

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

της 26ης Σεπτεμβρίου 2000 *

Στην υπόθεση C-205/98,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από την L. Pignataro, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, και τον A. Buschmann, δημόσιο υπάλληλο κράτους μέλους, που είναι αποσπασμένος ως πραγματογνώμων στην ως άνω υπηρεσία, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον C. Gómez de la Cruz, μέλος της ίδιας υπηρεσίας, Centre Wagner, Kirchberg,

προσφεύγουσα,

κατά

Δημοκρατία της Αυστρίας, εκπροσωπούμενης από τον H. Dossi, Ministerialrat στη νομική υπηρεσία της Καγκελαρίας, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την Πρεσβεία της Αυστρίας, 3, rue des Bains,

καθής,

που έχει ως αντικείμενο να διαπιστωθεί ότι η Δημοκρατία της Αυστρίας, αφενός, αυξάνοντας, την 1η Ιουλίου 1995 και την 1η Φεβρουαρίου 1996, την τιμή των διοδίων σε όλο το μήκος του αυτοκινητοδρόμου του Brenner, διαμετακομιστικής οδού που

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

διασχίζει την Αυστρία και χρησιμοποιείται κατά πλειονότητα από φορτηγά βάρους άνω των 12 τόνων τα οποία προέρχονται από άλλα κράτη μέλη, και, αφετέρου, μη χρησιμοποιώντας τα ως άνω διόδια αποκλειστικά προκειμένου να καλύψει τις δαπάνες που συνδέονται με την κατασκευή, την εκμετάλλευση και την ανάπτυξη του αυτοκινητοδρόμου του Brenner, παρέβη τις υποχρεώσεις της που απορρέουν από το άρθρο 7, στοιχείο β', της οδηγίας 93/89/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993, σχετικά με την εφαρμογή εκ μέρους των κρατών μελών των φόρων επί ορισμένων οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για οδική μεταφορά εμπορευμάτων, καθώς και των διοδίων και τελών χρήσης που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση ορισμένων έργων υποδομής (ΕΕ L 279, σ. 32), και από το άρθρο 7, στοιχείο η', της ίδιας οδηγίας,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους G. C. Rodríguez Iglesias, Πρόεδρο, J. C. Moitinho de Almeida (εισηγητή), L. Sevón και R. Schintgen, προέδρους τμήματος, P. J. G. Kapteyn, C. Gulmann, J.-P. Puissochet, P. Jann, M. Wathelet, B. Σκουρή και την F. Macken, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: A. Saggio
 γραμματέας: H. A. Rühl, κύριος υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις αγορεύσεις των διαδίκων κατά τη συνεδρίαση της 1ης Δεκεμβρίου 1999, κατά την οποία η Επιτροπή εκπροσωπήθηκε από την L. Pignataro και τον M. Niejahr, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, και η Δημοκρατία της Αυστρίας από τον H. Dossi,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 24ης Φεβρουαρίου 2000,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 29 Μαΐου 1998, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων άσκησε, δυνάμει του άρθρου 169 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 226 ΕΚ), προσφυγή με αντικείμενο να διαπιστωθεί ότι η Δημοκρατία της Αυστρίας, αφενός, προσβαίνοντας, την 1η Ιουλίου 1995 και την 1η Φεβρουαρίου 1996, σε αυξήσεις των διοδίων σε όλο το μήκος του αυτοκινητοδρόμου του Brenner, διαμετακομιστικής οδού που διασχίζει την Αυστρία και χρησιμοποιείται κατά πλειονότητα από φορτηγά βάρους άνω των 12 τόνων τα οποία προέρχονται από άλλα κράτη μέλη, και, αφετέρου, μη χρησιμοποιώντας τα ως άνω διόδια αποκλειστικά προκειμένου να καλύψει τις δαπάνες που συνδέονται με την κατασκευή, την εκμετάλλευση και την ανάπτυξη του αυτοκινητοδρόμου του Brenner, παρέβη τις υποχρεώσεις της που απορρέουν από το άρθρο 7, στοιχείο β', της οδηγίας 93/89/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993, σχετικά με την εφαρμογή εκ μέρους των κρατών μελών των φόρων επί ορισμένων οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για οδική μεταφορά εμπορευμάτων, καθώς και των διοδίων και τελών χρήσης που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση ορισμένων έργων υποδομής (ΕΕ L 279, σ. 32), και από το άρθρο 7, στοιχείο η', της ίδιας οδηγίας.

Η οδηγία

- 2 Σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας, νοούνται, για τους σκοπούς της, ως «διόδια» «το εισπραττόμενο χρηματικό ποσό για την πραγματοποιούμενη από όχημα διαδρομή μεταξύ δύο σημείων ενός των έργων υποδομής που αναφέρονται στο άρθρο 7, στοιχείο δ', που καθορίζεται με βάση τη διανυόμενη απόσταση και την κατηγορία του οχήματος» (δεύτερη περίπτωση), και ως «όχημα» «το όχημα με κινητήρα ή τον συνδυασμό συζευγμένων οχημάτων που προορίζονται αποκλειστικά για οδικές εμπορευματικές μεταφορές και έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος τουλάχιστον ίσο προς 12 τόνους» (τέταρτη περίπτωση).
- 3 Κατά το άρθρο 7 της οδηγίας:

«Τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρήσουν ή να εισαγάγουν διόδια ή/και να εισαγάγουν τέλη χρήσης υπό τις εξής προϋποθέσεις:

- α) ότι, για τη χρησιμοποίηση ενός και του αυτού τμήματος οδού, δεν θα εισπράττονται συγχρόνως διόδια και τέλη χρήσης.

Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν και διόδια σε δίκτυα όπου εισπράττονται τέλη χρήσης στην περίπτωση χρησιμοποίησης γεφυρών, σιράγγων καθώς και οδών που διασχίζουν ορεινούς αυχένες·

- β) ότι αυτά τα διόδια και τέλη χρήσης, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 8, παράγραφος 2, στοιχείο ε', και του άρθρου 9, εφαρμόζονται χωρίς να

γίνονται άμεσες ή έμμεσες διακρίσεις για λόγους εθνικότητας του μεταφορέα ή προέλευσης ή προορισμού της μεταφοράς·

(...)

δ) ότι τα διόδια και τέλη χρήσης εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση αυτοκινητοδρόμων ή άλλων οδών με περισσότερες από μια λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, όταν οι οδοί αυτές έχουν χαρακτηριστικά ανάλογα προς τα χαρακτηριστικά των αυτοκινητοδρόμων, καθώς και για τη χρησιμοποίηση γεφυρών, σηράγγων και οδών που διασχίζουν ορεινούς αυχένες.

(...)

η) ότι το ύψος των διοδίων συναρτάται με το κόστος κατασκευής, εκμετάλλευσης και ανάπτυξης του συγκεκριμένου δικτύου υποδομής.»

4 Κατά το άρθρο 13 της οδηγίας, τα κράτη μέλη έπρεπε να θέσουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για τη συμμόρφωσή τους με την οδηγία αυτή πριν από την 1η Ιανουαρίου 1995. Σύμφωνα με την πράξη περί των όρων προσχωρήσεως της Δημοκρατίας της Αυστρίας, της Δημοκρατίας της Φινλανδίας και του Βασιλείου της Σουηδίας και των προσαρμογών των Συνθηκών επί των οποίων βασίζεται η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ 1994, C 241, σ. 21, και ΕΕ 1995, L 1, σ. 1), αυτή η προθεσμία για τη μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο ίσχυε και για τη Δημοκρατία της Αυστρίας.

5 Με απόφασή του της 5ης Ιουλίου 1995, C-21/94, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1995, σ. I-1827), το Δικαστήριο ακύρωσε την οδηγία λόγω του ότι είχε εκδοθεί χωρίς να έχει γίνει νομότυπη διαβούλευση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, διατηρώντας παράλληλα τα αποτελέσματά της μέχρις εκδόσεως νέας οδηγίας.

- 6 Στις 17 Ιουνίου 1999, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την οδηγία 1999/62/ΕΚ, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187, σ. 42), η οποία, όπως επισημαίνεται στην τέταρτη αιτιολογική της σκέψη, αντικαθιστά την ακυρωθείσα οδηγία.

Ο αυτοκινητόδρομος του Brenner

- 7 Ο αυτοκινητόδρομος του Brenner (A 13) συνδέει το Innsbruck της Αυστρίας με τα σύνορα με την Ιταλία, στον ορεινό αυχένα του Brenner. Αποτελεί τμήμα των οδών που διασχίζουν τις Άλπεις τις οποίες η ομοσπονδιακή νομοθεσία της Αυστρίας κήρυξε ζώνες διαδρομών με διόδια. Έως το 1997, η εταιρία Alpen Straßen AG (στο εξής: Alpen Straßen) ήταν επιφορτισμένη με την εκμετάλλευση, τη συντήρηση και την ανάπτυξη του αυτοκινητοδρόμου του Brenner, που αποτελεί ιδιοκτησία του ομοσπονδιακού κράτους.
- 8 Από το 1983, οι πράξεις χρηματοδότησεως που συνδέονται με την κατασκευή και την ανάπτυξη του αυτοκινητοδρόμου του Brenner, καθώς και των λοιπών τμημάτων αυτοκινητοδρόμων που διασχίζουν τις Άλπεις και των αυστριακών οδών ταχείας διελεύσεως, διενεργούνται κατά τρόπο συγκεντρωτικό από την εταιρία χρηματοδότησεως Asfinag (στο εξής: Asfinag), που ελέγχεται από το ομοσπονδιακό κράτος.
- 9 Σύμφωνα με το καθεστώς που ίσχυε ως το 1997, τα έσοδα που προέρχονταν από τμήματα οδών με διόδια αποτελούσαν έσοδα του ομοσπονδιακού κράτους, αλλά ο νόμος τα προόριζε για τη συντήρηση, την εκμετάλλευση, τη διαχείριση και τη χρηματοδότηση της συγκεκριμένης υποδομής. Η Alpen Straßen χρησιμοποιούσε απευθείας τα ποσά που προέρχονταν από τα έσοδα των διοδίων για να καλύψει τις δαπάνες εκμετάλλευσης, συντήρησης και βελτίωσης της εν λόγω υποδομής. Οι πόροι που δεν χρησιμοποιούνταν καταβάλλονταν στην Asfinag η οποία τους χρησιμοποιούσε για την κάλυψη των εξόδων από πιστώσεις που αφορούσαν το σύνολο των οδικών προγραμμάτων που χρηματοδοτούσε. Δεδομένου ότι το ποσό που προέρχονταν από τα έσοδα των διοδίων και καταβαλλόταν στην Asfinag παρείχε τη

δυνατότητα καλύψεως μέρους μόνον των τόκων που κατέβαλλε αυτή ετησίως, τη διαφορά κατέβαλλε η Αυστριακή Κυβέρνηση από τον κρατικό προϋπολογισμό.

- 10 Με τον *Infrastrukturfinanzierungsgesetz* (νόμο περί της χρηματοδότησης της υποδομής) της 11ης Σεπτεμβρίου 1997 μεταβιβάστηκε στην *Asfinag*, αναδρομικά από 1ης Ιανουαρίου 1997, η αρμοδιότητα της κατασκευής, του σχεδιασμού, της εκμετάλλευσης, της συντήρησης και της χρηματοδότησης των αυτοκινητοδρόμων και των αυστριακών οδών ταχείας κυκλοφορίας και εξουσιοδοτήθηκε να εισπράττει διόδια και τέλη χρήσεως επ' ονόματί της και δι' ίδιον λογαριασμόν προκειμένου να καλύπτει τις δαπάνες της.
- 11 Το σύστημα διοδίων στον αυτοκινητόδρομο του Brenner αποτελείται από έναν κύριο σταθμό διοδίων, αυτόν του Schönberg, περίπου 10 χλμ. νοτίως του Innsbruck, που είναι ο μόνος που βρίσκεται ακριβώς πάνω στον αυτοκινητόδρομο, και από δευτερεύοντες σταθμούς που βρίσκονται στις διάφορες εισόδους ή εξόδους του αυτοκινητόδρομου, μεταξύ των οποίων οι σταθμοί διοδίων του Stubaital, του Matriei/Steinach, του Nöblach και του Brennersee.
- 12 Όσον αφορά τα διόδια, γίνεται διάκριση μεταξύ τριών τύπων διαδρομών, ήτοι:
- της «πλήρους διαδρομής» (*Gesamtrecke*), που αντιστοιχεί κυρίως στη διαδρομή 34,5 χλμ. περίπου μεταξύ των διοδίων του ανατολικού ή των διοδίων του δυτικού Innsbruck και του συνοριακού σταθμού του Brenner. Θεωρείται επίσης πλήρους διαδρομή η διαδρομή των 19 χλμ. μεταξύ των διοδίων του Schönberg και του Matriei/Steinach·
 - των «μερικών διαδρομών» (*Teilstrecken*), ήτοι των διαδρομών από Innsbruck έως Schönberg (10 χλμ.) και από Matriei/Steinach έως τον συνοριακό σταθμό του Brenner (15,5 χλμ.), καθώς και τα τμήματα των διαδρομών αυτών, όπως, επί παραδείγματι, οι διαδρομές από το ανατολικό Innsbruck έως το Patsch/Igls (7 χλμ.), από το ανατολικό Innsbruck έως το Stubaital (10 χλμ.) και από Matriei/Steinach έως το Nöblach (7,4 χλμ.)·

- της «σύντομης διαδρομής» (Kurzstrecke), που περιλαμβάνει το τελευταίο τμήμα μήκους 1,5 χλμ. μεταξύ του Brennersee και του συνοριακού σταθμού του Brenner.

