuvot, joita riidanalaiset korotukset koskevat, ovat olennaisessa määrin ajoneuvoja, joita ei ole rekisteröity Itävallassa. Toisaalta

Itävallan tasavalta on komission mukaan jättänyt noudattamatta direktiivin 7 artiklan h alakohdan mukaisia jäsenyysvelvoitteitaan, koska vastoin tämän säännöksen vaatimuksia syynä kyseisiin korotuksiin eivät olleet kyseisen infrastruktuuriverkon rakentamis-, käyttö- ja kehittämiskulut.

Kanneperuste, joka koskee direktiivin 7 artiklan b alakohdan rikkomista

48 Komissio korostaa, että direktiivin 7 artiklan b alakohdassa velvoitetaan kaikki jäsenvaltiot soveltamaan tiemaksuja syrjimättä suoraan tai epäsuorasti liikenteenharjoittajan kansallisuuden tai kuljetuksen lähtöpaikan taikka määränpään perusteella. Riidanalaisista korotuksista kumpikin oli syrjivä sekä kuljettajan kansallisuuden että kuljetuksen lähtöpaikan tai määränpään perusteella.

49 On syytä tutkia erikseen tämän kanneperusteen kaksi osaa.

Väite syrjinnästä liikenteenharjoittajan kansallisuuden perusteella.

50 Komissio toteaa, että kyseisillä kahdella tariffimuutoksella koko tieosuuden ajaminen on huomattavasti kallistunut sen vuoksi, että alennusmahdollisuudet poistuivat 1.7.1995 ja että tieosuuden hintaa korotettiin kaksi kertaa peräkkäin. Komissio täsmentää tältä osin, ettei sillä ole merkitystä, johtuuko hinnankorotus alennusmahdollisuuksien poistamisesta vai tariffien korotuksesta. Riippumatta niistä teknisistä yksityiskohdista, jotka itse asiassa olivat syynä tähän lopputulokseen, direktiivin soveltamista arvioitaessa ratkaisevaa on taloudellinen lopputulos eli tienkäytön tosiasiallinen kallistuminen.

51 Komission mukaan riidanalaisista korotuksista seuraa, että Brennerin moottoritien maksujärjestelmä on huomattavan epäedullinen muihin jäsenvaltioihin rekisteröidyille ajoneuvoille, joita yleensä käyttävät sellaiset liikenteenharjoittajat, joilla ei ole Itävallan kansallisuutta. Ulkomaiset liikenteenharjoittajat, joiden pitää maksaa korkeampi tariffi tieosuudelta, ovat selvästi huonommassa asemassa kuin ne pääosiltaan itävaltalaiset liikenteenharjoittajat, jotka käytännössä liikkuvat lähestulkoon yksinomaisesti tien osaosuuksilla, joilla voi hyödyntää edullisempaa tariffia tai erityisalennuksia.

52 Näin ollen koko tieosuuden ajamisesta maksettava hinta, joka on selvässä epäsuhteessa osittaisista tieosuuksista perittäviin maksuihin ja välin Innsbruck—Matrei/Steinach edestakaisen matkan hintaan, on direktiivin 7 artiklan b alakohdassa tarkoitettua epäsuoraa syrjintää kansallisuuden perusteella (ks. vastaavasti asia C-18/93, Corsica Ferries, tuomio 17.5.1994, Kok. 1994, s. I-1783, 33—35 kohta).

53 Komissio katsoo, että epäsuoraa syrjintää voidaan todeta myös siinä, että riidanalaiset korotukset koskivat kokonaisuutena vain yli kolmeakselisten ajoneuvojen luokkaa, jossa valtaenemmistö on ulkomailla rekisteröityjä ajoneuvoja.

54 Itävallan hallituksen mukaan tiemaksuja ei ole korotettu 1.7.1995 ottaen huomioon, että tuolloin voimassa olleiden erilaisten alennusten poistaminen ei voi olla vastoin direktiiviä, jossa ei edellytetä alennusten myöntämistä tai säilyttämistä. Niinpä yhden matkan osalta ainoana voimassaoleva 1 000 ATS:n tariffi, jota on sovellettu 1.7.1995 lukien kaikkiin koko tieosuuden ajaviin yli kolmeakselisiin kuorma-autoihin, on otettu käyttöön jo 1.1.1992.

55 Lisäksi yhtäältä koko tieosuuteen sovellettava tiemaksujärjestelmä ja toisaalta osittaisiin tieosuuksiin ja lyhytosuuteen sovellettava tiemaksujärjestelmä ovat Itävallan hallituksen mielestä kaksi eri asiaa, jotka eivät ole toisiinsa verratta-

vissa. Brennerin moottoritien osittaiset tieosuudet ja lyhytosuus ajetaan pääasiallisesti ajoneuvoilla, joiden paino on alle 7,5 tonnia ja jotka painoluokkansa vuoksi voivat käyttää rinnakkaistietä. Sitä vastoin koko Brennerin moottoritien tieosuutta käyttävät, sikäli kuin kysymys on kuorma-autoista, pääasiallisesti ajoneuvot, joiden paino on yli 7,5 tonnia ja joilta rinnakkaistien käyttö on kielletty. Jos tiemaksujen korotukset olisi laajennettu koskemaan myös osittaisia tieosuuksia ja lyhytosuutta, osa liikenteestä olisi siirtynyt maksuttomaan tieverkkoon tavalla, jota ei voida hyväksyä. Tariffien korotuksen rajoittaminen koko tieosuuteen oli siten perusteltua jo sen vuoksi, että tilanteet erosivat toisistaan edellä kuvatulla tavoin.

56 Vaikka otetaan huomioon vain direktiivissä tarkoitetut ajoneuvot eli ajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on yli 12 tonnia, tiemaksujen korotus ei Itävallan hallituksen mielestä ole johtanut erilaisten sääntöjen soveltamiseen samanlaisissa tapauksissa, koska tiemaksut, jotka kohdistuivat tieosuuteen kokonaisuudessaan, eivät kyseisten kahden tariffimuutoksenkaan jälkeen olleet epäsuhteessa tiemaksuihin, joita sovellettiin osittaisiin tieosuuksiin ja lyhytosuuteen.

57 Itävallan viranomaiset katsovat, että tiemaksujen objektiivinen esitys on tehtävä käyttäen sellaista vertailutaulukkoa, joka sisältää kaikki mahdolliset Brennerin moottoritien tieosuudet ja josta käy matkakohtaisesti ilmi kilometrikohtainen tariffi ja lisäksi se, millaisesta liikenteestä on kysymys, jolloin toisistaan on erotettava kauttakulkuliikenne (lähtöpaikka ja määränpää Itävallan ulkopuolella), lähtevä liikenne (lähtöpaikka Itävallassa), saapuva liikenne (määränpää Itävallassa) ja sisäinen liikenne (lähtöpaikka ja määränpää Itävallassa). Laskemalla näiden kilometritariffien keskiarvo saadaan kullekin liikennetyypille kilometrikohtainen keskiarvotariffi, jota on sitten mahdollista objektiivisesti vertailla. Tällainen laskutoimitus antaa kauttakulkuliikenteelle kilometrikohtaiseksi keskiarvotariffiksi 33,33 ATS, joka on summa, johon myös komissio on päätynyt. Saapuvan liikenteen ja lähtevän liikenteen vastaava keskiarvo on noin 32,57 ATS/km ja Brennerin moottoritievyöhykkeen sisällä paikallisen liikenteen keskiarvo on 36,79 ATS/km. Näin lasketut luvut ovat täysin toisiaan vastaavia, joten tiemaksujärjestelmä ei ole millään tavoin direktiivissä kielletyllä tavalla syrjivä.

58 Itävallan hallituksen mukaan koko tieosuuden tariffia voidaan objektiivisesti ja pitävästi vertailla osittaisten tieosuuksien ja lyhytosuuden tariffiin vain siten, että otetaan huomioon kaikkien tieosuuksien tariffit. Toisin kuin komissio väittää, tariffit ovat näet erilaisia sekä hyvin vilkkaasti liikennöidyillä osuuksilla (10,53 ATS:stä/km välillä Innsbruck—Matrei/Steinach aina 66,67 ATS:iin/km välillä Stubaital—Patsch/Igls) että vähemmän vilkkailla osuuksilla (17,14 ATS:stä/km välillä Matrei/Steinach—Brennersee aina 69,70 ATS:iin/km välillä Stubaital—Nößlach). Huomioon otettavasta kahdestakymmenestä tieosuudesta yhdellätoista kilometrihinta on Itävallan hallituksen laskelmien mukaan suurempi kuin se, jota päiväsaikaan sovelletaan vähämeluisiin ja vähäpäästöisiin, koko tieosuudella liikennöiviin ajoneuvoihin.