- 13 Όσον αφορά την πλήρη διαδρομή, τα διόδια εισπράττονται κατά τη διέλευση από τον κύριο σταθμό διελύσεως του Schönberg. Όσον αφορά τις μερικές διαδρομές και τη σύντομη διαδρομή, τα διόδια εισπράττονται στους δευτερεύοντες σταθμούς διοδίων.

- 14 Από 1ης Ιουλίου 1995, τροποποιήθηκε το καθεστώς των διοδίων για τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες. Η τροποποίηση αυτή των τελών είχε ως κύριο χαρακτηριστικό την κατάργηση του ειδικού καθεστώτος υπέρ των οχημάτων με περισσότερους από τρεις άξονες που προκαλούν λιγότερο θόρυβο και των δυνατοτήτων μειωμένων διοδίων, υπό τη μορφή κάρτας διοδίων, υπέρ των οχημάτων με περισσότερους από τρεις άξονες.

- 15 Συγκεκριμένα, όσον αφορά την πλήρη διαδρομή, το μειωμένο τέλος των 750 αυστριακών σελινίων (ATS) που ωφέλουσε μέχρι τούδε τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες που προκαλούν λιγότερο θόρυβο καταργήθηκε, οπότε τα οχήματα αυτά πρέπει να καταβάλλουν ολόκληρο το τέλος των 1 000 ATS, ήτοι 28,99 ATS/χλμ. Καταργήθηκαν επίσης οι δυνατότητες για μειωμένα τέλη με την αγορά κάρτας διοδίων, που παρέχει τη δυνατότητα μείωσης της τιμής της διαδρομής σε 600 ATS, ήτοι 17,39 ATS/χλμ., ή κάρτας διαδρομών που προβλέπεται για τα ολιγότερο θορυβώδη οχήματα, που παρέχουν τη δυνατότητα μείωσης της τιμής της διαδρομής σε 500 ATS, ήτοι 14,49 ATS/χλμ.

- 16 Όσον αφορά τις μερικές διαδρομές, η τιμή της διαδρομής ανερχόταν, πριν από την πρώτη τροποποίηση των τελών, σε 300 ATS, ήτοι 30 ATS/χλμ. για τη διαδρομή από Innsbruck έως Schönberg και 19,35 ATS/χλμ. για τη διαδρομή από Matrei/Steinach έως τον συνοριακό σταθμό του Brenner. Με την αγορά κάρτας διοδίων, η τιμή αυτή μειωνόταν σε 200 ATS, ήτοι 20 ATS/χλμ. για τη διαδρομή από Innsbruck έως Schönberg και 12,90 ATS/χλμ. για τη διαδρομή από Matrei/Steinach έως τον συνοριακό σταθμό του Brenner. Το τέλος των 300 ATS διατηρήθηκε και μετά την 1η Ιουλίου 1995, αλλά η κάρτα διοδίων αντικαταστάθηκε από προπληρωμένη κάρτα που παρείχε τη δυνατότητα πραγματοποίησης της διαδρομής από Innsbruck έως Schönberg στην αμετάβλητη μειωμένη τιμή των 200 ATS, και τη διαδρομή από

Matrei/Steinach έως τον συνοριακό σταθμό του Brenner στη μειωμένη τιμή των 240 ATS, ήτοι 15 ATS/χλμ., που είχε όμως συγκριτικά αυξηθεί.

- 17 Ως προς τη σύντομη διαδρομή, η τιμή των 100 ATS, ήτοι 66,67 ATS/χλμ., που μειωνόταν σε 80 ATS, ήτοι 53,33 ATS/χλμ., σε περίπτωση αγοράς κάρτας διοδίων, η προπληρωμένη κάρτα, που αντικατέστησε την κάρτα διοδίων, παρείχε τη δυνατότητα καταβολής του ίδιου μειωμένου τέλους όπως και προηγουμένως.
- 18 Από 1ης Φεβρουαρίου 1996 τροποποιήθηκε εκ νέου το καθεστώς των διοδίων σε σχέση με τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες.
- 19 Όσον αφορά την πλήρη διαδρομή, η τιμή της αυξήθηκε στα 1 150 ATS, ήτοι 33,33 ATS/χλμ., για τα φορτηγά που προκαλούν λιγότερο θόρυβο και είναι αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, και σε 1 500 ATS, ήτοι 43,48 ATS/χλμ., για τα λοιπά οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες. Ως προς τις νυκτερινές διελεύσεις, η τιμή αυξήθηκε σε 2 300 ATS, ήτοι 66,67 ATS/χλμ., για όλα τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες. Οι μειωμένες τιμές καταργήθηκαν, ενώ η αγορά προπληρωμένης κάρτας δεν επηρέαζε την τιμή διελεύσεως.
- 20 Για τις μερικές διαδρομές, η τιμή διελεύσεως των 300 ATS δεν αυξήθηκε κατά τη δεύτερη αυτή τιμολογιακή τροποποίηση. Οι μειωμένες τιμές που ίσχυαν σε περίπτωση αγοράς προπληρωμένης κάρτας ύψους 200 ATS και 240 ATS αντιστοίχως, ανάλογα με τη διαδρομή, δεν αυξήθηκαν. Κανένα ειδικό καθεστώς δεν προβλέφθηκε για τη νυκτερινή κυκλοφορία ούτε και για τα οχήματα που προκαλούν λιγότερο θόρυβο και είναι αντιρρυπαντικής τεχνολογίας.
- 21 Ως προς τη σύντομη διαδρομή, ούτε η ολόκληρη τιμή (100 ATS) ούτε η μειωμένη τιμή σε περίπτωση αγοράς προπληρωμένης κάρτας (80 ATS) αυξήθηκε.

- 22 Πρέπει να τονισθεί ότι, όσον αφορά τις διαδρομές από Innsbruck έως Matri/Steinach (19 χλμ.) και από Schönberg έως Matri/Steinach (9 χλμ.), που θεωρούνται κατ' αρχήν πλήρεις διαδρομές, το ειδικό καθεστώς, γνωστό ως «μισή τιμή», ισχύει για τα φορτηγά με περισσότερους από τρεις άξονες σε περίπτωση διελεύσεως μετ' επιστροφής. Δυνάμει του καθεστώτος αυτού, που ίσχυε ήδη πριν από την 1η Ιουλίου 1995, είναι δυνατό να δοθεί δωρεάν απόδειξη καταβολής διοδίων στη διαδρομή της επιστροφής από Matri/Steinach στο Innsbruck από τον κύριο σταθμό διοδίων του Schönberg, οπότε αυτή η διαδρομή μετ' επιστροφής πραγματοποιείται στην τιμή της απλής μετάβασης (ήτοι 1 150 ή 1 500 ATS αντί για 2 300 ATS ή 3 000 ATS). Σε περίπτωση πληρωμής της διαδρομής μετ' επιστροφής με προπληρωμένη κάρτα, ο σταθμός διοδίων του Schönberg χορηγεί, στην επιστροφή, εκπρωτικό δελτίο 1 100 ATS επί της τιμής της πλήρους διαδρομής για τα θορυβώδη και ρυπογόνα οχήματα και εκπρωτικό δελτίο 750 ATS επί της τιμής της πλήρους διαδρομής για τα οχήματα που προκαλούν λιγότερο θόρυβο και είναι αντιρρυπαντικής τεχνολογίας. Χάρη στο σύστημα αυτό, η διαδρομή μετ' επιστροφής στοιχίζει μόνον 400 ATS για όλα τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες, ήτοι 10,53 ATS/χλμ. στο δρομολόγιο των 38 χλμ. Innsbruck-Matri/Steinach-Innsbruck και 22,22 ATS/χλμ. στο δρομολόγιο των 18 χλμ. Schönberg-Matri/Steinach-Schönberg.
- 23 Τέλος, πρέπει να διευκρινισθεί ότι τα βαρέα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων που έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος από 7,5 τόνους και άνω δεν μπορούν να χρησιμοποιούν την εθνική οδό άνευ διοδίων του Brenner, η οποία είναι παράλληλη του αυτοκινητοδρόμου.

Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία

- 24 Με έγγραφο της 31ης Μαΐου 1995, η Αυστριακή Κυβέρνηση ενημέρωσε την Επιτροπή ότι επρόκειτο να τροποποιήσει το καθεστώς των διοδίων στον αυτοκινητόδρομο του Brenner από 1ης Ιουλίου 1995.
- 25 Στις 9 Ιουνίου 1995, η Επιτροπή κάλεσε την Αυστριακή Κυβέρνηση να της διαβίβασει περισσότερα στοιχεία για το νέο αυτό καθεστώς και να διατυπώσει την άποψή της για το συμβατό του καθεστώτος αυτού με την οδηγία.

- 26 Οι αυστριακές αρχές απάντησαν στις 27 Ιουνίου 1995.
- 27 Στις 4 Αυγούστου 1995, η Επιτροπή ζήτησε από τις αυστριακές αρχές πίνακα με τα ετήσια έσοδα και τις ετήσιες δαπάνες του αυτοκινητοδρόμου του Brenner για το διάστημα των δέκα τελευταίων ετών, καθώς και προϋπολογισμό για τα δύο ή τρία επόμενα χρόνια προκειμένου να κρίνει αν η σημαντική αύξηση του ύψους των διοδίων από 1ης Ιουλίου 1995 μπορούσε να δικαιολογηθεί από αύξηση των δαπανών.
- 28 Η Αυστριακή Κυβέρνηση απάντησε στο αίτημα αυτό στις 15 Ιανουαρίου 1996. Με έγγραφο της αυτής ημέρας, ενημέρωσε την Επιτροπή για την από 9 Ιανουαρίου 1996 απόφασή της να προβεί σε μια δεύτερη τροποποίηση του καθεστώτος των διοδίων του αυτοκινητοδρόμου του Brenner από 1ης Φεβρουαρίου 1996.
- 29 Απαντώντας σε έγγραφο της Επιτροπής της 25ης Ιανουαρίου 1996, οι αυστριακές αρχές της χορήγησαν, στις 8 Φεβρουαρίου 1996, περισσότερο λεπτομερή στοιχεία για τους λόγους της νέας αυτής τιμολογιακής τροποποίησης.
- 30 Με έγγραφο της 9ης Απριλίου 1996, η Επιτροπή ενημέρωσε την Αυστριακή Κυβέρνηση ότι θεωρούσε τις δύο επίμαχες τιμολογιακές τροποποιήσεις ασυμβίβαστες με τις απορρέουσες από την οδηγία απαιτήσεις. Αφενός, αυτές εισήγαγαν δυσμενή διάκριση αντιβαίνουσα στο άρθρο 7, στοιχείο β', της οδηγίας, στο μέτρο που θα εφαρμόζονταν αποκλειστικά τόσο στα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες, η πλειονότητα των οποίων δεν είναι ταξινομημένα στην Αυστρία, όσο και στην πλήρη διαδρομή του αυτοκινητοδρόμου του Brenner, που είναι υποχρεωτικό δρομολόγιο διελεύσεως που χρησιμοποιούν επίσης, στο μεγαλύτερο μέρος τους, τα μη ταξινομημένα στην Αυστρία οχήματα, ενώ τα ταξινομημένα στην Αυστρία οχήματα χρησιμοποιούν κυρίως τις μερικές διαδρομές, που δεν θίγονται από τις επίδικες αυξήσεις. Αφετέρου, οι επίδικες αυξήσεις είναι δυσανάλογες προς τις δαπάνες κατασκευής και εκμετάλλευσης του αυτοκινητοδρόμου του Brenner, αντίθετα προς τις απαιτήσεις του άρθρου 7, στοιχείο η', της οδηγίας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 169 της Συνθήκης, κάλεσε με έγγραφο οχλήσεως την Αυστριακή Κυβέρνηση να της υποβάλει, εντός δύο μηνών, τις

παρατηρήσεις της επί των προβαλλομένων ασυμφωνιών του εν λόγω καθεστώτος διοδίων με το κοινοτικό δίκαιο.

- 31 Με την από 5 Ιουνίου 1996 απάντησή της, η Αυστριακή Κυβέρνηση απέρριψε την αιτίαση ότι δήθεν εισάγονται δυσμενείς διακρίσεις κατά την έννοια του άρθρου 7, στοιχείο β', της οδηγίας, με την αιτιολογία ότι τα διόδια που ισχύουν για την πλήρη διαδρομή, αφενός, και για τις μερικές διαδρομές, αφετέρου, δεν αποτελούν παρεμφερείς καταστάσεις. Εξάλλου, πληρούνται και οι απαιτήσεις του άρθρου 7, στοιχείο η', της οδηγίας, στο μέτρο που οι επίδικες αυξήσεις προέκυψαν από τις σημαντικές δαπάνες που προκάλεσε το αυστριακό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων και οδών ταχείας κυκλοφορίας, τη χρηματοδότηση των οποίων εξασφάλιζε κατά συγκεντρωτικό τρόπο η Asfinag.
- 32 Με έγγραφο της 30ής Ιουλίου 1996, η Επιτροπή ζήτησε από την Αυστριακή Κυβέρνηση να της δώσει εξηγήσεις για το γεγονός ότι, ιδίως για τα φορτηγά που είχαν μέχρι και τρεις άξονες, η απόκτηση ετήσιας κάρτας διοδίων επιφυλασσόταν μόνο στα αυστριακά οχήματα. Στις 10 Οκτωβρίου 1996, η Αυστριακή Κυβέρνηση ενημέρωσε την Επιτροπή ότι θα καταργούσε την άνηση αυτή μεταχείριση από 1ης Νοεμβρίου 1996.
- 33 Φρονώντας ότι οι εξηγήσεις των αυστριακών αρχών δεν ήταν πειστικές, η Επιτροπή απηύθυνε, στις 13 Ιανουαρίου 1997, στην Αυστριακή Κυβέρνηση αιτιολογημένη γνώμη καταλήγοντας ότι, με τις δύο επίδικες αυξήσεις, η Δημοκρατία της Αυστρίας παρέβη τις διατάξεις του άρθρου 7, στοιχεία β' και η', της οδηγίας. Ως εκ τούτου κάλεσε το εν λόγω κράτος μέλος να λάβει εντός δύο μηνών τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις που απέρρεαν από την οδηγία.
- 34 Με την από 28 Μαΐου 1997 απάντησή της, η Αυστριακή Κυβέρνηση ενέμεινε και ανέπτυξε περαιτέρω την άποψή της. Με έγγραφο της 7ης Νοεμβρίου 1997, έδωσε εξηγήσεις για το ειδικό καθεστώς που ίσχυε για τη διαδρομή μετ' επιστροφής μεταξύ Innsbruck και Matri/Steinach (ειδικό καθεστώς της μισής τιμής).

- 35 Τέλος, με έγγραφο της 17ης Φεβρουαρίου 1998, η Αυστριακή Κυβέρνηση διαβίβασε στην Επιτροπή, προς εξακρίβωση, ένα νέο τρόπο υπολογισμού των δαπανών υποδομής σχετικά με τον οδικό άξονα του Brenner, που έγινε βάσει της μεθόδου υπολογισμού που χρησιμοποίησε η Ελβετική Συνομοσπονδία στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεών της με την Ευρωπαϊκή Ένωση προκειμένου να εξηγήσει το ύψος των επιβαρύνσεων που επιβάλλονται στα φορτηγά των 40 τόνων που διέρχονται από τον οδικό άξονα που συνδέει τη Βασιλεία με το Chiasso.
- 36 Εκτιμώντας ότι η Δημοκρατία της Αυστρίας δεν έλαβε τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να τερματισθούν οι προσαπτόμενες παραβάσεις, η Επιτροπή άσκησε την παρούσα προσφυγή.

Επί του παραδεκτού

- 37 Η Δημοκρατία της Αυστρίας παρατηρεί ότι η Επιτροπή εξακολουθεί να ασκεί προσφυγές λόγω παραβάσεως που στηρίζονται στην οδηγία, ενώ έχουν παρέλθει τρία και πλέον έτη από τη δημοσίευση της προαναφερθείσας αποφάσεως Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, με την οποία το Δικαστήριο ακύρωσε την οδηγία αποφασίζοντας ταυτόχρονα να διατηρήσει προσωρινώς τα αποτελέσματά της μέχρις εκδόσεως νέας οδηγίας η οποία, σύμφωνα άλλωστε με την απόφαση, έπρεπε να εκδοθεί εντός ευλόγου χρόνου.
- 38 Χωρίς να αμφισβητεί ευθέως το παραδεκτό της προσφυγής, η Αυστριακή Κυβέρνηση φρονεί ότι το να παρέχεται η δυνατότητα στο Συμβούλιο να απέχει από τη λήψη κάθε μέτρου που δύναται να αποκαταστήσει τη νομιμότητα και ως εκ τούτου το να παρέχεται η δυνατότητα να διαιωνίζει αυτή την κατάσταση παρανομίας εις βάρος των κρατών μελών είναι αντίθετο με τον κανόνα που επιβάλλει στα κράτη μέλη και στα κοινοτικά όργανα αμοιβαία καθήκοντα καλόπιστης συνεργασίας, έκφραση του οποίου αποτελεί ιδίως το άρθρο 5 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 10 ΕΚ).

- 39 Κατά τη Δημοκρατία της Αυστρίας, αντιβαίνει στο πνεύμα της Συνθήκης να της προσάπτεται ότι η συμπεριφορά της αντιβαίνει δήθεν σε πράξη που το Δικαστήριο έχει ακυρώσει, ενώ η παράλειψη του αρμοδίου οργάνου να θεραπεύσει την κατάσταση αυτή παρατείνεται επί τριετία και πλέον, κατά παράβαση του άρθρου 176, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 233, πρώτο εδάφιο, ΕΚ).
- 40 Η καθής κυβέρνηση φρονεί ότι το συμπέρασμα αυτό επιβάλλεται κατά μείζονα λόγο εν προκειμένω, αφού μάλιστα, όπως επισήμανε το Δικαστήριο στην προαναφερθείσα απόφαση Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, οι τροποποιήσεις που επήλθαν στην εγκριθείσα από το Κοινοβούλιο πρόταση οδηγίας COM(92) 405 τελικό (ΕΕ 1992, C 311, σ. 63) και οι οποίες ενσωματώθηκαν στο κείμενο της οδηγίας είναι ουσιώδεις, οπότε η οδηγία αυτή δεν θα είχε εκδοθεί με τη μορφή αυτή αν, ειδικότερα, το Συμβούλιο είχε διαβουλευθεί εκ νέου με το Κοινοβούλιο. Εξάλλου, η οδηγία δεν έλαβε επαρκώς υπόψη τις απαιτήσεις σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος.
- 41 Πρέπει να τονισθεί ευθύς εξαρχής ότι, στην προαναφερθείσα απόφαση Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, το Δικαστήριο, αφού έκρινε ότι, προκειμένου να αποφευχθεί η διακοπή εκτελέσεως του προγράμματος για την εναρμόνιση του συστήματος φορολογήσεως των μεταφορών καθώς και για σοβαρούς λόγους ασφάλειας δικαίου, έπρεπε να διατηρηθούν προσωρινώς σε ισχύ όλα τα αποτελέσματα της ακυρωθείσας οδηγίας έως ότου το Συμβούλιο εκδώσει νέα οδηγία (σκέψεις 31 και 32), προσέθεσε ότι ο κοινοτικός νομοθέτης οφείλει να επανορθώσει, εντός ευλόγου χρόνου, τη διαπραχθείσα πλημμέλεια (σκέψη 33).
- 42 Όπως όμως επισημάνθηκε στη σκέψη 6 της παρούσας αποφάσεως, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν στις 17 Ιουνίου 1999, ήτοι σχεδόν τέσσερα έτη μετά τη δημοσίευση της προαναφερθείσας αποφάσεως Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, την οδηγία 1999/62, που αντικατέστησε την ακυρωθείσα οδηγία.
- 43 Πάντως, έστω και αν το χρονικό αυτό διάστημα μεταξύ της ακυρωτικής αποφάσεως και της εκδόσεως της νέας οδηγίας 1999/62 μπορεί, εκ πρώτης όψεως, να φαίνεται μεγάλο, το γεγονός αυτό δεν μπορεί να εμποδίσει την Επιτροπή, στο πλαίσιο της εκπληρώσεως της αποστολής της ως φύλακα της Συνθήκης, να εφαρμόσει τη δια-

δικασία του άρθρου 169 της Συνθήκης που μπορεί να καταλήξει στο να ζητηθεί από το Δικαστήριο να διαπιστώσει την παράβαση των υποχρεώσεων που απορρέουν από την ακυρωθείσα οδηγία η οποία, σύμφωνα με την προαναφερθείσα απόφαση Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, και για τους σε αυτή παρατιθέμενους λόγους, έπρεπε να εξακολουθεί να παράγει τα αποτελέσματά της παρά την ακύρωσή της.

- 44 Πρέπει να διευκρινισθεί, συναφώς, ότι η διαδικασία του άρθρου 169 της Συνθήκης αποσκοπεί στην αντιμετώπιση των εκ μέρους των κρατών μελών παραβάσεων των υποχρεώσεων που υπέχουν από το κοινοτικό δίκαιο (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 1ης Μαρτίου 1966, 48/65, Lütticke κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1965-1968, σ. 243, σ. 246) και ότι, εξάλλου, η απόφαση για την εφαρμογή ή μη της διαδικασίας αυτής εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια της Επιτροπής.
- 45 Συνεπώς, η προσφυγή είναι παράδεκτη.

Επί της ουσίας

- 46 Εκ προοιμίου, πρέπει να τονισθεί ότι δεν αμφισβητείται ότι ο αυτοκινητόδρομος του Brenner είναι «αυτοκινητόδρομος» κατά την έννοια του άρθρου 2, πρώτη περίπτωση, της οδηγίας και ότι τα διόδια που εισπράττονται για τη χρήση του εμπίπτουν στην έννοια των «διοδίων» όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 2, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας. Εξάλλου, τα μόνα «οχήματα» στα οποία αναφέρεται η οδηγία είναι εκείνα που ανταποκρίνονται στον ορισμό του άρθρου 2, τέταρτη περίπτωση, της οδηγίας, ήτοι τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για οδικές εμπορευματικές μεταφορές και έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος τουλάχιστον ίσο προς 12 τόνους.
- 47 Με την προσφυγή της, η Επιτροπή προσάπτει στη Δημοκρατία της Αυστρίας, αφενός, ότι παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 7, στοιχείο β', της οδηγίας, λόγω του ότι τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες που πλήττονται από τις επίδικες αυξήσεις είναι κυρίως οχήματα που δεν είναι ταξινομημένα

στην Αυστρία. Αφετέρου, η Δημοκρατία της Αυστρίας παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 7, στοιχείο η', της οδηγίας, λόγω του ότι, αντίθετα προς τις απαιτήσεις της διατάξεως αυτής, οι εν λόγω αυξήσεις δεν δικαιολογούνται από τις δαπάνες κατασκευής, εκμετάλλευσης και ανάπτυξης του συγκεκριμένου δικτύου υποδομής.

Επί της αιτιάσεως που στηρίζεται στην παράβαση του άρθρου 7, στοιχείο β', της οδηγίας

- 48 Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι το άρθρο 7, στοιχείο β', της οδηγίας υποχρεώνει τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν τα διόδια χωρίς να γίνονται άμεσες ή έμμεσες διακρίσεις λόγω της ιθαγενείας του μεταφορέα ή της προελεύσεως ή του προορισμού της μεταφοράς. Οι δύο όμως επίδικες αυξήσεις συνεπάγονται δυσμενείς διακρίσεις τόσο λόγω της ιθαγενείας του μεταφορέα όσο και λόγω της προελεύσεως ή του προορισμού της μεταφοράς.
- 49 Επιβάλλεται να εξετασθούν χωριστά τα δύο σκέλη της αιτιάσεως αυτής.

Επί της προβαλλομένης δυσμενούς διακρίσεως λόγω της ιθαγενείας του μεταφορέα

- 50 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι οι δύο επίμαχες τιμολογιακές τροποποιήσεις κατέστησαν κατά πολύ ακριβότερη τη χρήση της πλήρους διαδρομής λόγω της καταργήσεως της δυνατότητας καταβολής μειωμένων διοδίων από 1ης Ιουλίου 1995 και της συνακόλουθης αυξήσεως της τιμής διελεύσεως. Η Επιτροπή διευκρινίζει συναφώς ότι είναι αδιάφορο το γεγονός αν η αύξηση της τιμής είναι το αποτέλεσμα της καταργήσεως της δυνατότητας εκπτώσεων ή της αυξήσεως των τιμών. Συγκεκριμένα, ανεξάρτητα από τις τεχνικές λεπτομέρειες του καθεστώτος διοδίων που οδήγησε στο αποτέλεσμα αυτό, εκείνο που είχε καθοριστική σημασία για τους σκοπούς εφαρμογής της οδηγίας ήταν το οικονομικό αποτέλεσμα, ήτοι η πραγματική αύξηση του κόστους χρήσεως της οδικής υποδομής.