59 Itävallan hallitus toteaa, että objektiivisin kriteerein saatu koko tieosuuden keskiarvotariffi ei huomattavasti eroa osittaisiin tieosuuksiin ja lyhytosuuteen sovellettavasta tariffista, joten kohtelu ei ole epäyhdenvertaista eikä kyse siten ole epäsuorasta syrjinnästä. Näin ollen sen selvittämisellä, mikä on erimaalaisten ajoneuvojen prosentuaalinen osuus kunkin tieosuuden liikennöinnissä, ei ole merkitystä.

60 Mitä tulee siihen väitteeseen, että molemmat tariffimuutokset olisivat koskeneet ainoastaan yli kolmeakselisia ajoneuvoja, jotka on pääosin rekisteröity muissa jäsenvaltioissa, Itävallan hallitus toteaa, että on liioiteltua väittää, että lähestulkoon kaikki ajoneuvot, joista maksetaan enintään kolmeakselisiin ajoneuvoihin sovellettavaa tariffia, jota ei muutettu, olisivat itävaltalaisia. Itse asiassa tätä tariffia sovelletaan myös lähes kaikkiin linja-autoihin. Linja-autot, jotka käyttävät Brennerin moottoritietä, muodostavat 42 prosenttia ajoneuvoluokasta B (ajoneuvot, joissa on enintään kolme akselia, joiden korkeus maasta etuakselin päälle mitattuna on yli 1,30 metriä), ja niiden linja-autojen osuus, jotka on rekisteröity muissa jäsenvaltioissa, on noin 93 prosenttia tästä määrästä. Muista kuljetusajoneuvoista, joissa on enintään kolme askelia, 32 prosenttia on rekisteröity ulkomailla ja 68 prosenttia Itävallassa. Ulkomaisten linja-autojen osuus muodostuu näin ollen 39 prosentiksi (42 prosenttia × 0,93) ja ulkomaisten kuorma-autojen osuus 19 prosentiksi (58 prosenttia × 0,32), joten kaikkiaan 58 prosenttia ajoneuvoluokan B ajoneuvoista on ulkomaisia.

61 Itävallan hallitus katsoo vielä, että vastoin komission kantaa yli kolmeakseliset ajoneuvot eivät ole verrattavissa enintään kolmeakselisiin ajoneuvoihin, koska yli kolmeakseliset ajoneuvot kuluttavat tiestöä ja saastuttavat ympäristöä enemmän kuin pienemmät ajoneuvot.

62 On syytä huomata, että ensimmäisen kanneperusteensa ensimmäisellä osalla komissio arvostelee Itävallan tasavaltaa asiallisesti siitä, että se kyseisellä kahdella tariffimuutoksella on vahvistanut tiemaksut tavalla, josta seuraa direktiivin 7 artiklan b alakohdassa tarkoitettua liikenteenharjoittajan kansallisuuteen perustuvaa epäsuoraa syrjintää, koska nämä muutokset kohdistuvat pääosin muissa jäsenvaltioissa rekisteröityihin ajoneuvoihin.

63 Kuten julkisasiamies on perustellusti todennut ratkaisuehdotuksensa 22 kohdassa, on syytä hyväksyä komission näkemys, jonka mukaan sen selvittämiseksi, onko liikenteenharjoittajia epäsuorasti syrjitty näiden kansallisuuden perusteella, ajoneuvojen rekisteröinti on pätevä arviointiperuste, koska Euroopan unionissa maanteiden tavarakuljetusten nykyvaiheessa muissa jäsenvaltioissa rekisteröityjä ajoneuvoja käyttävät yleensä saman jäsenvaltion taloudelliset toimijat (ks. vastaavasti kansallisen lipun alla purjehtivista aluksista em. asia Corsica Ferries, tuomion 33 kohta). Itävallan hallitus ei sitä paitsi ole tässä oikeudenkäynnissä riitauttanut tätä liikenteenharjoittajan kansallisuuden ja liikenteenharjoittajan käyttämän ajoneuvon rekisteröintivaltion välistä vastaavuutta.

64 Tähän on lisättävä, kuten myös komissio toteaa, että kyseiset kaksi tariffimuutosta koskivat vain niitä ajoneuvoja, joissa on yli kolme akselia ja jotka ajavat koko Brennerin moottoritien tieosuuden.

65 Kuten julkisasiamies on korostanut ratkaisuehdotuksensa 25 ja 26 kohdassa, Brennerin moottoriteillä sovellettavien ja edellä tämän tuomion 15—22 kohdassa

selvitettyjen tiemaksujen vertailusta ilmenee selvästi, että kummallakin tariffimuutoksella on ollut se vaikutus, että tiemaksut ovat merkittävästi nousseet vain yli kolmeakselisten ajoneuvojen osalta, jotka ajavat koko Brennerin moottoritien tieosuuden, tämä kuitenkin sillä täsmennyksellä, että Matrei/Steinachin ja Brennerin raja-aseman välisellä osittaisella tieosuudella sovellettua alennustariffia on korotettu 200 ATS:stä 240 ATS:iin. Kuten komissio on perustellusti huomauttanut, se seikka, että riidanalaiset korotukset ovat osaksi seurausta alennustariffien poistamisesta, ei millään tavoin muuta edellä todettua.

66 Niinpä 1.2.1996 lukien koko tieosuuden ajavien yli kolmeakselisten ajoneuvojen tiemaksut ovat 1.7.1995 edeltäneeseen aikaan verrattuna nousseet 150 prosentilla päiväajalta ja 283 prosentilla yöajalta. Vähämeluisten ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osalta korotus on ollut 130 prosenttia päiväsaikaan ja 360 prosenttia yöaikaan. Sitä vastoin riidanalaiset korotukset eivät ole koskeneet ajoneuvoja, joissa on enintään kolme akselia, ja tämä siitä riippumatta, mikä tieosuus niillä on ajettu, ja sama koskee yli kolmeakselisista ajoneuvoista niitä, joilla ei ajeta koko Brennerin moottoritien tieosuutta, lukuun ottamatta sitä edellä todettua pientä muutosta, joka koski Matrei/Steinachin ja Brennerin raja-aseman välistä matkaa. Lopuksi on vielä todettava, että ottaen huomioon puolitetun erityistariffin, jota sovellettiin meno-paluumatkoihin osuudella Schönberg—Matrei/Steinach, hinta tällä osuudella ei ole muuttunut.

67 Lisäksi on huomattava, että liittovaltion talousministeriön toimeksiannosta Wienissä vuonna 1995 laaditusta erityisselvityksestä "Alpenquerender Straßengüterverkehr 1994" (tavaroiden tiekuljetukset Alppien yli vuonna 1994; jäljempänä vuoden 1995 selvitys) — jonka tuloksia Itävallan hallitus ei ole kiistänyt — ilmenee, että noin 84 prosenttia yli kolmeakselisista ajoneuvoista on rekisteröity muualla kuin Itävallassa, ja yli kolmeakselisista ajoneuvoista puolestaan 99 prosenttia ajaa koko Brennerin moottoritien tieosuuden.

68 Ottaen näin ollen huomioon tämän tuomion 63 kohdassa mainittu liikenteenharjoittajien kotivaltion ja liikenteenharjoittajan käyttämän ajoneuvon rekisteröintivaltion välinen vastaavuus, on katsottava, että kyseisestä kahdesta

tariffimuutoksesta johtuneet riidanalaiset korotukset koskivat valtaosin muiden jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajia.

69 Sen selvittämiseksi, onko tiemaksuja vahvistettaessa jätetty noudattamatta direktiivin 7 artiklan b alakohdassa säädettyä liikenteenharjoittajan kansallisuuteen perustuvan syrjinnän kieltoa, on tutkittava, ovatko vastoin Itävallan hallituksen väitettä ajoneuvot, joita ei ole rekisteröity Itävallassa ja joita riidanalaiset korotukset pääosin koskevat, samankaltaisessa tilanteessa kuin Itävallassa rekisteröidyt ajoneuvot, joihin nämä korotukset eivät kohdistu ja joilta komission mukaan peritään kilometriä kohden huomattavasti alempi taksa.

70 Yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan syrjintää on ainoastaan erilaisten sääntöjen soveltaminen samankaltaisissa tilanteissa tai saman säännön soveltaminen erilaisissa tilanteissa (ks. erityisesti asia C-279/93, Schumacker, tuomio 14.2.1995, Kok. 1995, s. I-225, 30 kohta).