- 51 Κατά την Επιτροπή, οι επίδικες αυξήσεις είχαν ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί στο πλαίσιο του καθεστώτος των διοδίων του αυτοκινητοδρόμου του Brenner ένα σημαντικό μειονέκτημα εις βάρος των ταξινομημένων σε άλλα κράτη μέλη οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται εν γένει από μεταφορείς που δεν έχουν την αυστριακή ιθαγένεια. Οι αλλοδαποί μεταφορείς, που έπρεπε να καταβάλλουν την πλέον υψηλή τιμή της διαδρομής, ήσαν σαφώς σε μειονεκτικότερη θέση σε σχέση με τους Αυστριακούς κατά πλειονότητα μεταφορείς οι οποίοι, στην πράξη, κυκλοφορούσαν σχεδόν αποκλειστικά στα τμήματα των οδών για τη χρήση των οποίων ήταν δυνατό να επωφεληθούν από ευνοϊκότερες τιμές και από ειδικές εκπτώσεις.
- 52 Κατά συνέπεια, η προφανώς δυσανάλογη τιμή της πλήρους διαδρομής σε σχέση με τις μερικές διαδρομές και με τη διαδρομή Innsbruck-Matrei/Steinach μετ' επιστροφής αποτελούν έμμεση δυσμενή διάκριση λόγω της ιθαγενείας του μεταφορέα κατά την έννοια του άρθρου 7, στοιχείο β', της οδηγίας (βλ., *mutatis mutandis*, απόφαση της 17ης Μαΐου 1994, C-18/93, *Corsica Ferries*, Συλλογή 1994, σ. I-1783, σκέψεις 33 έως 35).
- 53 Η Επιτροπή φρονεί ότι η ύπαρξη έμμεσης δυσμενούς διακρίσεως μπορεί επίσης να διαπιστωθεί από το γεγονός ότι οι επίδικες αυξήσεις αφορούν στο σύνολό τους μόνον τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες, κατηγορία στην οποία υπερτερούν συντριπτικά τα ταξινομημένα στην αλλοδαπή οχήματα.
- 54 Κατά την Αυστριακή Κυβέρνηση, ουδεμία αύξηση του ύψους των διοδίων πραγματοποιήθηκε από 1ης Ιουλίου 1995, ενώ η κατάργηση των έως τότε υφισταμένων εκπτώσεων και μειωμένων τιμών δεν είναι δυνατό να αντιβαίνει στην οδηγία, η οποία δεν επιβάλλει τη χορήγηση ή τη διατήρηση εκπτώσεων ή μειωμένων τιμών. Έτσι, η ενιαία τιμή των 1 000 ATS ανά διαδρομή, που ισχύει από 1ης Ιουλίου 1995 για όλα τα φορτηγά με περισσότερους από τρεις άξονες που χρησιμοποιούν την πλήρη διαδρομή, είχε επιβληθεί ήδη από 1ης Ιανουαρίου 1992.
- 55 Εξάλλου, το καθεστώς των διοδίων που ισχύει στην πλήρη διαδρομή, αφενός, και αυτό που ισχύει στις μερικές διαδρομές και στη σύντομη διαδρομή, αφεντέρου, αφορούν δύο διαφορετικές και μη συγκρίσιμες καταστάσεις. Οι μερικές διαδρομές

και η σύντομη διαδρομή του αυτοκινητοδρόμου του Brenner χρησιμοποιούνται κυρίως από οχήματα κάτω των 7,5 τόνων τα οποία, λόγω της κατηγορίας βάρους στην οποία υπάγονται, μπορούν να χρησιμοποιούν εθνική οδό. Αντιθέτως, η πλήρης διαδρομή του αυτοκινητοδρόμου του Brenner χρησιμοποιείται κυρίως, όσον αφορά την κίνηση φορτηγών, από οχήματα άνω των 7,5 τόνων, στα οποία απαγορεύεται η χρήση της παράλληλης εθνικής οδού. Η επέκταση της αύξησης των διοδίων και στις μερικές διαδρομές και στη σύντομη διαδρομή θα είχε ως αποτέλεσμα μια απαράδεκτη μετατόπιση της κίνησης στο άνευ διοδίων οδικό δίκτυο. Το γεγονός ότι η αύξηση των τιμών περιορίστηκε στην πλήρη διαδρομή φαίνεται επομένως δικαιολογημένη και μόνον υπό το πρίσμα αυτής της διαφορετικής αυτής καταστάσεως.

56 Έστω και αν ληφθούν υπόψη μόνον τα οχήματα που έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος τουλάχιστον ίσο προς 12 τόνους, στα οποία αναφέρεται η οδηγία, η αύξηση των διοδίων δεν οδήγησε στην εφαρμογή διαφορετικών κανόνων σε πανομοιότυπες καταστάσεις, αφού, ακόμη και μετά τις δύο επίμαχες τιμολογιακές τροποποιήσεις, τα διόδια που αφορούν το σύνολο της διαδρομής δεν ήταν δυσανάλογα σε σχέση με τα διόδια που ισχύουν στις μερικές διαδρομές και στη σύντομη διαδρομή.

57 Συγκεκριμένα, κατά την άποψη των αυστριακών αρχών, η αντικειμενική παρουσίαση των διοδίων θα έπρεπε να συνοψισθεί σε ένα συγκριτικό πίνακα με το σύνολο των δυνατών διαδρομών στον αυτοκινητόδρομο του Brenner και με την τιμή τους ανά χιλιόμετρο καθώς και με τους διάφορους τύπους διελεύσεως που συνδέονται με αυτήν, διακρίνοντας μεταξύ της απλής διελεύσεως (τόπος προελεύσεως και τόπος προορισμού εκτός Αυστρίας), της εξερχόμενης κίνησης (τόπος προελεύσεως εντός της Αυστρίας) ή της εισερχόμενης κίνησης (τόπος προορισμού εντός Αυστρίας) και της εσωτερικής κίνησης (τόπος προελεύσεως και προορισμού εντός της Αυστρίας). Υπολογίζοντας τη μέση τιμή κατόπιν προσθέσεως αυτών των τιμών ανά χιλιόμετρο, λαμβάνεται, για κάθε τύπο διακίνησης, μια μέση τιμή ανά χιλιόμετρο η οποία θα μπορούσε στη συνέχεια να αποτελέσει αντικειμενικό μέγεθος συγκρίσεως. Ο υπολογισμός αυτός θα έδινε μια μέση τιμή ανά χιλιόμετρο της τάξεως των 33,33 ATS για την απλή διεύλευση, τιμή στην οποία θα κατέληγε επίσης η Επιτροπή. Το αντίστοιχο ποσό στην εισερχόμενη ή εξερχόμενη κίνηση θα ήταν περίπου της τάξεως των 32,57 ATS/χλμ. και το αντίστοιχο στην τοπική κίνηση εντός της ζώνης του αυτοκινητοδρόμου του Brenner ποσό θα ήταν 36,79 ATS/χλμ. Τα υπολογιζόμενα με τον τρόπο αυτό ποσά είναι τελείως ισοδύναμα οπότε το καθεστώς των διοδίων δεν εισάγει κανέναν είδους δυσμενή διάκριση αντίθετη προς την οδηγία.

- 58 Κατά τη Δημοκρατία της Αυστρίας, δεν είναι δυνατό να γίνει αντικειμενική και σοβαρή σύγκριση μεταξύ της ισχύουσας για την πλήρη διαδρομή τιμής και της τιμής που ισχύει για τις μερικές διαδρομές και στη σύντομη διαδρομή παρά μόνον αν ληφθούν υπόψη οι τιμές για όλα τα οδικά τμήματα. Συγκεκριμένα, αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται η Επιτροπή, υφίστανται διάφορες τιμές τόσο στους πλέον χρησιμοποιούμενους οδικούς άξονες (από 10,53 ATS/χλμ. για Innsbruck-Matrei/Steinach έως 66,67 ATS/χλμ. για Stubaital-Patsch/Igls) όσο και στους λιγότερο χρησιμοποιούμενους οδικούς άξονες (από 17,14 ATS/χλμ. για Matrei/Steinach-Brennersee έως 69,70 ATS/χλμ. για Stubaital-Nöblach). Στις έντεκα από τις είκοσι διαδρομές που ελήφθησαν υπόψη, η τιμή ανά χιλιόμετρο υπερéβαινε αυτήν των οχημάτων που προκαλούν λιγότερο θόρυβο και είναι αντιρρυπαντικής τεχνολογίας τα οποία χρησιμοποιούν κατά τη διάρκεια της ημέρας την πλήρη διαδρομή.
- 59 Δεδομένου ότι η μέση τιμή που διαπιστώνεται κατ' εφαρμογήν αντικειμενικών κριτηρίων για την πλήρη διαδρομή δεν διαφέρει σημαντικά από την τιμή που ισχύει στις μερικές διαδρομές και στη σύντομη διαδρομή και δεδομένου ότι, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει έμμεση δυσμενής διάκριση, αφού δεν υπάρχει άνιση μεταχείριση, το ερώτημα σχετικά με το ποιες είναι οι διαδρομές που χρησιμοποιούνται και από ποιο ποσοστό οχημάτων και ποιας προελεύσεως είναι συνεπώς αδιάφορο.
- 60 Ως προς τον ισχυρισμό ότι οι δύο επίμαχες τιμολογιακές τροποποιήσεις αφορούν αποκλειστικά τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες, που είναι ταξινομημένα κυρίως σε άλλα κράτη μέλη, η Αυστριακή Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι είναι ανακριβής ο ισχυρισμός ότι όλα σχεδόν τα οχήματα που καταβάλλουν την τιμή που ισχύει για τα οχήματα μέχρι και τρεις άξονες, η οποία δεν τροποποιήθηκε, είναι αυστριακά. Συγκεκριμένα, η τιμή αυτή ισχύει επίσης για όλα σχεδόν τα λεωφορεία. Έτσι, τα λεωφορεία που χρησιμοποιούν τον αυτοκινητόδρομο του Brenner εκπροσωπούν το 42 % της κατηγορίας Β (οχήματα που έχουν μέχρι και τρεις άξονες και ύψος άνω των 1,30 μέτρων από το έδαφος στον εμπρόσθιο άξονα) και το ποσοστό των ταξινομημένων σε άλλα κράτη μέλη λεωφορείων αποτελεί περίπου το 93 % του αριθμού αυτού. Σχετικά με τα λοιπά οχήματα μεταφορών που έχουν έως και τρεις άξονες, το 32 % είναι ταξινομημένο στην αλλοδαπή και το 68 % στην Αυστρία. Η αναλογία των αλλοδαπών λεωφορείων ανέρχεται έτσι στο 39 % (42 % x 0,93 %) και η αναλογία των αλλοδαπών φορτηγών στο 19 % (58 % x 0,32), οπότε, συνολικώς, το 58 % των οχημάτων που εμπίπτουν στην κατηγορία Β είναι αλλοδαπά οχήματα.

- 61 Η Αυστριακή Κυβέρνηση φρονεί περαιτέρω ότι, αντίθετα προς την άποψη που υποστηρίζει η Επιτροπή, τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες δεν βρίσκονται σε κατάσταση παρεμφερή με αυτήν των οχημάτων που έχουν έως και τρεις άξονες, διότι αυτά καταστρέφουν σε μεγαλύτερο βαθμό τους δρόμους και ρυπαίνουν σε μεγαλύτερο βαθμό το περιβάλλον.
- 62 Πρέπει να τονισθεί ότι, με το πρώτο σκέλος της πρώτης αιτιάσεως, η Επιτροπή προσάπτει κατ' ουσίαν στη Δημοκρατία της Αυστρίας ότι, με τις δύο επίμαχες τιμολογιακές τροποποιήσεις, καθόρισε το ύψος των διοδίων κατά τρόπο ώστε να συνεπάγονται, πρώτον, μια έμμεση διάκριση στηριζόμενη στην ιθαγένεια του μεταφορέα κατά την έννοια του άρθρου 7, στοιχείο β', της οδηγίας, στο μέτρο που οι τροποποιήσεις αυτές επηρεάζουν κυρίως τα ταξινομημένα σε άλλα κράτη μέλη οχήματα.
- 63 Κατ' αρχάς, όπως ορθώς επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 22 των προτάσεών του, πρέπει να γίνει δεκτό, όπως δέχεται και η Επιτροπή, ότι προκειμένου να διαπιστωθεί η ύπαρξη έμμεσης δυσμενούς διακρίσεως που στηρίζεται στην ιθαγένεια των μεταφορέων, η ταξινόμηση των οχημάτων αποτελεί, κατά το παρόν στάδιο εξελίξεως των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ένα έγκυρο κριτήριο στο μέτρο που η εκμετάλλευση των ταξινομημένων σ' ένα κράτος μέλος οχημάτων γίνεται, κατά γενικό κανόνα, από επιχειρηματίες του κράτους μέλους αυτού (βλ., *mutatis mutandis*, με αφορμή τα υπό εθνική σημαία πλοία, την προαναφερθείσα απόφαση *Corsica Ferries*, σκέψη 33). Η Αυστριακή Κυβέρνηση εξάλλου δεν αμφισβήτησε, για τους σκοπούς της παρούσας διαδικασίας, τον συσχετισμό αυτό μεταξύ της ιθαγένειας του μεταφορέα και του κράτους στο οποίο έχουν ταξινομηθεί τα οχήματα που εκμεταλλεύεται.
- 64 Επιβάλλεται η διαπίστωση ακολούθως ότι, όπως υποστηρίζει επίσης η Επιτροπή, οι δύο επίμαχες τιμολογιακές τροποποιήσεις αφορούν μόνον τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες που χρησιμοποιούν την πλήρη διαδρομή του αυτοκινητοδρόμου του Brenner.
- 65 Πράγματι, όπως υπογράμμισε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 25 και 26 των προτάσεών του, από τη σύγκριση του ύψους των διοδίων που ισχύουν στον αυτο-

κινητόδρομο του Brenner, τα οποία εκτέθηκαν στις σκέψεις 15 έως 22 της παρούσας αποφάσεως, προκύπτει ότι, με την επιφύλαξη μιας μικρής αυξήσεως της μειωμένης τιμής που ισχύει στη μερική διαδρομή Matrei/Steinach-συνοριακός σταθμός του Brenner, που αυξήθηκε από 200 ATS σε 240 ATS, οι δύο επίμαχες τιμολογιακές τροποποιήσεις είχαν ως αποτέλεσμα την αισθητή αύξηση του ύψους των διοδίων μόνο για τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες, τα οποία χρησιμοποιούν την πλήρη διαδρομή του αυτοκινητοδρόμου του Brenner. Όπως ορθώς επισήμανε η Επιτροπή, το γεγονός ότι οι επίδικες αυξήσεις απορρέουν, εν μέρει, από την κατάργηση των μειωμένων τιμών δεν μεταβάλλει σε τίποτε τη διαπίστωση αυτή.

- 66 Έτσι, από 1ης Φεβρουαρίου 1996, το ύψος των διοδίων για τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες που χρησιμοποιούν την πλήρη διαδρομή αυξήθηκε σε σχέση με την κατάσταση που επικρατούσε πριν από την 1η Ιουλίου 1995, κατά 150 % οσάκις κυκλοφορούν κατά τη διάρκεια της ημέρας και κατά 283 % για διέλευση κατά τη διάρκεια της νύκτας. Ως προς τα οχήματα που προκαλούν λιγότερο θόρυβο και είναι αντιρροπαντικής τεχνολογίας, η αύξηση είναι της τάξεως του 130 % για διέλευση κατά τη διάρκεια της ημέρας και του 360 % για διέλευση κατά τη διάρκεια της νύκτας. Αντιθέτως, τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες, ανεξαρτήτως της επιλεγόμενης διαδρομής, δεν επλήγησαν από τις επίδικες αυξήσεις, ακριβώς όπως και τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες που δεν πραγματοποιούν την πλήρη διαδρομή του αυτοκινητοδρόμου του Brenner, εξαιρουμένης της προαναφερθείσας ασήμαντης τροποποιήσεως σχετικά με τη διαδρομή του Matrei/Steinach έως τον συνοριακό σταθμό του Brenner. Τέλος, λαμβανομένου υπόψη του ειδικού καθεστώτος της μισής τιμής που ισχύει στη διαδρομή Schönberg-Matrei/Steinach μετ' επιστροφής, η τιμή της διαδρομής αυτής παρέμεινε αμετάβλητη.
- 67 Πρέπει να τονιστεί, εξάλλου, ότι, όπως ορθώς υπογραμμίζει ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 28 των προτάσεών του, από την τεχνική μελέτη, που επιγράφεται Alpenquerender Straßengüterverkehr (οδικές εμπορευματικές μεταφορές που διασχίζουν τις Άλπεις) 1994, που πραγματοποιήθηκε στη Βιέννη το 1995 κατόπιν αιτήσεως του ομοσπονδικού Υπουργείου των Οικονομικών (στο εξής: τεχνική μελέτη του 1995) και της οποίας τα αποτελέσματα δεν αμφισβήτησε η Αυστριακή Κυβέρνηση, προκύπτει ότι περίπου το 84 % των οχημάτων με περισσότερους από τρεις άξονες τα οποία, σε ποσοστό 99 %, χρησιμοποιούν την πλήρη διαδρομή του αυτοκινητοδρόμου του Brenner, δεν είναι ταξινομημένα στην Αυστρία.
- 68 Υπό τις συνθήκες αυτές, αν ληφθεί υπόψη ο συσχετισμός που επισημάνθηκε στη σκέψη 63 της παρούσας αποφάσεως μεταξύ του κράτους του οποίου την ιθαγένεια έχουν οι μεταφορείς και του κράτους ταξινομήσεως των οχημάτων που αυτοί

εκμεταλλεύονται, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι οι επίδικες αυξήσεις που επήλθαν μετά τις δύο επίμαχες τιμολογιακές τροποποιήσεις πλήττουν, στη συντριπτική τους πλειονότητα, τους μεταφορείς των άλλων κρατών μελών.

- 69 Για να διαπιστωθεί ότι υπάρχει παράβαση της απαγορεύσεως δυσμενούς διακρίσεως στηριζομένης στην ιθαγένεια των μεταφορέων κατά τον καθορισμό του ύψους των διοδίων, για την οποία ομιλεί το άρθρο 7, στοιχείο β', της οδηγίας, πρέπει να εξετασθεί αν, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς της Αυστριακής Κυβέρνησης, τα μη ταξινομημένα στην Αυστρία οχήματα, που πλήττονται στη μεγάλη τους πλειονότητα από τις επίδικες αυξήσεις, βρίσκονται σε κατάσταση παρεμφερή με αυτήν των ταξινομημένων στην Αυστρία οχημάτων τα οποία, στη συντριπτική τους πλειονότητα, θίγονται από τις εν λόγω αυξήσεις και τα οποία, κατά την Επιτροπή, καταβάλλουν για κάθε διανυόμενο χιλιόμετρο τιμή κατά πολύ μικρότερη.
- 70 Πράγματι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, μια δυσμενής διάκριση δεν μπορεί να συνίσταται παρά στην εφαρμογή διαφορετικών κανόνων σε παρεμφερείς καταστάσεις ή στην εφαρμογή του ίδιου κανόνα σε διαφορετικές καταστάσεις (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 14ης Φεβρουαρίου 1995, C-279/93, Schumacker, Συλλογή 1995, σ. I-225, σκέψη 30).
- 71 Κατά την Επιτροπή, επιβάλλεται να συγκριθεί η κατάσταση των οχημάτων με περισσότερους από τρεις άξονες που πραγματοποιούν την πλήρη διαδρομή στον αυτοκινητόδρομο του Brenner με την κατάσταση των οχημάτων με περισσότερους από τρεις άξονες που πραγματοποιούν μια μερική διαδρομή καθώς και τα οχήματα που έχουν έως και τρεις άξονες που πραγματοποιούν την πλήρη διαδρομή.
- 72 Όσον αφορά, πρώτον, τη σύγκριση μεταξύ των οχημάτων με περισσότερους από τρεις άξονες που διανύουν την πλήρη διαδρομή και των οχημάτων με περισσότερους από τρεις άξονες που διανύουν τις μερικές διαδρομές, η Επιτροπή, απαντώντας σε γραπτή ερώτηση του Δικαστηρίου, διευκρίνισε ποιες από αυτές τις μερικές διαδρομές έπρεπε να ληφθούν υπόψη για τη σύγκριση. Κατά την άποψη της Επιτροπής, πρόκειται για τέσσερις διαδρομές, ήτοι τη διαδρομή από Innsbruck έως το Schönberg (ή το Stubaital), 10 χλμ. περίπου, το αμετάβλητο κόστος της οποίας ανέρχεται, με την προπληρωμένη κάρτα, σε 200 ATS, ήτοι 20 ATS/χλμ., τη διαδρομή από Innsbruck έως Mauterndorf/Steinach, 19 χλμ. περίπου, της οποίας το αμετάβλητο κόστος είναι, λαμβανομένου υπόψη του ειδικού καθεστώτος της μισής τιμής και της προπληρωμένης κάρτας, 200 ATS, ήτοι 10,53 ATS/χλμ., τη διαδρομή του Schönberg έως τον συνορι-

ακό σταθμό του Brenner, 24,5 χλμ. περίπου, της οποίας το καθεστώς των διοδίων είναι ανάλογο με αυτό που ισχύει στην πλήρη διαδρομή, και τέλος τη διαδρομή από Matrei/Steinach έως τον συνοριακό σταθμό του Brenner, 15,5 χλμ. περίπου, της οποίας το κόστος ανέρχεται σε 240 ATS, ήτοι 15,48 ATS/χλμ.

- 73 Όπως παρατήρησε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 34 των προτάσεών του, για τους σκοπούς της συγκρίσεως, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι τρεις διαδρομές Innsbruck-Schönberg, Innsbruck-Matrei/Steinach και Matrei/Steinach-συνοριακός σταθμός του Brenner. Αντιθέτως, η διαδρομή Schönberg-συνοριακός σταθμός του Brenner, την οποία επίσης επικαλείται η Επιτροπή, δεν μπορεί να ληφθεί λυσιτελής υπόψη ως μερική διαδρομή, δεδομένου ότι η διαδρομή αυτή εξομοιώνεται από άποψη με την πλήρη διαδρομή.
- 74 Η άποψη που υποστηρίζει η Αυστριακή Κυβέρνηση, ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη το σύνολο των μερικών διαδρομών για τους σκοπούς της συγκρίσεως με τη μέγιστη τιμή ανά χιλιόμετρο κατά τη χρήση της πλήρους διαδρομής, είναι απορριπτέα.
- 75 Πράγματι, όπως ορθώς τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 35 των προτάσεών του, για τους σκοπούς της συγκρίσεως, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι μερικές διαδρομές τις οποίες πράγματι χρησιμοποιούν τα οχήματα που έχουν περισσότερους από τρεις άξονες προκειμένου να πραγματοποιήσουν παρεμφερείς τύπους μεταφορών προς αυτόν που διαπιστώνεται στην πλήρη διαδρομή. Όμως, όπως ορθά παρατήρησε η Επιτροπή, οι διαδρομές που μνημονεύονται στην σκέψη 72 της παρούσας αποφάσεως είναι οι μόνες που εξυπηρετούν σημαντικές από οικονομικής απόψεως περιοχές, ήτοι το Innsbruck, το Fulpmes, κοντά στο Stubaital, και το Matrei, ενώ οι λοιπές πόλεις που βρίσκονται κατά μήκος του αυτοκινητοδρόμου παρουσιάζουν πρωτίστως τουριστικό ενδιαφέρον. Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να γίνει δεκτό ότι τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες που κυκλοφορούν στις μερικές αυτές διαδρομές και στην πλήρη διαδρομή κινούνται για παρεμφερείς λόγους, ήτοι τη μεταφορά εμπορευμάτων με φορτηγό, είτε στο πλαίσιο απλής διελύσεως κατά τη χρήση της πλήρους διαδρομής είτε από ή προς μία από τις περιοχές που εξυπηρετούν οι εν λόγω μερικές διαδρομές. Αντιθέτως, οι διαδρομές που δεν παρουσιάζουν ενδιαφέρον ή παρουσιάζουν ενδιαφέρον μόνον δευτερευόντως γι' αυτόν τον τύπο μεταφορών δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη για τους σκοπούς της συγκρίσεως.