71 Komission mukaan koko Brennerin moottoritien tieosuudella liikennöivien yli kolmeakselisten ajoneuvojen tilannetta on verrattava siihen tilanteeseen, jossa ovat osittaisen tieosuuden ajavat yli kolmeakseliset ajoneuvot ja koko tieosuuden ajavat enintään kolmeakseliset ajoneuvot.

72 Vastauksessaan yhteisöjen tuomioistuimen kirjalliseen kysymykseen komissio täsmensi kantaansa siitä, mitkä osittaisista tieosuuksista olisi otettava huomioon vertailtaessa niitä yli kolmeakselisia ajoneuvoja, joilla ajetaan koko tieosuus, niihin yli kolmeakselisiin ajoneuvoihin, joilla ajetaan osittaisia tieosuuksia. Komission mielestä vertailun tulee koskea seuraavia neljää tieosuutta: Innsbruckista Schönbergiin (tai Stubaitaliin) ulottuva noin 10 kilometrin tieosuus, jonka muuttumaton hinta ennakkomaksukorttia käyttäen on 200 ATS eli 20 ATS/km; Innsbruckista Matrei/Steinachiin ulottuva noin 19 kilometrin tieosuus, jonka muuttumaton hinta on puolitettua erityistariffia ja ennakkomaksukorttia käyttäen 200 ATS eli 10,53 ATS/km; Schönbergistä Brennerin raja-

asemalle ulottuva noin 24,5 kilometrin tieosuus, jonka tiemaksut vastaavat koko tieosuudelle sovellettavia tiemaksuja; ja neljäntenä Matrei/Steinachista Brennerin raja-asemalle ulottuva noin 15,5 kilometrin tieosuus, jonka hinta on 240 ATS eli 15,48 ATS/km.

73 On katsottava, kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 34 kohdassa, että vertailussa on otettava huomioon seuraavat kolme tieosuutta: Innsbruck—Schönberg, Innsbruck—Matrei/Steinach ja Matrei/Steinach—Brennerin raja-asema. Sitä vastoin vertailussa ei osittaisena tieosuutena ole syytä ottaa huomioon Schönbergin ja Brennerin raja-aseman välistä tieosuutta, jonka komissio on myös maininnut, sillä se on joka suhteessa rinnastettu koko tieosuuteen.

74 On hylättävä Itävallan hallituksen väite siitä, että tehtäessä vertailua koko tieosuuden kilometrikohtaiseen keskihintaan olisi otettava huomioon kaikki osittaiset tieosuudet.

75 Kuten julkisasiamies on perustellusti todennut ratkaisuehdotuksensa 35 kohdassa, vertailussa on otettava huomioon ne osittaiset tieosuudet, joita yli kolmeakseliset ajoneuvot ovat tosiasiallisesti käyttäneet vastaavanlaiseen liikenteeseen kuin johon koko tieosuutta on todettu käytettävän. Komissio on tältä osin perustellusti huomauttanut, että tämän tuomion 72 kohdassa mainitut tieosuudet ovat ainoita, jotka palvelevat elinkeinoelämän kannalta keskeisiä paikkoja eli Innsbruckia, Fulpmesiä Stubaitalin lähistöllä ja Matreita, kun taas muut moottoritien varrella sijaitsevat paikat ovat pikemminkin matkailun kannalta merkittäviä. Näin ollen on katsottava, että niillä yli kolmeakselisilla ajoneuvoilla, jotka liikkuvat näillä osittaisilla tieosuuksilla ja koko tieosuudella, on toisiaan vastaavat syyt matkantekoon eli tavaran kuorma-autokuljetus joko kauttakulkuna ajettaessa koko tieosuus tai alkaen jostakin sellaisesta paikasta tai kohti jotakin sellaista paikkaa, joka on näiden osittaisten tieosuuksien varrella. Sitä vastoin niitä osuuksia, joilla ei ole ollenkaan tai joilla on vain vähäistä merkitystä arvioitaessa tällaista liikennetyyppiä, ei ole otettava huomioon vertailussa.

76 On kiistatonta, että Brennerin moottoritien osittaisia tieosuuksia käyttää ainoastaan yksi prosentti kaikista yli kolmeakselisista ajoneuvoista. Toisaalta on myös kiistattomasti selvitetty, että yli kolmeakseliset ajoneuvot näillä tieosuuksilla ovat enimmäkseen Itävallassa rekisteröityjä ajoneuvoja. Sen selvittämiseksi, onko kyse mahdollisesti syrjinnästä, merkityksellistä on se, kuinka suuri prosenttiosuus kummassakin toisiinsa vertailtavassa ryhmässä on kotimaisia ja kuinka suuri prosenttiosuus ulkomaisia liikenteenharjoittajia, eikä merkitystä sen sijaan ole sillä, kuinka suuria nämä kaksi ryhmää ovat jäsentensä lukumäärällä laskettuna. Näin ollen epäyhdenvertainen kohtelu ilmenee, jos on ilmetäkseen, siinä, että suurin osa paremmassa asemassa olevan ryhmän ajoneuvoista on Itävallassa rekisteröityjä, kun taas suurin osa huonommassa asemassa olevan ryhmän ajoneuvoista — jotka vastaavat 99 prosentista kaikesta yli kolmeakselisten ajoneuvojen liikenteestä — on muualla kuin Itävallassa rekisteröityjä.

77 Itävallan hallitus vetoaa vielä siihen, että rekka-autoliikenteen merkitys on vähäinen osittaisilla tieosuuksilla, ja siihen, että tämä liikenne koskee käytännössä muulloin kuin öisin liikkuvia ajoneuvoja. Sen mielestä on hallinnointikulujen vuoksi ollut perusteltua, että koko tieosuuden osalta käyttöön otettua järjestelmää — jossa hinnoitteluperusteena ovat yli kolmeakselisten ajoneuvojen osalta päästöt, ajoneuvon aiheuttama melu sekä se vuorokauden aika, jolloin yli kolmeakseliset ajoneuvot ovat liikenteessä — ei ole laajennettu koskemaan osittaisia tieosuuksia. Näin ollen Itävallan viranomaiset katsovat, etteivät ne ole soveltaneet erilaisia sääntöjä toisiinsa verrattavissa oleviin tilanteisiin.

78 Tältä osin riittää todeta, että nämä perustelut koskevat tiemaksujärjestelmää — siltä osin kuin siinä hinnoitteluperusteena ovat yli kolmeakselisten ajoneuvojen osalta päästöt, ajoneuvon aiheuttama melu sekä se vuorokauden aika, jolloin ajo tapahtuu — sellaisena, kuin sitä on sovellettu koko tieosuuteen toisen tariffimuutoksen jälkeen. Näillä perusteluilla ei kuitenkaan vastata komission väitteeseen, jonka mukaan Itävallan tasavalta on jättänyt noudattamatta syrjintäkieltoa poistaessaan koko tieosuuden ajavien yli kolmeakselisten ajoneuvojen osalta mahdollisuudet tariffialennuksiin, jotka olivat voimassa ennen ensimmäistä tariffimuutosta, sekä korottaessaan toisen tariffimuutoksen yhteydessä perustariffia, jota sovellettiin yli kolmeakselisiin ajoneuvoihin, jotka käyttävät koko tieosuutta. Jäsenvaltiot eivät missään tapauksessa voi syrjivien säänte lyjen käyttöönottamiseksi tai niiden pysyttämiseksi vedota näkökohtiin,

jotka liittyvät hallinnollisiin vaikeuksiin (ks. vastaavasti esim. asia C-45/91, komissio v. Kreikka, tuomio 7.4.1992, Kok. 1992, s. I-2509, 21 kohta).

79 Näin ollen on todettava, että tavarakuljetuksiin käytettävien yli kolmeakselisten ajoneuvojen osalta kysymys on erilaisesta kohtelusta, kun verrataan toisiinsa yhtäältä niitä ajoneuvoja, joilla ajetaan koko tieosuus ja jotka pääosin on rekisteröity muualla kuin Itävallassa, ja toisaalta niitä samanlaisessa tilanteessa olevia ajoneuvoja, joilla ajetaan tämän tuomion 73 kohdassa mainittuja osittaisia tieosuuksia ja jotka pääosin ovat Itävallassa rekisteröityjä ajoneuvoja.

80 Kuten ilmenee komission antamista tiedoista, joita Itävallan hallitus ei ole kiistänyt, niistä yli kolmeakselisista ajoneuvoista, joilla ajetaan jokin tämän tuomion 73 kohdassa mainituista kolmesta osittaisesta tieosuudesta, on suoritettava maksu, jonka suuruus kahden riidanalaisen korotuksen jälkeen on kilometriä kohti laskettuna joko 20 ATS, 10,53 ATS tai 15,48 ATS, mikä tekee kilometrikohtaiseksi keskiarvoksi 15,34 ATS. Sen sijaan näiden samojen korotusten jälkeen niistä yli kolmeakselisista ajoneuvoista, joilla ajetaan koko tieosuus, maksetaan päiväsaikaan, jos ajoneuvot täyttävät tiukennetut päästö- ja melueh-dot, tiemaksuna 33,33 ATS/km, ja muussa tapauksessa 43,48 ATS/km ja yöaikaan puolestaan 66,67 ATS/km.

81 Kyseisten kahden tariffimuutoksen laisäädännöllisen taustan tutkiminen vahvistaa edellä esitettyjä toteamuksia. Tirolin osavaltion parlamentin 17.5.1995 antamassa päätöslauselmassa, johon kyseiset tariffimuutokset perustuvat, näet korostetaan tarvetta suojata "kotimaisia rahdinkuljettajia" (heimischen Frächter) näistä tariffimuutoksista johtuvalta "huomattavalta rasitukselta" (drastische Belastung).

82 Toiseksi on tutkittava, onko komissio oikeassa väittäessään, että koko tieosuuden ajavia yli kolmeakselisia ajoneuvoja ja saman tieosuuden ajavia enintään kolmeakselisia ajoneuvoja kohdellaan epäyhdenvertaisesti.

83 Tähän on heti todettava, että selvitettäessä sitä, onko mahdollisesti kysymys direktiivissä tarkoitetusta syrjinnästä, enintään kolmeakselisina ajoneuvoina ei vastoin Itävallan esittämiä perusteluja voida ottaa huomioon linja-autoja eikä muitakaan sellaisia ajoneuvoja, jotka eivät vastaa direktiivin 2 artiklan neljännen luetelmakohdan määritelmää, jonka mukaan kysymyksen on oltava moottoriajoneuvosta tai ajoneuvoyhdistelmästä, "joka on tarkoitettu ainoastaan maanteiden tavarakuljetukseen ja jonka suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia".

84 Vastaavasti ei voida hyväksyä Itävallan perustelua, jonka mukaan yli kolmeakselisten ajoneuvojen ja enintään kolmeakselisten ajoneuvojen välinen vertailu ei ole osuvaa, koska yli kolmeakseliset ajoneuvot aiheuttavat enemmän haittaa ympäristölle suuremman painonsa ja suuremman moottoritehonsa vuoksi.

85 Tältä osin on syytä huomata, että Itävallan hallitus ei ole kiistänyt komission väitettä siitä, että se, miten tietty ajoneuvo rasittaa infrastruktuuria, ei riipu ainoastaan akselien lukumäärästä, vaan myös muista tekijöistä kuten kokonaispainosta suhteessa akselien lukumäärään, akselipainosta ja tavasta, jolla voimansiirtoakselin pyöräntuenta on toteutettu. Toisaalta on todettava, kuten komissio on niinikään korostanut, että mikään seikka ei anna aihetta katsoa, että yli kolmeakselisista ajoneuvoista aiheutuisi ympäristölle huomattavasti suurempi rasitus kuin mitä aiheutuu enintään kolmeakselisista ajoneuvoista, kun toisaalta, kuten Itävallan hallitus on myöntänyt, yli 90 prosenttia yli kolmeakselisista ajoneuvoista vastaa niitä normeja, jotka ovat edellytyksinä vähäpäästöisten ja vähämeluisten kuorma-autojen tariffin soveltamiselle.

86 Näin ollen on tutkittava, onko enemmistö koko tieosuuden ajavista enintään kolmeakselisista ajoneuvoista Itävallassa rekisteröityjä, koska ne kuuluvat paremmassa asemassa olevaan ryhmään sen vuoksi, että riidanalaiset korotukset eivät ole kohdistuneet niihin. Jos näin on, siitä seuraisi, että kyseisten kahden

tariffimuutoksen kohteena olevat ja pääosin muissa jäsenvaltioissa rekisteröidyt yli kolmeakseliset ajoneuvot kärsisivät epäyhdenvertaisesta kohtelusta.

87 Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 42 kohdassa, vuoden 1995 selvityksen tiedoista, joihin komissio on vedonnut ensimmäisen kanneperusteensa tueksi, voidaan tehdä se johtopäätös, että vuonna 1994 noin neljännes niistä enintään kolmeakselisista ajoneuvoista, joilla ajettiin koko tieosuus, oli rekisteröity Itävallassa. Näiden tietojen perusteella on todettava, että nyt puheena olevaa kahta ajoneuvoluokkaa ei millään tavoin syrjitty liikenteenharjoittajan kansallisuuden perusteella, koska enemmistö ajoneuvoista, jotka olivat muualla kuin Itävallassa rekisteröityjä, ja näin ollen enemmistö muista kuin itävaltalaisista liikenteenharjoittajista pystyi hyötymään edullisista tariffeista, joita sovellettiin enintään kolmeakselisiin ajoneuvoihin.

88 Kaikkien edellä todettujen näkökohtien perusteella on katsottava, että kyseiset kaksi tariffimuutosta suosivat itävaltalaisia liikenteenharjoittajia muiden jäsenvaltioiden kansallisuuden omaaviin liikenteenharjoittajiin verrattuina, koska nämä tariffimuutokset kohdistuvat yli kolmeakselisiin ajoneuvoihin, joilla ajettiin Brennerin moottoritien koko tieosuus ja joista suuri enemmistö on muualla kuin Itävallassa rekisteröityjä, toisin kuin ne yli kolmeakseliset ajoneuvot, joilla suoritetaan vastaavia kuljetuksia eräillä osittaisilla tieosuuksilla ja joista suuri enemmistö on rekisteröity Itävallassa.

89 Näiden tariffierojen oikeuttamiseksi Itävallan hallitus vetoaa yhtäältä siihen, että tiemaksujen korotus osittaisilla tieosuuksilla johtaisi siihen, että alle 7,5 tonnin ajoneuvojen paikallisesta ja alueellisesta liikenteestä huomattava osa siirtyisi kansalliseen tieverkostoon, mikä olisi mahdoton lopputulos paikallisen väestön kannalta. Toisaalta sen mukaan koko tieosuudella ajettaviin ajoneuvoihin kohdistetuilla riidanalaisilla korotuksilla oli välttämätöntä torjua ilmiötä nimeltä "kiertotietransito" (Umwegtransit), millä tarkoitetaan sitä, että 30—40 prosenttia niistä yli kolmeakselisista ajoneuvoista, jotka kuljettavat tavaroita Saksasta ja Pohjois-Euroopasta Italiaan ja takaisin, ajavat kiertotietä Itävallan kautta hyötyäkseen tariffeista, jotka ovat edullisempia kuin ne, joita erityisesti Sveitsissä joutuisi maksamaan.

90 On kuitenkin huomattava, kuten komissio istunnossa totesi, että tämän tuomion 80 kohdassa mainittuja tariffieroja ei voi oikeuttaa ympäristönsuojelusyin eikä kansallisen liikennepolitiikan näkökohdilla.

91 Direktiivin ensimmäisessä perustelukappaleessa todetaan, että jäsenvaltioiden kuljetusyritysten välisen kilpailun vääristymien poistaminen edellyttää sekä maksujärjestelmien yhdenmukaistamista että oikeudenmukaisen järjestelyn käyttöönottoa infrastruktuurikustannusten veloittamiseksi liikenteenharjoittajilta, ja toisessa perustelukappaleessa todetaan, että nämä tavoitteet voidaan saavuttaa ainoastaan asteittain. Kymmenennessä perustelukappaleessa todetaan, että kunnes teknisesti ja taloudellisesti asianmukaisemmat maksumuodot ovat käytössä, kilpailun vääristymiä voidaan lieventää antamalla mahdollisuus jatkaa tiemaksujen perimistä tai ottaa ne käyttöön, sekä ottaa käyttöön moottoriteiden käyttömaksuja ja tietyin edellytyksin muiden teiden käyttöä koskevia maksuja. Yhdennessätoista perustelukappaleessa täsmennetään tältä osin, että tärkeää on erityisesti se, että tie- ja käyttömaksut eivät ole syrjiviä.