- 76 Βεβαίως, δεν αμφισβητείται ότι οι μερικές διαδρομές του αυτοκινητοδρόμου του Brenner χρησιμοποιούνται μόνον από το 1 % του συνόλου των οχημάτων με περισσότερους από τρεις άξονες. Πάντως, δεν αμφισβητείται ότι τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες που πραγματοποιούν τις εν λόγω μερικές διαδρομές είναι κατά πλειονότητα ταξινομημένα στην Αυστρία. Όμως, εκείνο που είναι καθοριστικό για τη διαπίστωση ενδεχόμενης δυσμενούς διακρίσεως είναι το ποσοστό των ημεδαπών και αλλοδαπών μεταφορέων, αντιστοίχως, που ανήκουν στις δύο ομάδες που πρέπει να συγκριθούν και όχι η αριθμητική υπεροχή σε μέλη που έχουν αντιστοίχως οι δύο αυτές ομάδες. Συνεπώς, η άνιση μεταχείριση θα έγκειται, ενδεχομένως, στο γεγονός ότι η πλειονότητα των οχημάτων που ανήκουν στην ευνοούμενη ομάδα είναι ταξινομημένα στην Αυστρία, ενώ η πλειονότητα των οχημάτων που ανήκουν στην πληττόμενη ομάδα, που αντιπροσωπεύουν το 99 % της συνολικής κυκλοφορίας των οχημάτων με περισσότερους από τρεις άξονες, αποτελείται από μη ταξινομημένα στην Αυστρία οχήματα.
- 77 Η Αυστριακή Κυβέρνηση υποστηρίζει περαιτέρω ότι τόσο η μικρής σημασίας κυκλοφορία των φορτηγών οχημάτων στις μερικές διαδρομές όσο και το γεγονός ότι η κυκλοφορία αυτή αφορά οχήματα που δεν κυκλοφορούν σχεδόν καθόλου κατά τη διάρκεια της νύχτας δικαιολόγησε τη μη επέκταση στις μερικές διαδρομές της εφαρμογής του διαφοροποιημένου, ανάλογα με τον βαθμό ρύπανσης και θορύβου ή με την ώρα κυκλοφορίας των οχημάτων με περισσότερους από τρεις άξονες, τιμολογιακού καθεστώτος, που θεσπίστηκε για την πλήρη διαδρομή, λαμβανομένων υπόψη των διοικητικών εξόδων που προκαλεί η διαχείριση του συστήματος αυτού. Συνεπώς, οι αυστριακές αρχές φρονούν ότι δεν εφάρμοσαν διαφορετικούς κανόνες σε παρεμφερείς καταστάσεις.
- 78 Επ' αυτού, αρκεί η επισήμανση ότι η επιχειρηματολογία αυτή αφορά αποκλειστικά εκείνο το σημείο του καθεστώτος διοδίων που προβλέπει τιμή διαφοροποιημένη ανάλογα με τον βαθμό ρύπανσης και θορύβου των οχημάτων με περισσότερους από τρεις άξονες ή με την ώρα κυκλοφορίας αυτών, όπως ισχύει στην πλήρη διαδρομή από τη δεύτερη επίδικη τιμολογιακή τροποποίηση και εφεξής. Ωστόσο, δεν απαντά στην αιτίαση της Επιτροπής ότι η Δημοκρατία της Αυστρίας παρέβη την απαγόρευση των δυσμενών διακρίσεων καταργώντας, ως προς τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες που χρησιμοποιούν την πλήρη διαδρομή, τις δυνατότητες μειωμένων τιμών που ίσχυαν πριν από την πρώτη επίδικη τιμολογιακή τροποποίηση και προέβη, στο πλαίσιο της δεύτερης επίδικης τιμολογιακής τροποποίησης, στην αύξηση της βασικής τιμής που ίσχυε για τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες που χρησιμοποιούν την πλήρη διαδρομή. Εν πάση περιπτώσει, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επικαλούνται δυσχέρειες διοικητικής φύσεως προκειμένου να θεσπίσουν ή να διατηρήσουν σε ισχύ ρυθμίσεις που εισάγουν δυσμενείς διακρίσεις

(βλ., μεταξύ άλλων, επ' αυτού, απόφαση της 7ης Απριλίου 1992, C-45/91, Επιτροπή κατά Ελλάδος, Συλλογή 1992, σ. I-2509, σκέψη 21).

- 79 Υπό τις συνθήκες αυτές, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, όσον αφορά τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες που πραγματοποιούν μεταφορές εμπορευμάτων, υφίσταται διαφορετική μεταχείριση μεταξύ, αφενός, εκείνων τα οποία χρησιμοποιούν την πλήρη διαδρομή και τα οποία, στη μεγάλη τους πλειονότητα, δεν είναι ταξινομημένα στην Αυστρία και, αφετέρου, εκείνων τα οποία, ευρισκόμενα σε παρεμφερή κατάσταση, χρησιμοποιούν τις μνημονευόμενες στη σκέψη 73 της παρούσας αποφάσεως μερικές διαδρομές και είναι στη μεγάλη τους πλειονότητα ταξινομημένα στην Αυστρία.
- 80 Πράγματι, όπως προκύπτει από τα στοιχεία που προσκόμισε η Επιτροπή και τα οποία δεν αμφισβητεί η Αυστριακή Κυβέρνηση, τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες που πραγματοποιούν κάποια από τις τρεις μερικές διαδρομές που μνημονεύονται στη σκέψη 73 της παρούσας αποφάσεως καταβάλλουν, μετά τις δύο επίδικες αυξήσεις, 20 ATS/χλμ., 10,53 ATS/χλμ. και 15,48 ATS/χλμ. αντιστοίχως, που κατά μέσον όρο αντιστοιχούν σε 15,34 ATS/χλμ. Αντιθέτως, κατόπιν των αυξήσεων αυτών, τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες καταβάλλουν στην πλήρη διαδρομή, για διέλευση κατά τη διάρκεια της ημέρας, 33,33 ATS/χλμ. αν πληρούν τις αυξημένες απαιτήσεις στο ζήτημα της ρύπανσης και του θορύβου και 43,48 ATS/χλμ. στις υπόλοιπες περιπτώσεις και για διέλευση κατά τη διάρκεια της νύκτας 66,67 ATS/χλμ.
- 81 Η διαπίστωση αυτή επιβεβαιώνεται από την εξέταση του ιστορικού της νομοθετικής θεσπίσεως των δύο επίδικων τιμολογιακών τροποποιήσεων. Συγκεκριμένα, το ψήφισμα του τοπικού κοινοβουλίου του ομόσπονδου κράτους του Tyrol, της 17ης Μαΐου 1995, στο οποίο στηρίχθηκαν οι εν λόγω τιμολογιακές τροποποιήσεις, τόνιζε την ανάγκη να προστατευθούν οι «ημεδαποί μεταφορείς» («heimischen Frächter») από τις «δραστηκές επιβαρύνσεις» που προκύπτουν από αυτές τις τιμολογιακές τροποποιήσεις.
- 82 Δεύτερον, πρέπει να εξακριβωθεί αν, όπως υποστηρίζει και η Επιτροπή, υφίσταται άνιση μεταχείριση μεταξύ των οχημάτων με περισσότερους από τρεις άξονες που χρησιμοποιούν την πλήρη διαδρομή και των οχημάτων που έχουν έως και τρεις άξονες και πραγματοποιούν την ίδια διαδρομή.

- 83 Συναφώς, πρέπει να τονισθεί ευθύς εξαρχής ότι, αντίθετα προς την επιχειρηματολογία που ανέπτυξε η Αυστριακή Κυβέρνηση, δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη, για τη διαπίστωση ενδεχόμενης δυσμενούς διακρίσεως κατά την έννοια της οδηγίας, ως οχήματα που έχουν έως και τρεις άξονες τα λεωφορεία ούτε, εξάλλου, όλα τα άλλα οχήματα που δεν ανταποκρίνονται στον ορισμό των οχημάτων που δίδει το άρθρο 2, τέταρτη περίπτωση, της οδηγίας, ήτοι οχήματα με κινητήρα ή συνδυασμός συζευγμένων οχημάτων «που προορίζονται αποκλειστικά για οδικές εμπορευματικές μεταφορές και έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος τουλάχιστον ίσο προς 12 τόνους».
- 84 Ομοίως, δεν μπορεί να γίνει δεκτό το επιχείρημα της Αυστριακής Κυβερνήσεως ότι κάθε σύγκριση μεταξύ των οχημάτων με περισσότερους από τρεις άξονες και των οχημάτων που έχουν έως και τρεις άξονες είναι απρόσφορη για τον λόγο ότι τα πρώτα, λόγω του μεγαλύτερου βάρους τους και της πιο αυξημένης ισχύος του κινητήρα τους, επιβαρύνουν περισσότερο το περιβάλλον.
- 85 Πράγματι, αρκεί η παρατήρηση συναφώς, αφενός, ότι η Αυστριακή Κυβέρνηση δεν αμφισβήτησε ότι, όπως υποστηρίζει η Επιτροπή, η φθορά που προξενεί στην υποδομή ένα δεδομένο όχημα εξαρτάται όχι μόνον από τον αριθμό των αξόνων, αλλά και από άλλους παράγοντες όπως το μικτό βάρος σε σχέση με τον αριθμό των αξόνων, το βάρος ανά άξονα και το σύστημα αναρτήσεων του κινητήριου άξονα. Αφετέρου, όπως επίσης τόνισε η Επιτροπή, από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει ότι τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες επιβαρύνουν το περιβάλλον σημαντικά περισσότερο από τα οχήματα που έχουν έως και τρεις άξονες, ενώ, όπως παραδέχεται η Αυστριακή Κυβέρνηση, πλέον του 90 % των οχημάτων με περισσότερους από τρεις άξονες ανταποκρίνονται στις απαιτούμενες προδιαγραφές προκειμένου να επωφελούνται από την τιμή που ισχύει στα φορτηγά που προκαλούν λιγότερο θόρυβο και είναι αντιρροπαντικής τεχνολογίας.
- 86 Συνεπώς, πρέπει να εξακριβωθεί αν, στην κατηγορία των οχημάτων που έχουν έως και τρεις άξονες και διανύουν την πλήρη διαδρομή, τα οποία, στο μέτρο που δεν πλήττονται από τις επίδικες αυξήσεις, ανήκουν στην ευνοηθείσα ομάδα, η πλειονότητα των οχημάτων είναι ταξινομημένα στην Αυστρία. Εάν συμβαίνει αυτό, υπάρχει άνιση μεταχείριση εις βάρος των οχημάτων με περισσότερους από τρεις

άξονες τα οποία πλήττονται από τις δύο επίδικες τιμολογιακές τροποποιήσεις και τα οποία στη μεγάλη τους πλειονότητα είναι ταξινομημένα σε άλλα κράτη μέλη.

- 87 Όπως τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 42 των προτάσεών του, σύμφωνα με τα στοιχεία που προκύπτουν από την τεχνική μελέτη του 1995, τα οποία επικαλείται η Επιτροπή προς στήριξη της πρώτης της αιτιάσεως, μπορεί να υποτεθεί ότι το 1994 το ένα τέταρτο σχεδόν των οχημάτων με έως και τρεις άξονες που χρησιμοποίησαν την πλήρη διαδρομή ήσαν ταξινομημένα στην Αυστρία. Καμία δυσμενής διάκριση λόγω της ιθαγενείας των μεταφορέων μεταξύ των δύο αυτών κατηγοριών οχημάτων δεν μπορεί να διαπιστωθεί βάσει των στοιχείων αυτών καθόσον η πλειονότητα των μη ταξινομημένων στην Αυστρία οχημάτων και, κατά συνέπεια, των μη αυστριακών μεταφορέων επωφελούνταν από τις ευνοϊκές τιμές που ίσχυαν στα οχήματα με έως και τρεις άξονες.
- 88 Ενόψει όλων των ανωτέρω σκέψεων, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι οι δύο επίδικες τιμολογιακές τροποποιήσεις ευνοούν κατ' αποτέλεσμα τους Αυστριακούς μεταφορείς σε σχέση με τους μεταφορείς που είναι υπήκοοι άλλων κρατών μελών στο μέτρο που οι τιμολογιακές αυτές τροποποιήσεις πλήττουν τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες που χρησιμοποιούν την πλήρη διαδρομή του αυτοκινητοδρόμου του Brenner και τα οποία, στη μεγάλη τους πλειονότητα, δεν είναι ταξινομημένα στην Αυστρία, και όχι τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες που πραγματοποιούν ανάλογες μεταφορές σε ορισμένες μερικές διαδρομές και τα οποία, στη μεγάλη τους πλειονότητα, είναι ταξινομημένα στην Αυστρία.
- 89 Για να δικαιολογήσει τις διαφορές αυτές στις τιμές, η Αυστριακή Κυβέρνηση υποστηρίζει εντούτοις, αφενός, ότι η αύξηση των διοδίων στις μερικές διαδρομές συνεπάγεται σημαντική μετατόπιση της τοπικής και περιφερειακής κυκλοφορίας των οχημάτων κάτω των 7,5 τόνων προς το εθνικό οδικό δίκτυο, γεγονός ανεπίτρεπτο για τον τοπικό πληθυσμό. Εξάλλου, είναι απαραίτητο να καταπολεμηθεί, μέσω των επίδικων αυξήσεων στην πλήρη διαδρομή, το φαινόμενο της «μεταβάσεως μέσω παρακαμπτηρίου» (Umwegtransit), κατά το οποίο το 30 ή 40 % των οχημάτων με περισσότερους από τρεις άξονες που πραγματοποιούν τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ Γερμανίας και Βορείου Ευρώπης, αφενός, και Ιταλίας, αφετέρου, αλλάζουν το δρομολόγιό τους για να περάσουν από την Αυστρία προκειμένου να επωφεληθούν από τις χαμηλότερες τιμές σε σχέση με αυτές που ισχύουν, μεταξύ άλλων, στην Ελβετία.