92 Näistä näkökohdista ilmenee, että yhteisön lainsäätäjä oli tietoinen siitä, että tavaroiden maantiekuljetusten kilpailuvääristymät voidaan poistaa ainoastaan asteittain, mutta tästä huolimatta se selvästi ilmoitti halunsa päästä tähän tavoitteeseen, sikäli kuin se oli välttämätöntä sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan varmistamiseksi, ja tätä varten yhteisön lainsäätäjä päätti yhdenmukaistaa tie- ja käyttömaksuja eräiltä osin.

93 Tämä selittää sen, että direktiivin kattamalla alueella yhteisön lainsäätäjä ei ole halunnut sallia sitä, että jäsenvaltiot poikkeavat direktiivistä muista kuin siinä esitetyistä syistä ja siinä vahvistettujen edellytysten mukaisesti.

94 Niinpä on niin, että neuvoston on hyväksyttävä ajoneuvoverojen vapautukset tai lisähuojennukset, ja niiden on perustuttava sosiaalis-taloudellisiin erityistoimintaperiaatteisiin tai kyseisen valtion infrastruktuuriin liittyviin syihin (direktiivin 6 artiklan 5 kohdan a alakohta).

95 Direktiivin 7 artiklan b alakohdassa tarkoitettua epäsuoraa syrjintää merkitsevien tariffierojen oikeuttamiseksi direktiivin perustelukappaleissa ja säännöksissä ei sitä vastoin mainita mahdollisuutta vedota kansallisen liikennepolitiikan tai ympäristönsuojelun näkökohtiin. Mikään muu direktiivin säännös ei anna oikeutta poiketa syrjintäkiellosta tiemaksuja vahvistettaessa.

96 Tämä tapa tulkita direktiiviä saa vahvistuksensa uudesta direktiivistä 1999/62/EY, jonka oikeudellisena perustana on EY:n perustamissopimus, sellaisena kuin se on muutettuna Amsterdamin sopimuksella.

97 Direktiiviin 1999/62/EY on nyttemmin sisällytetty tiemaksujen vahvistamisten osalta ympäristönsuojeluun ja liikenneverkkojen tasapainoiseen kehittämiseen liittyvät näkökohdat, ja sen 7 artiklan 4 kohdassa säädetään liikenteenharjoittajan kansallisuuteen perustuvan syrjinnän kiellosta, joka on täysin sama kuin se kielto, joka oli kumotun direktiivin 7 artiklan b alakohdassa, kun taas direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 10 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään, että jäsenvaltiot voivat muuttaa kannettavien tiemaksujen määriä ajoneuvojen päästöluokituksen mukaan edellyttäen, että mitkään tiemaksut eivät ole yli 50 prosenttia korkeampia kuin vastaavista ankarimpia päästönormeja noudattavista ajoneuvoista kannettavat tiemaksut, ja toisekseen vuorokaudenajan mukaan edellyttäen, että mitkään tiemaksut eivät ole yli 100 prosenttia korkeampia kuin vuorokauden halvimpana aikana kannettavat tiemaksut. Lisäksi kaikki ajoneuvojen päästöluokituksen tai vuorokaudenajan mukaan kannettavien tiemaksujen muutokset on suhteutettava asetettuun tavoitteeseen (direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 10 kohdan toinen alakohta).

98 Näin ollen ympäristönsuojelunäkökohdat voidaan ottaa huomioon vain niissä tiukasti rajatuissa puitteissa, jotka direktiivissä 1999/62/EY määritellään. Jos tällaiset näkökohdat olisi voitu ottaa huomioon kumotun direktiivin yhteydessä, tämä järjestelmä olisi säilytetty uudessa direktiivissä 1999/62/EY, johon EY 6 artiklan mukaisesti on sisällytetty ympäristönsuojelunäkökohdat.

99 Edellä esitettyjen perustelujen johdosta on katsottava, että yhteisön lainsäätäjän tarkoitus direktiiviä säätäessään oli kieltää tiemaksuja vahvistettaessa sellaisten tariffierojen tekeminen, jotka suoraan tai epäsuorasti perustuivat liikenteenharjoittajan kansallisuuteen tai kuljetuksen lähtöpaikkaan taikka määränpäähän, eikä tästä kiellosta tältä osin annettu mitään mahdollisuuksia poiketa.

100 Tähän on lisättävä, että niistä päämääristä, joihin Itävallan hallitus vetoaa, on jo annettu muita säädöksiä: ajoneuvojen dieselmoottoreiden ilman pilaantumista aiheuttavien kaasupäästöjen torjumisesta säädetään esimerkiksi ajoneuvojen dieselmoottoreiden ilman pilaantumista aiheuttavien kaasupäästöjen vähentämistä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 3 päivänä joulukuuta 1987 annetulla neuvoston direktiivillä 88/77/ETY (EYVL 1988, L 36, s. 33), jota on sittemmin muutettu 22.1.1996 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 96/1/EY (EYVL L 40, s. 1). Erityisesti kuorma-autojen tavarakuljetusten vähentämiseksi Itävallan läpiajoliikenteessä toteutetuista toimenpiteistä on syytä mainita Norjan, Itävallan, Suomen ja Ruotsin liittymisasiakirjan pöytäkirjassa N:o 9 olevassa 11 artiklassa Itävallan kautta kulkeville raskaille tavarankuljetusajoneuvoille vahvistettuun kauttakulkuoikeusjärjestelmään (ekopistejärjestelmään) liittyviä menettelyjä koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 21 päivänä joulukuuta 1994 annettu komission asetus (EY) N:o 3298/94 (EYVL L 341, s. 20), jota on sittemmin muutettu 30.7.1996 annetulla komission asetuksella N:o 1524/96 (EYVL L 190, s. 13).

101 Näin ollen on katsottava, että ensimmäisen kanneperusteen ensimmäinen osa on perusteltu, koska muiden jäsenvaltioiden kansallisuuden omaavien lii-

kenteenharjoittajien haitaksi vahvistetut tariffierot, jotka koskevat tavaran kuljetukseen käytettäviä yli kolmeakselisia ajoneuvoja siitä riippuen, ajetaanko niillä Brennerin moottoritien koko tieosuus vai jokin niistä kolmesta osittaisesta tieosuudesta, jotka mainitaan tämän tuomion 73 kohdassa, ovat direktiivin 7 artiklan b alakohdassa tarkoitettua liikenteenharjoittajan kansallisuuteen perustuvaa epäsuoraa syrjintää.

Väite syrjinnästä kuljetuksen lähtöpaikan tai määränpään perusteella

102 Komission mukaan kyseisestä kahdesta tariffimuutoksesta johtuva Brennerin moottoritien tiemaksujärjestelmä on myös direktiivin 7 artiklan b alakohdassa tarkoitetun kuljetuksen "lähtöpaikan" tai "määränpään" perusteella epäsuorasti syrjivä.

103 Tältä osin komissio toteaa, että koska tätä järjestelmää sovelletaan tekemättä eroa kuljetuksen lähtöpaikan tai määränpään perusteella ja koska koko tieosuuden tariffit poikkeavat osittaisten tieosuuksien ja lyhytosuuden tariffeista muodollisesti objektiivisen kriteerin eli ajettavan tieosuuden pituuden mukaan, kysymys ei ole suorasta syrjinnästä kuljetuksen lähtöpaikan tai määränpään perusteella. Komission mukaan kysymys on kuitenkin epäsuorasta syrjinnästä, koska koko tieosuutta käytetään luonnostaan suurelta osin (80-prosenttisesti) kauttakulkuliikenteeseen (lähtöpaikka ja määränpää Itävallan ulkopuolella), kun taas osittaisia tieosuuksia ja lyhytosuutta ajavat lähinnä ne kuorma-autot, joiden lähtöpaikka tai määränpää on Itävallan alueella.

104 Eri osuuksien tariffierot eivät komission mukaan kuitenkaan perustu näiden osuuksien pituuteen. Näin on siitä syystä, että koska vain koko tieosuuden osalta

tiemaksuja on korotettu toisinaan yli 100 prosenttia, ja koska, kuten tämän tuomion 72 kohdassa on todettu, riidanalaisten korotusten jälkeen kilometrikohtainen hinta on koko tieosuuden hintaan verrattuna selvästi alempi erityisesti, jos käytetään ennakkomaksukortteja osittaisilla tieosuuksilla ja edestakaisella osuudella Innsbruck—Matrei/Steinach.

105 Komissio katsoo näin ollen, että se, että kyseiset riidanalaiset korotukset koskivat kokonaisuutena ainoastaan yli kolmeakselisia ajoneuvoja, joilla ajettiin Brennerin moottoritien koko tieosuus, merkitsee epäsuoraa syrjintää myös kuljetuksen "lähtöpaikan" tai "määränpään" perusteella.

106 Itävallan hallituksen mukaan väite syrjinnästä kuljetuksen lähtöpaikan tai määränpään perusteella pohjautuu virheellisiin lähtökohtaoletuksiin. Sen mukaan koko tieosuuteen sovellettavat tariffit ovat tasapainossa osittaisiin tieosuuksiin sovellettavien tariffien kanssa. Lisäksi komissio on myös väärässä väittäessään, että kyseiset kaksi tariffimuutosta merkitsevät syrjintää siltä osin kuin ne kohdistuivat vain yli kolmeakselisiin kuorma-autoihin. Tällaiset kuorma-autot on eräiltä osin luokiteltava eri ajoneuvoluokkaan kuin ne kuorma-autot, joiden akselimäärä on pienempi — erityisesti siksi, että niiden tielle aiheuttama rasitus on suurempi ja siksi että niiden saastuttava vaikutus on suurempi —, ja näin ollen kysymys on sellaisesta tilanteiden erilaisuudesta, jota tämän tuomion 70 kohdassa mainitussa oikeuskäytännössä tarkoitetaan ja joka oikeuttaa erilaisen kohtelun.

107 Itävallan hallitus toteaa lisäksi, että vaikka valtaosa (94 prosenttia) kauttakulkuliikenteestä tapahtuu ulkomailla rekisteröidyillä ajoneuvoilla, joista 96 prosenttia on rekka-autoja, jotka siten maksun kannalta kuuluvat ajoneuvoluokkaan C tai F (yli kolmeakseliset ajoneuvot), saapuva tai lähtevä liikenne tapahtuu 73-prosenttisesti itävaltalaisin ajoneuvoin, joista 90 prosenttia on rekka-autoja, joten näiden viimeksi mainittujen ajoneuvojen osalta on maksettava tariffi, jota sovelletaan ajoneuvoluokkaan C ja F. Itävallan hallitus toteaa, että sisäisessä liikenteessä ensisijassa käytetään tietenkin vain moottoritien osit-

taisia tieosuuksia, joilla liikennöivät lähes yksinomaan vain itävaltalaiset kuorma-autot.

108 Itävallan tasavallan mukaan kysymys ei siten ole epäsuorasta syrjinnästä lähtöpaikan ja määränpään suhteen, koska saapuvaan ja lähtevään liikenteeseen, josta huolehtivat ensisijaisesti itävaltalaiset ajoneuvoluokkaan C tai F kuuluvat rekka-autot, käytetään niin ikään koko tieosuutta.

109 Jäsenvaltioiden kuljetusyritysten välisen kilpailun vääristymisen estämiseksi direktiivin 7 artiklan b alakohdassa kielletään käyttö- ja tiemaksuja sovellettaessa suoraan tai epäsuorasti liikenteenharjoittajan kansallisuuteen perustuvan syrjinnän lisäksi myös sellainen syrjintä, joka liittyy kuljetuksen lähtöpaikkaan tai määränpäähän.

110 Tältä osin komissio pyrkii ensimmäisen kanneperusteensa toisella osalla asiallisesti osoittamaan sen, että siltä osin kuin kyseiset tariffimuutokset kohdistuivat koko Brennerin moottoritien tieosuudella liikennöiviin yli kolmeakselisiin ajoneuvoihin — joilla hoidetaan valtaosa Itävallan alueen kauttakulkuliikennettä — ne merkitsevät kuljetuksen lähtöpaikkaan tai määränpäähän perustuvaa epäsuoraa syrjintää ensinnäkin suhteessa niihin yli kolmeakselisiin ajoneuvoihin, joilla ajetaan osittaisia tieosuuksia, ja toiseksi suhteessa niihin enintään kolmeakselisiin ajoneuvoihin, joilla ajetaan koko tieosuus ja joita ei pääasiallisesti käytetä kauttakulkuliikenteessä.

111 Kuten tästä tuomiosta ilmenee, kyseiset kaksi tariffimuutosta kohdistuvat lähes yksinomaisesti yli kolmeakselisiin ajoneuvoihin, joilla ajetaan koko Brennerin moottoritien tieosuus. Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 49 kohdassa, käytettävissä olevista vuotta 1994 koskevista tiedoista, jotka ovat vuoden 1995 selvityksessä, voidaan päätellä, että ylivoimainen enemmistö koko

tieosuudella liikennöivistä yli kolmeakselisista ajoneuvoista on kauttakulkumatkalla.

112 Tutkittaessa edellä ensimmäisen kanneperusteen ensimmäistä osa, joka koski liikenteenharjoittajan kansallisuuden perusteella tapahtuvaa syrjintää koskevan kiellon loukkaamista, todettiin, että niitä yli kolmeakselisia ajoneuvoja koskeva tiemaksujärjestelmä, joilla ajetaan vertailukelpoisia osittaisia tieosuuksia, joita ei juurikaan käytetä kauttakulkuliikenteeseen, on selvästi edullisempi kuin se järjestelmä, jota sovelletaan koko tieosuudella liikennöiviin yli kolmeakselisiin ajoneuvoihin, jotka — kuten yllä on todettu — ovat enimmäkseen kauttakulkumatkalla.

113 Sitä vastoin on todettava, kuten julkisasiamies on osoittanut ratkaisuehdotuksensa 52 kohdassa, että suuri enemmistö enintään kolmeakselisista ajoneuvoista, joilla ajetaan koko tieosuus, ovat kauttakulkumatkalla, joten tätä ajoneuvoluokkaa ei syrjitä, koska sen eduksi juuri sovelletaan edullisempaa tariffijärjestelmää, joka koskee enintään kolmeakselisia ajoneuvoja.

114 Niistä samoista syistä, jotka on selvitetty tämän tuomion 90—100 kohdassa tutkittaessa ensimmäisen kanneperusteen ensimmäistä osaa, on katsottava, ettei voida hyväksyttävästi perustella sitä tämän tuomion 112 kohdassa todettua erilaista kohtelua, joka koskee niitä yli kolmeakselisia ajoneuvoja, joilla ajetaan koko tieosuus, suhteessa niihin yli kolmeakselisiin ajoneuvoihin, joilla ajetaan tämän tuomion 73 kohdassa mainittuja osittaisia tieosuuksia.

115 Näin ollen ensimmäisen kanneperusteen toinen osa on niin ikään perusteltu, koska kauttakulkumatkalla olevia ajoneuvoja rasittava tariffiero, joka koskee tavarakuljetuksiin käytettäviä yli kolmeakselisia ajoneuvoja sen mukaan, ajetaanko niillä Brennerin moottoritien koko tieosuus vai jokin tämän tuomion

73 kohdassa mainituista kolmesta osittaisesta tieosuudesta, merkitsee sellaista kuljetuksen määränpäähän tai lähtöpaikkaan perustuvaa epäsuoraa syrjintää, joka direktiivin 7 artiklan b alakohdassa kielletään.

Kanneperuste, joka koskee direktiivin 7 artiklan h alakohdan rikkomista

116 Aluksi komissio toteaa, että direktiivin 7 artiklan h alakohdassa edellytetään, että tiemaksujen korotukset perustuvat siihen, että ajettavan tieosuuden kulut ovat nousseet.

117 Komissio on eri mieltä kuin Itävallan hallitus, jonka mukaan direktiivin 7 artiklan h alakohdassa käytetty ilmaisu "kyseinen infrastruktuuriverkko" koskee kaikkia Asfinagin vastuulla olevia moottoriteitä. Itävallan hallituksen mielestä esillä olevassa asiassa Brennerin moottoritie muodostaa kyseisen infrastruktuuriverkon.

118 Lisäksi komissio vetoaa siihen, että Alpen Straßen -nimisen yhtiön Brennerin moottoritiehen liittyvät kulut ovat Itävallan hallituksen 15.1.1996 antaman tiedonannon jälkeen huomattavasti pienentyneet kuluneina vuosina. Kuitenkin käyttö-, ylläpito- ja hallinnointikulujen oletettiin vuosia 1995—1997 koskeneen ennusteen mukaan kohoavan (279,2 miljoonasta ATS:stä vuonna 1994 yhteensä 476,7 miljoonaan ATS:iin vuonna 1997). Komission mukaan riidanalaiset korotukset voivat siten ainoastaan osittain perustua edellä mainittuihin kuluihin.