- 90 Ωστόσο, όπως τόνισε η Επιτροπή κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, οι διαφορές στην τιμολόγηση που επισημάνθηκαν στη σκέψη 80 της παρούσας αποφάσεως δεν μπορούν να δικαιολογηθούν ούτε από λόγους που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος ούτε από εκτιμήσεις που στηρίζονται στην εθνική πολιτική μεταφορών.
- 91 Σύμφωνα με την πρώτη και τη δεύτερη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας, η εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών των κρατών μελών απαιτεί τόσο την εναρμόνιση των συστημάτων φορολόγησης όσο και την καθιέρωση δίκαιων μηχανισμών για τον καταλογισμό των δαπανών υποδομής στους μεταφορείς, στόχοι που μόνο σταδιακά μπορούν να επιτευχθούν. Η δέκατη αιτιολογική σκέψη επισημαίνει ότι, μέχρι να εισαχθούν μορφές φορολόγησης τεχνικώς και οικονομικώς πλέον πρόσφορες, οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών των κρατών μελών μπορούν να μετριαστούν μέσω της δυνατότητας διατήρησης ή εισαγωγής διοδίων και τελών χρήσεως αυτοκινητοδρόμων και, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, άλλων οδών. Η ενδέκατη αιτιολογική σκέψη διευκρινίζει συναφώς ότι εκείνο που κυρίως έχει σημασία είναι τα διόδια και τα δικαιώματα χρήσεως να μην εισάγουν δυσμενείς διακρίσεις.
- 92 Από τις σκέψεις αυτές προκύπτει ότι ο κοινοτικός νομοθέτης, μολοντί γνώριζε ότι η εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού στον τομέα των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί παρά μόνον σταδιακά, εξέφρασε ωστόσο με σαφήνεια την προσήλωσή του στην επίτευξη του στόχου αυτού, στο μέτρο που είναι απαραίτητη για την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, και αποφάσισε προς τούτο, μεταξύ άλλων, την εναρμόνιση ορισμένων σημείων του καθεστώτος διοδίων και τελών χρήσεως.
- 93 Αυτό εξηγεί για ποιο λόγο, στον τομέα που καλύπτει η οδηγία, ο κοινοτικός νομοθέτης δεν θέλησε να επιτρέψει στα κράτη μέλη να παρεκκλίνουν από τους κανόνες που ορίζονται σ' αυτήν παρά μόνο για τους λόγους που προβλέπει η οδηγία και εφόσον τηρηθούν οι προϋποθέσεις που αυτή τάσσει.

- 94 Έτσι, οι απαλλαγές ή οι συμπληρωματικές μειώσεις των φόρων επί των οχημάτων θα πρέπει να τύχουν εγκρίσεως από την Επιτροπή και να στηρίζονται σε λόγους συγκεκριμένης κοινωνικοοικονομικής πολιτικής ή συνδεδεμένους με την υποδομή αυτού του κράτους (άρθρο 6, παράγραφος 5, στοιχείο α', της οδηγίας).
- 95 Αντιθέτως, ούτε οι αιτιολογικές σκέψεις της οδηγίας ούτε οι διατάξεις της προβλέπουν τη δυνατότητα προβολής λόγων που στηρίζονται στην εθνική πολιτική μεταφορών ή στην προστασία του περιβάλλοντος προκειμένου να δικαιολογηθεί η φορολόγηση που εισάγει έμμεση δυσμενή διάκριση κατά την έννοια του άρθρου 7, στοιχείο β', της οδηγίας. Καμία άλλη διάταξη της οδηγίας δεν παρέχει τη δυνατότητα παρεκκλίσεως από την απαγόρευση των δυσμενών διακρίσεων κατά τον καθορισμό του ύψους των διοδίων.
- 96 Η νέα οδηγία 1999/62, που εκδόθηκε βάσει της Συνθήκης ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με τη Συνθήκη του Άμστερνταμ, επιβεβαιώνει αυτήν την ερμηνεία της οδηγίας.
- 97 Πράγματι, η οδηγία 1999/62, που μεριμνά έκτοτε για την προστασία του περιβάλλοντος και την ισόρροπη ανάπτυξη των δικτύων μεταφορών κατά τον καθορισμό του ύψους των διοδίων, απαγορεύει, με το άρθρο της 7, παράγραφος 4, τις δυσμενείς διακρίσεις λόγω της ιθαγένειας του μεταφορέα επαναλαμβάνοντας κατά λέξη το άρθρο 7, στοιχείο β', της ακυρωθείσας οδηγίας, ενώ, στο άρθρο της 7, παράγραφος 10, πρώτο εδάφιο, η οδηγία 1999/62 επιτρέπει στα κράτη μέλη να διαφοροποιούν το ύψος των διοδίων ανάλογα τόσο με την κατηγορία εκπομπών του οχήματος, υπό την επιφύλαξη ότι τα διόδια δεν υπερβαίνουν κατά 50 % τα διόδια που επιβάλλονται για ισοδύναμα οχήματα που πληρούν τις αυστηρότερες προδιαγραφές εκπομπών, όσο και με την ώρα του εικοσιτετραώρου, υπό την επιφύλαξη ότι τα διόδια δεν υπερβαίνουν κατά 100 % τα διόδια που επιβάλλονται κατά τη φθηνότερη περίοδο του εικοσιτετραώρου. Εξάλλου, οποιαδήποτε διαφοροποίηση των διοδίων ανάλογα με την κατηγορία των εκπομπών των οχημάτων ή με την ώρα του εικοσιτετραώρου πρέπει να είναι ανάλογη με τον επιδιωκόμενο στόχο (άρθρο 7, παράγραφος 10, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 1999/62).

- 98 Επομένως, οι εκτιμήσεις σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη παρά μόνο στο αυστηρό πλαίσιο που χαράσσει η οδηγία 1999/62. Όμως, εάν ήταν δυνατό να προβληθούν οι εκτιμήσεις αυτές στο πλαίσιο της ακυρωθείσας οδηγίας, το καθεστώς αυτό θα είχε διατηρηθεί από τη νέα οδηγία 1999/62 η οποία, σύμφωνα με το άρθρο 6 ΕΚ, μεριμνά για το περιβάλλον.
- 99 Ενόψει των προεκτεθέντων, συνάγεται ότι η πρόθεση του κοινοτικού νομοθέτη κατά την έκδοση της οδηγίας ήταν να απαγορεύσει τις διαφορές στη φορολόγηση που στηρίζονται, άμεσα ή έμμεσα, στην ιθαγένεια των μεταφορέων ή στην προέλευση ή στον προορισμό της μεταφοράς στο πλαίσιο του ειδικού τομέα του καθορισμού του ύψους των διοδίων χωρίς να παρέχει τη δυνατότητα οποιασδήποτε παρεκκλίσεως συναφώς.
- 100 Επιπλέον, οι στόχοι που προβάλλει η Αυστριακή Κυβέρνηση αποτελούν αντικείμενο άλλων κανονιστικών ρυθμίσεων όπως, επί παραδείγματι, στον τομέα της καταπολέμησης των εκπομπών αερίων ρύπων από ντιζελοκινητήρες προοριζόμενους να τοποθετηθούν σε οχήματα, η οδηγία 88/77/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 3ης Δεκεμβρίου 1987, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών αερίων ρύπων από ντιζελοκινητήρες προοριζόμενους να τοποθετηθούν σε οχήματα (ΕΕ 1988, L 36, σ. 33), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 96/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιανουαρίου 1996 (ΕΕ L 40, σ. 1). Όσον αφορά πιο συγκεκριμένα τον στόχο της μείωσης της κυκλοφορίας των βαρέων φορτηγών οχημάτων που διέρχονται από την Αυστρία, πρέπει να μνημονευθεί ο κανονισμός (ΕΚ) 3298/94 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 1994, για τη θέσπιση λεπτομερών μέτρων που αφορούν το σύστημα κατανομής των δικαιωμάτων διαμετακόμισης (οικοσημείων) για βαρέα φορτηγά οχήματα διερχόμενα από την Αυστρία, όπως θεσπίστηκε με το άρθρο 11 του Πρωτοκόλλου αριθ. 9 της Πράξεως Προσχωρήσεως της Νορβηγίας, της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας (ΕΕ L 341, σ. 20), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) 1524/96 της Επιτροπής, της 30ής Ιουλίου 1996 (ΕΕ L 190, σ. 13).
- 101 Υπό τις συνθήκες αυτές, επιβάλλεται το συμπέρασμα ότι το πρώτο σκέλος της πρώτης αιτιάσεως στηρίζεται στο ότι η διαφορετική τιμολόγηση που πλήττει τα

οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες που πραγματοποιούν μεταφορές εμπορευμάτων, αναλόγως με το αν τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούν την πλήρη διαδρομή του αυτοκινητοδρόμου του Brenner ή κάποια από τις τρεις μερικές διαδρομές που μνημονεύονται στη σκέψη 73 της παρούσας αποφάσεως, που επιβάλλεται εις βάρος των μεταφορέων που είναι υπήκοοι άλλων κρατών μελών, εισάγει έμμεση δυσμενή διάκριση στηριζόμενη στην ιθαγένεια των μεταφορέων αντίθετη προς το άρθρο 7, στοιχείο β', της οδηγίας.

Επί του ισχυρισμού περί δυσμενών διακρίσεων λόγω της προελεύσεως ή του προορισμού της μεταφοράς

102 Κατά την Επιτροπή, το καθεστώς των διοδίων στον αυτοκινητόδρομο του Brenner κατόπιν των δύο επίδικων τιμολογιακών τροποποιήσεων συνεπάγεται επίσης έμμεσες δυσμενείς διακρίσεις λόγω της «προελεύσεως» ή του «προορισμού της μεταφοράς», υπό την έννοια του άρθρου 7, στοιχείο β', της οδηγίας.

103 Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στο μέτρο που το καθεστώς αυτό εφαρμόζεται αδιακρίτως προελεύσεως ή προορισμού της μεταφοράς και στο μέτρο που οι διαφορετικές τιμές της πλήρους διαδρομής, των μερικών διαδρομών και της σύντομης διαδρομής στηρίζονται τυπικώς σε ένα αντικειμενικό κριτήριο, ήτοι στο μήκος των διαδρομών, δεν είναι δυνατό να επισημανθεί άμεση δυσμενής διάκριση λόγω της προελεύσεως ή του προορισμού της μεταφοράς. Εντούτοις, υφίσταται έμμεση δυσμενής διάκριση διότι, εκ φύσεως, η πλήρης διαδρομή χρησιμοποιείται σε μεγάλο ποσοστό (80 %) για διαμετακόμιση (σημεία προελεύσεως και προορισμού εκτός Αυστρίας), ενώ οι μερικές διαδρομές και η σύντομη διαδρομή χρησιμοποιούνται κυρίως από φορτηγά των οποίων το σημείο προελεύσεως ή προορισμού βρίσκεται στο αυστριακό έδαφος.

104 Όμως, οι διαφορετικές τιμές μεταξύ των διαφόρων διαδρομών δεν έχουν σχέση με το μήκος των εν λόγω διαδρομών. Αυτό συμβαίνει διότι το ύψος των διοδίων έχει

αυξηθεί σε ορισμένες περιπτώσεις πλέον του 100 % μόνο για την πλήρη διαδρομή και διότι, όπως τονίστηκε στη σκέψη 72 της παρούσας αποφάσεως, η τιμή ανά χιλιόμετρο, ιδίως στην περίπτωση χρησιμοποίησης προπληρωμένων καρτών για τις μερικές διαδρομές και τη διαδρομή Innsbruck-Matrei/Steinach μετ' επιστροφής, είναι σαφώς κατώτερη από την τιμή της πλήρους διαδρομής μετά τις δύο επίδικες αυξήσεις.

- 105 Συνεπώς, η Επιτροπή φρονεί ότι το γεγονός ότι οι δύο επίδικες αυξήσεις δεν αφορούν στο σύνολό τους παρά μόνον τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες που χρησιμοποιούν την πλήρη διαδρομή του αυτοκινητοδρόμου του Brenner συνιστά επίσης έμμεση δυσμενή διάκριση λόγω της «προελεύσεως» ή του «προορισμού» της μεταφοράς.
- 106 Η Αυστριακή Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι ο ισχυρισμός περί δυσμενών διακρίσεων λόγω της προελεύσεως ή του προορισμού της μεταφοράς στηρίζεται σε εσφαλμένο συλλογισμό. Οι τιμές που ισχύουν για την πλήρη διαδρομή είναι απολύτως ανάλογες σε σχέση με αυτές που ισχύουν για τις μερικές διαδρομές. Επιπλέον, η άποψη της Επιτροπής ότι οι δύο επίδικες τιμολογιακές τροποποιήσεις εισάγουν δυσμενείς διακρίσεις στο μέτρο που πλήττουν μόνον τα φορτηγά με περισσότερους από τρεις άξονες είναι εσφαλμένη. Τα φορτηγά αυτά πρέπει από ορισμένες απόψεις να κατατάσσονται σε κατηγορία διαφορετική από αυτήν των φορτηγών που έχουν μικρότερο αριθμό αξόνων — ιδίως στο μέτρο που προξενούν μεγαλύτερη φθορά στους δρόμους καθώς και περισσότερη ρύπανση —, και επομένως, υφίσταται μια διαφορετική κατάσταση κατά τη νομολογία που παρατίθεται στη σκέψη 70 της παρούσας αποφάσεως, η οποία δικαιολογεί την διαφορετική μεταχείριση.
- 107 Η Αυστριακή Κυβέρνηση προσθέτει ότι, μολονότι το μεγαλύτερο μέρος (94 %) των διελεύσεων πραγματοποιείται από ταξινομημένα στην αλλοδαπή οχήματα, εκ των οποίων το 96 % είναι βαρέα φορτηγά οχήματα και συνεπώς υπάγονται στις κατηγορίες διοδίων C/F (οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες), η εισερχόμενη ή η εξερχόμενη κυκλοφορία πραγματοποιείται κατά το 73 % από αυστριακά οχήματα, τα οποία, κατά το 90 %, είναι βαρέα φορτηγά οχήματα, και επομένως οφείλουν και αυτά να καταβάλλουν τα ποσά που ισχύουν για τις κατηγορίες C/F. Ως προς την κυκλοφορία στο εσωτερικό, υπερτερούν, όπως είναι φυσικό, οι διαδρομές που

χρησιμοποιούν τμήματα μόνον του αυτοκινητοδρόμου. Οι διαδρομές αυτές χρησιμοποιούνται στην πράξη αποκλειστικά από τα αυστριακά φορτηγά.