119 Komissio toteaa, että nämä kulut ovat myös linjassa Brennerin moottoritien tuottamien tiemaksutulojen huomattavan kasvun kanssa (1 084,5 miljoo-

nasta ATS:stä vuonna 1994 yhteensä 1 495 miljoonaan ATS:iin vuonna 1997). Maksutuloennuste, joka laskettiin Itävallan hallituksen antamien tietojen mukaan 1.7.1995 voimassa olleiden tariffien mukaan, osoittaa komission mukaan, että vuonna 1995 toteutettu ensimmäinen tiemaksujen korotus ylitti jo huomattavasti kulutason ja että vuonna 1996 tehtyyn päätökseen tiemaksujen uudesta korotuksesta ei ollut mitään perusteltua syytä. Lisäksi Itävallan hallitus perusteli riidanalaisista korotuksista jälkimmäistä pääasiallisesti liikennepoliittisin ja ympäristönsuojelupoliittisin syin. Riidanalaisten korotusten päämääränä oli sen mukaan ensinnäkin siirtää rautateille mahdollisimman suuri osa siitä lisääntyneestä tavarakuljetusten kauttakulkuliikenteestä, joka vuoden 1995 jälkeen oli hakeutunut Brennerin moottoritielle, ja toisekseen alentaa tien vaikutuspiirissä olevalle väestölle koituneita lisääntyneitä ympäristöhaittoja. Komissio korostaa, että direktiivin 7 artiklan h alakohdan mukaan tiemaksukorotusten on kuitenkin liityttävä siitä infrastruktuurista aiheutuneiden kulujen kasvuun, josta tiemaksuja kannetaan.

120 Komissio täsmentää, että jäsenvaltiot voivat kattaa infrastruktuurikulunsa tiemaksuin, joiden täytyy olla yhteydessä kulujen tosiasialliseen suuruuteen vaikka tariffikorotuksen taustalla olisi myös ympäristönsuojelusyitä. Ainoastaan yhteisön lainsäätäjä voi tulevaisuudessa sallia muiden kulujen huomioonottamisen tariffeja arvioitaessa, sillä muuten aiheutetaan kilpailun vääristymiä, joita ei voida hyväksyä ja jotka direktiivillä halutaan nimenomaan poistaa.

121 Niistä Itävallan hallituksen esittämistä sektorikohtaisia politiikkoja koskevista näkökohdista, jotka liittyvät erityisesti Euroopan unionin ja Sveitsin liittovaltion välisiin kahdenvälisiin kuljetuskysymyksiä koskeviin neuvotteluihin, komissio toteaa, ettei niillä ole oikeudellista merkitystä nyt käytävässä oikeudenkäynnissä, joka ei estä toteuttamasta niitä ajateltavissa olevia poliittisia ratkaisuja, jotka saatetaan myöhemmin tehdä Brennerin moottoritien osalta.

122 Lopuksi komissio toteaa, että Brennerin solan infrastruktuurikuluista tehty laskelma, jonka Itävallan tasavalta on esittänyt niissä neuvotteluissa, jotka koskivat

ehdotusta uudeksi direktiiviksi, joka sittemmin annettiin direktiivinä 1999/62/EY, ei ole asianmukainen perusta direktiivin 7 artiklan h alakohdan kannalta merkityksellisten kulujen selvittämiseksi. Lisäksi komissio huomauttaa, että vedotessaan tähän laskelmaan tässä asiayhteydessä Itävallan hallitus tulee ottaneeksi etäisyyttä kantaansa, jonka mukaan "kyseisenä" infrastruktuuriverkkona olisi pidettävä koko Asfinagin rahoittamaa tieverkostoa.

123 Tästä uudesta kululaskelmasta, joka on tehty noudattaen samoja periaatteita kuin Baselin ja Chiasson välistä tieyhteyttä koskeva kululaskelma, jonka Sveitsin liittovaltio esitti kuljetuskysymyksiä koskevaa sopimusta Euroopan unionin kanssa tehdessään, komissio toteaa ensinnäkin, että se, että se on hyväksynyt tämäntyyppisen laskelman pelkästään poliittisten keskustelujen pohjaksi neuvotteluissa kuljetussopimuksesta tämän kolmannen maan kanssa, ei ole asianmukainen peruste arvioitaessa oikeudellisesti sitä, onko jäsenvaltio rikkonut direktiivin tiettyä säännöstä. Mitä toiseksi tulee käytettyihin parametreihin ja saatuihin tuloksiin, Sveitsin käyttämä laskentatapa eroaa selvästi Itävallan käyttämästä. Kolmanneksi komissio toteaa, ettei se voi missään tapauksessa hyväksyä niitä tuloksia, jotka on saatu tällä laskentatavalla, riippumatta siitä, onko kyseinen menetelmä tieteellisesti pätevä.

124 Ensinnäkin näiden laskelmien mukaan noin 26 prosenttia koko Itävallan moottoritie- ja valtatieverkoston infrastruktuurikuluista olisi Brennerin tieosuudesta johtuvia, vaikka se on vain noin 2 prosenttia koko tästä tieverkostosta. Toiseksi tässä menetelmässä kohdistetaan 65 prosenttia kaikista kuluista niille kuorma-autoille, joissa on yli kaksi akselia, vaikka tämä ajoneuvoluokka muodostaa vain 18 prosenttia Brennerin moottoritien koko liikenteestä. Sveitsin käyttämässä laskentatavassa sitä vastoin samaan kuorma-autojen ajoneuvoluokkaan, joka muodostaa 8,2 prosenttia kaikesta Alppien läpiajoliikenteestä Baselin ja Chiasson välisellä tieyhteydellä, kohdistetaan vain 16,5 prosenttia kaikista infrastruktuurikustannuksista. Lopuksi komissio toteaa tältä osin, että Itävallan hallituksen laskentatavan mukaan 42,8 prosenttia kaikista infrastruktuurikuluista koko Itävallan tieverkostossa johtuu kuorma-autoista, kun taas Sveitsin laskelman mukaan vain 17,3 prosenttia kuluista johtuu kuorma-autoista.

125 Näiden syiden vuoksi komissio katsoo, että tämä uusi laskentatapa, jonka Itävallan hallitus on jälkikäteen esittänyt, ei ole asianmukainen perusta Brennerin moottoritien tiemaksujen suuruuden selvittämiseksi direktiivin 7 artiklan h alakohdan mukaisesti.

126 Itävallan hallituksen mukaan ilmaisulla "infrastruktuuriverkko" tarkoitetaan kaikkia niitä moottoritieosuuksia, jotka Asfinag on rahoittanut. Tämä yhtiö on sen mukaan siinä määrin velkaantunut, että se saattoi direktiivin 7 artiklan h alakohtaa rikkomatta korottaa Brennerin moottoritien tiemaksuja.

127 Itävallan hallitus katsoo lisäksi, että komissio puhuu ristiin väittäessään yhtäältä, että Itävallan tapa laskea Brennerin solaan liittyvät kulut ei ole asianmukainen direktiivin 7 artiklan h alakohdan kannalta merkityksellisten kulujen määrittämiseksi, mutta hyväksyessään toisaalta Sveitsin liittovaltion esittämän laskelman — joka on laadittu käyttäen samoja periaatteita kuin Itävaltakin on käyttänyt — lähtökohdaksi neuvotellessaan sen kanssa niistä maksuista, jotka maksetaan sen perusteella, kuinka paljon rekka-autot käyttävät tiestöä.

128 Komission direktiivin 7 artiklan h alakohdalle antamaa hyvin suppeaa tulkintaa ei Itävallan hallituksen mielestä voida myöskään hyväksyä periaatteelliselta kannalta. Tämä tulkinta merkitsisi näet sitä, että infrastruktuurikulujen kattamiseksi vähäliikenteisiltä teiltä olisi perittävä todella korkeita tiemaksuja. Vilkasliikenteisillä teillä tiemaksut sitä vastoin jäisivät pieniksi, koska infrastruktuurikulut — joiden riippuvuus liikennevilkkaudesta on suhteellisen vähäinen — jakautuisivat suuren ajoneuvomäärän kesken. Alppien vähälukuisten muiden ylitysmahdollisuuksien kanssa lujasti kilpailevan Bennerin moottoritien kaltaisen tien osalta lopputuloksena olisi se kestämätön tilanne, jossa liikenteen edelleen lisääntyminen johtaisi välttämättä ajoneuvokohtaisen tiemaksun pienentymiseen entisestäänkin. Tällainen pienennys, joka tekisi tästä

tiestä vieläkin houkuttelevamman, johtaisi ympäristötavoitteiden ja liikennepolitiikkaa määrittävien periaatteiden kanssa ristiriidassa olevaan noidankehään.

129 Näin suppea tapa soveltaa direktiiviä ja erityisesti sen 7 artiklan h alakohtaa johtaisi Alppien ylitysteiden kannalta mielettömään lopputulokseen. Sitä vastoin direktiivin tulkinta tavalla, joka perustuu tien käytön todellisten kulujen laskemiseen, tekee puolestaan mahdolliseksi päästä lopputulokseen, joka on sekä direktiivin mukainen että ympäristö- ja liikennepoliittisesti järkevä.

130 Ensinnäkin on huomattava, että vastoin Itävallan hallituksen kantaa direktiivin 7 artiklan h alakohdassa "kyseisellä infrastruktuuriverkolla" tarkoitetaan ainoastaan sitä infrastruktuurin osaa, jonka käytöstä tiemaksu suoritetaan.

131 Itävallan hallituksen kannan hyväksyminen tekisi jäsenvaltioille mahdolliseksi katkaista valitulla rahoitustavalla se yhteys, jonka on vallittava tiemaksujen sekä kysymyksessä olevan tieosuuden rakentamisen, käytön ja kehittämisen välillä, mikä siten suurelta osin mitätöisi direktiivin 7 artiklan h alakohdan tehokkaan vaikutuksen.

132 Tämä tulkinta on sitä paitsi räikeässä ristiriidassa direktiivin 7 artiklan a alakohdan kanssa, koska tämä tulkinta merkitsisi, että vastoin tämän säännöksen vaatimuksia saman moottoritieosuuden käytöstä olisi mahdollista kumulatiivisesti periä tie- ja käyttömaksuja muissakin tilanteissa kuin joissa se 7 artiklan a alakohdan toisen virkkeen nojalla nimenomaisesti sallitaan eli tieverkoilla "siltojen, tunneleiden tai vuoristosolien käytöstä", mihin kategoriaan Brennerin moottoritie kuuluu.

133 Itävallan hallituksen kannan hyväksyminen johtaisi siihen, että ajoneuvoilla, joiden suurin sallittu paino on 12 tonnia tai enemmän, rahoitettaisiin koko Asfinagin rahoittama moottoritieverkosto, ja tämä tapahtuisi suorittamalla sekä tiemaksu Brennerin moottoritien käytöstä että käyttömaksu, joka ajoneuvojen osalta on maksettava Itävallan moottoritieverkoston käytöstä yleensä.

134 Itävallan hallitus on vedonnut siihen, että suora yhteys tiemaksujen ja kysymyksessä olevien infrastruktuurikulujen välillä johtaisi jatkuviin tiemaksualennuksiin vilkasliikenteisillä moottoriteillä, mikä liikenteen vastaavan lisääntymisen vuoksi vaikuttaisi yhä haitallisemmin erityisesti ympäristöön; tältä osin on riittävää todeta, että jos tällainen seuraus ilmenisi, se olisi tulosta yhteisön lainsäätäjän tarkoittamasta mekanismista, ja yhteisön lainsäätäjän asiana olisi tarpeen vaatiessa säätää asianmukaisista oikaisutoimista.

135 Väitteestä, jonka mukaan riidanalaisilla korotuksilla ei ole yhteyttä Brennerin moottoritien kuluihin, on todettava, kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 61 ja 62 kohdassa huomauttanut, että tarkasteltaessa Alpen Straßen -nimisen yhtiön tulo- ja menorakennetta edeltäviltä tilivuosilta sekä ennusteita tilivuosille 1995—1997, havaitaan, että silloin kun riidanalaiset toimenpiteet hyväksyttiin, Itävallan viranomaisten itsensä tekemien ennusteiden mukaan tiemaksut Brennerin moottoritiellä ylittivät jo tätä moottoritietä koskeneet rakentamis-, käyttö- ja kehityskulut 150 prosentilla, eikä tässä vielä ole otettu edes huomioon edellä todetuista toimenpiteistä johtuneiden tariffikorotusten vaikutuksia.

136 Näin ollen kyseistä kahta tariffimuutosta ei voida pitää direktiivin 7 artiklan h alakohdassa tarkoitetulla tavalla kyseisestä infrastruktuuriverkosta aiheutuviin

kuluihin liittyvinä. Itävallan hallitus on sitä paitsi perustellut riidanalaisista korotuksista jälkimmäistä lähinnä liikenne- ja ympäristöpoliittisin syin.

137 Yhteisöjen tuomioistuimessa käydyn oikeudenkäynnin aikana Itävallan hallitus esitti, että lähtökohdaksi olisi otettava muut luvut kuin ne, jotka se oli antanut oikeudenkäyntiä edeltäneessä menettelyssä, ja nämä uudet luvut perustuivat uuteen tapaan laskea infrastruktuuriverkostoon liittyvät kulut, jotka oli selvitetty Itävallan tasavallan ehdotuksesta Euroopan unionin ja Sveitsin liittovaltion välisissä neuvotteluissa tavaroiden maantiekuljetuksista, ja tämä uusi laskentatapa vastaa sitä tapaa, jota tämä kolmas maa on käyttänyt määrittääkseen Baselin ja Chiasson välisen tieyhteyden kulut.

138 Tältä osin on riittävää todeta, että vaikka oletettaisiin tämän uuden laskentatavan esittämisen täyttävän tutkittavaksi ottamisen edellytykset, Itävallan hallitus ei kuitenkaan ole selvittänyt, missä suhteessa se soveltuisi paremmin Brennerin moottoritien kulujen laskemiseen kuin se menetelmä, jota se sovelsi laskelmassa, joka toimitettiin komissiolle oikeudenkäyntiä edeltäneen menettelyn aikana vastauksena väitteeseen direktiivin 7 artiklan h alakohdan noudattamatta jättämisestä. Lisäksi, kuten komissio oikein toteaa, tässä säännöksessä edellytetään, että tiemaksuja muutetaan tarkistusperusteen laskemisen jälkeen. Tämän säännöksen perusteella ei siten periaatteessa voida perustella tiemaksujen korotusta laskelmalla, joka on tehty jälkikäteen.

139 Näin ollen toinen kanneperuste on hyväksyttävä.

140 Edellä esitetyistä syistä on siten katsottava, että Itävallan tasavalta ei ole noudattanut direktiivin 7 artiklan b alakohdan eikä tämän direktiivin 7 artiklan h alakohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ensinnäkin on 1.7.1995 ja 1.2.1996 nostanut tiemaksuja koko Brennerin moottoritien tieosuudelta, ilman että se olisi korottanut tiemaksuja tämän moottoritien osittaisilla tieosuuksilla, ja koska se toisekseen ei ole soveltanut näitä tiemaksuja vain siltä osin kuin se on

tarpeen Brennerin moottoritien rakentamis-, käyttö- ja kehittämiskulujen kattamiseksi.

Oikeudenkäyntikulut

141 Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska komissio on vaatinut oikeudenkäyntikulujensa korvaamista ja koska Itävallan tasavalta on hävinnyt asian, Itävallan tasavalta on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) **Itävallan tasavalta ei ole noudattanut tiettyjen maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen verotuksen sekä tiettyjen infrastruktuurien käytöstä perittävien tie- ja käyttömaksujen soveltamisesta jäsenvaltioissa 25 päivänä lokakuuta 1993 annetun neuvoston direktiivin 93/89/ETY**

7 artiklan b alakohdan eikä tämän direktiivin 7 artiklan h alakohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ensinnäkin on 1.7.1995 ja 1.2.1996 nostanut tiemaksuja koko Brennerin moottoritien tieosuudelta, joka on Itävallan läpiajoväylä, jota enimmäkseen käyttävät muissa jäsenvaltioissa rekisteröidyt tavarakuljetukseen käytettävät ajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia, ilman että se olisi korottanut tiemaksuja tämän moottoritien osittaisilla tieosuuksilla, joita valtaosin käyttävät Itävallassa rekisteröidyt samanlaisiin tavarakuljetuksiin käytettävät ajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia, ja koska se toisekseen ei ole soveltanut näitä tiemaksuja vain siltä osin kuin se on tarpeen Brennerin moottoritien rakentamis-, käyttö- ja kehittämiskulujen kattamiseksi.

2) Itävallan tasavalta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Rodríguez Iglesias Moitinho de Almeida Sevón

Schintgen Kapteyn Gulmann Puissochet

Jann Wathelet Skouris Macken

Julistettiin Luxemburgissa 26 päivänä syyskuuta 2000.

R. Grass

kirjaaja

G. C. Rodríguez Iglesias

presidentti