- 108 Κατά τη Δημοκρατία της Αυστρίας, δεν είναι επομένως δυνατό να υπάρξει έμμεση δυσμενής διάκριση όσον αφορά το σημείο αναχώρησης και το σημείο άφιξης, αφού η εισερχόμενη ή η εξερχόμενη κυκλοφορία που γίνεται κυρίως με αυστριακά βαρέα φορτηγά οχήματα των κατηγοριών C/F χρησιμοποιεί επίσης το σύνολο της διαδρομής.
- 109 Προκειμένου να αποτρέψει κάθε μορφή στρεβλώσεως του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορικών εταιριών των κρατών μελών, το άρθρο 7, στοιχείο β', της οδηγίας απαγορεύει, κατά την επιβολή των τελών χρήσεως και των διοδίων, πέραν των διακρίσεων που στηρίζονται, άμεσα ή έμμεσα, στην ιθαγένεια των μεταφορέων, τις δυσμενείς διακρίσεις που συνδέονται με την προέλευση ή τον προορισμό της μεταφοράς.
- 110 Συναφώς, η Επιτροπή επιχειρεί, με το δεύτερο σκέλος της πρώτης της αιτιάσεως, να αποδείξει κατ' ουσίαν ότι οι επίδικες τιμολογιακές τροποποιήσεις, στο μέτρο που πλήττουν τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες τα οποία χρησιμοποιούν την πλήρη διαδρομή του αυτοκινητοδρόμου του Brenner και τα οποία πραγματοποιούν σε μεγάλο ποσοστό διαμετακομιστικές μεταφορές διερχόμενα από το αυστριακό έδαφος, εισάγουν έμμεσες δυσμενείς διακρίσεις που στηρίζονται στην προέλευση και στον προορισμό της μεταφοράς, αφενός, σε σχέση με τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες που χρησιμοποιούν τις μερικές διαδρομές και, αφετέρου, σε σχέση με τα οχήματα που έχουν έως και τρεις άξονες τα οποία πραγματοποιούν την πλήρη διαδρομή και τα οποία δεν προορίζονται κυρίως για διαμετακομιστικές μεταφορές.
- 111 Όπως προκύπτει από την παρούσα απόφαση, οι δύο επίδικες τιμολογιακές τροποποιήσεις πλήττουν σχεδόν αποκλειστικά τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες που πραγματοποιούν την πλήρη διαδρομή του αυτοκινητοδρόμου του Brenner. Εξάλλου, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 49 των προτάσεών του, από τα διαθέσιμα στοιχεία για το έτος 1994, που περιέχει η τεχνική μελέτη του 1995, μπορεί να συναχθεί ότι η συντριπτική πλειονότητα των οχημάτων με

περισσότερους από τρεις άξονες, που χρησιμοποιούν την πλήρη διαδρομή, πραγματοποιούν διαμετακομιστικές μεταφορές.

- 112 Όμως, όπως διαπιστώθηκε κατά την εξέταση του πρώτου σκέλους της πρώτης αιτιάσεως, που στηριζόταν στην παραβίαση της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω της ιδιγένειας του μεταφορέα, το καθεστώς των διοδίων για τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες, τα οποία χρησιμοποιούν παρεμφερείς μερικές διαδρομές και τα οποία δεν προορίζονται κατά κανόνα για διαμετακομιστικές μεταφορές, είναι σαφώς πιο ευνοϊκό από αυτό που ισχύει για τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες, τα οποία χρησιμοποιούν την πλήρη διαδρομή και τα οποία, όπως μόλις υπομνήστηκε, πραγματοποιούν κατά πλειονότητα διαμετακομιστικές μεταφορές.
- 113 Αντιθέτως, όπως κατέδειξε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 52 των προτάσεών του, η μεγάλη πλειονότητα των οχημάτων που έχουν έως και τρεις άξονες και χρησιμοποιούν την πλήρη διαδρομή πραγματοποιούν διαμετακομιστικές μεταφορές και επομένως δεν υφίσταται δυσμενής διάκριση εις βάρος αυτής της κατηγορίας οχημάτων, στο μέτρο που επωφελούνται από αυτό ακριβώς το πιο ευνοϊκό τιμολογιακό καθεστώς από το οποίο επωφελούνται τα οχήματα που έχουν έως και τρεις άξονες.
- 114 Για τους ίδιους λόγους με αυτούς που εκτίθενται στις σκέψεις 90 έως 100 της παρούσας αποφάσεως κατά την εξέταση του πρώτου σκέλους της πρώτης αιτιάσεως, καμία δικαιολογία δεν μπορεί να γίνει δεκτή για τη διαφορετική μεταχείριση, που επιστημάνθηκε στη σκέψη 112 της παρούσας αποφάσεως, μεταξύ των οχημάτων με περισσότερους από τρεις άξονες που πραγματοποιούν την πλήρη διαδρομή και των οχημάτων με περισσότερους από τρεις άξονες που πραγματοποιούν τις τρεις μερικές διαδρομές που μνημονεύονται στη σκέψη 73 της παρούσας αποφάσεως.
- 115 Συνεπώς, το δεύτερο σκέλος της πρώτης αιτιάσεως στηρίζεται επίσης στο ότι η διαφορετική τιμολόγηση που πλήττει τα οχήματα με περισσότερους από τρεις άξονες που πραγματοποιούν μεταφορές εμπορευμάτων ανάλογα με το αν χρησιμοποιούν την πλήρη διαδρομή του αυτοκινητοδρόμου του Brenner ή κάποια από τις τρεις

μερικές διαδρομές που μνημονεύονται στη σκέψη 73 της παρούσας απόφασεως, που επιβάλλεται εις βάρος των οχημάτων που πραγματοποιούν διαμετακομιστικές μεταφορές, εισάγει έμμεση δυσμενή διάκριση στηριζόμενη στον προορισμό ή στην προέλευση της μεταφοράς αντιβαίνουσα στο άρθρο 7, στοιχείο β', της οδηγίας.

Επί της αιτιάσεως που στηρίζεται στην παράβαση του άρθρου 7, στοιχείο η', της οδηγίας

- 116 Κατ' αρχάς, κατά την Επιτροπή, δυνάμει του άρθρου 7, στοιχείο η', της οδηγίας, ουδεμία αύξηση της τιμής των διοδίων δικαιολογείται παρά μόνον εάν συνδέεται με αύξηση των δαπανών σχετικά με την πραγματοποιούμενη διαδρομή.
- 117 Η Επιτροπή δεν συμεριζεται την άποψη της Αυστριακής Κυβερνήσεως ότι ο όρος «συγκεκριμένο δίκτυο υποδομής», που χρησιμοποιείται στο άρθρο 7, στοιχείο η', της οδηγίας, αφορά το σύνολο των αυτοκινητοδρόμων για τους οποίους ευθύνεται η Asfinag. Εν προκειμένω, το συγκεκριμένο δίκτυο υποδομής συμπίπτει με τη διαδρομή του αυτοκινητοδρόμου του Brenner.
- 118 Στη συνέχεια, η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι οι δαπάνες της εταιρίας Alpen Straßen σε σχέση με τον αυτοκινητόδρομο του Brenner μειώθηκαν σημαντικά, κατά ένα μέρος, σύμφωνα με την ανακοίνωση της Αυστριακής Κυβερνήσεως της 15ης Ιανουαρίου 1996 κατά τη διάρκεια των προηγούμενων ετών. Ωστόσο, οι δαπάνες εκμετάλλευσης, συντήρησης και διαχείρισης επρόκειτο να αυξηθούν σύμφωνα με τις προβλέψεις για τα έτη 1995 έως 1997 (από 279,2 εκατομμύρια ATS κατά το 1994 σε 476,7 εκατομμύρια ATS κατά το 1997). Κατά την Επιτροπή, οι επίδικες αυξήσεις δεν μπορούν να δικαιολογήσουν συνεπώς τα προαναφερθέντα έξοδα παρά μόνον εν μέρει.
- 119 Εξάλλου, οι δαπάνες αυτές συμπίπτουν με μια σημαντική αύξηση των εσόδων από τα διόδια του αυτοκινητοδρόμου του Brenner (από 1 084,5 εκατομμύρια κατά το

1994 σε 1 495 εκατομμύρια ATS κατά το 1997). Οι προβλέψεις για τα έσοδα που είχαν υπολογιστεί, σύμφωνα με τα στοιχεία της Αυστριακής Κυβερνήσεως, βάσει των τιμών που ίσχυαν την 1η Ιουλίου 1995, αποκάλυψαν ότι η πρώτη αύξηση των διοδίων του 1995 υπερέβαινε ήδη κατά πολύ το επίπεδο των δαπανών και ότι ουδείς λόγος δικαιολογούσε τη νέα αύξηση των διοδίων που αποφασίστηκε το 1996. Η Αυστριακή Κυβέρνηση εξάλλου δικαιολογεί τη δεύτερη επίδικη αύξηση κυρίως για λόγους κυκλοφοριακής και περιβαλλοντικής πολιτικής. Ο σκοπός των επίδικων αυξήσεων ήταν να μετατοπίσει όσο το δυνατό περισσότερο προς το σιδηροδρομικό δίκτυο την επιπλέον κυκλοφορία στη διαμετακόμιση εμπορευμάτων που εμφανίστηκε στον αυτοκινητόδρομο του Brenner από το 1995 και να μειώσει τις αυξημένες δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις για τον παρόδιο πληθυσμό. Όμως, βάσει του άρθρου 7, στοιχείο η, της οδηγίας, οι αυξήσεις του ύψους των διοδίων πρέπει να συνδέονται με την αύξηση των δαπανών υποδομής για τη χρήση της οποίας εισπράττονται διόδια.

- 120 Η Επιτροπή διευκρινίζει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να καλύπτουν τις δαπάνες τους υποδομής εισπράττοντας διόδια που πρέπει να συνδέονται με τις πραγματικές δαπάνες, έστω και αν, από μια άλλη πλευρά, λόγοι προστασίας του περιβάλλοντος επιβάλλουν την αύξηση των τιμών. Μόνον ο κοινοτικός νομοθέτης μπορεί στο μέλλον να επιτρέψει τον συνυπολογισμό των εξωτερικών δαπανών για τον καθορισμό των τιμών, υπό τον κίνδυνο να δημιουργήσει μεταξύ άλλων ανεπίτρεπτες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που η οδηγία επιχειρεί ακριβώς να εξαλείψει.
- 121 Ως προς τις εκτιμήσεις πολιτικού χαρακτήρα που προβάλλει η Αυστριακή Κυβέρνηση εν προκειμένω, κυρίως, από τις διμερείς διαπραγματεύσεις μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ενώσεως και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας με αντικείμενο τις μεταφορές, οι διαπραγματεύσεις αυτές δεν ασκούν από νομική άποψη επιρροή στην παρούσα προσφυγή, η οποία δεν προδικάζει ενδεχόμενες πολιτικές λύσεις που είναι δυνατό να μελετηθούν στο μέλλον για τον αυτοκινητόδρομο του Brenner.
- 122 Τέλος, η Επιτροπή φρονεί ότι ο υπολογισμός των δαπανών υποδομής σχετικά με τον διάδρομο του Brenner που υπέβαλε η Δημοκρατία της Αυστρίας στο πλαίσιο των

διαπραγματεύσεων με αντικείμενο την πρόταση της νέας οδηγίας, που κατέστη η οδηγία 1999/62, δεν αποτελεί πρόσφορη βάση για τη διαπίστωση των συναφών δαπανών που προβλέπει το άρθρο 7, στοιχείο η', της οδηγίας. Εξάλλου, επικαλούμενη τον υπολογισμό αυτό στην παρούσα αλληλουχία, η Δημοκρατία της Αυστρίας εγκαταλείπει τη θέση της ότι το «συγκεκριμένο» δίκτυο έπρεπε να εξομοιωθεί με το σύνολο του δικτύου που χρηματοδοτεί η Asfinag.

- 123 Ως προς τον νέο αυτό υπολογισμό των δαπανών, που πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις ίδιες αρχές που πραγματοποιήθηκε ο υπολογισμός των δαπανών του διαδρόμου Βασιλεία-Chiasso που υπέβαλε η Ελβετική Συνομοσπονδία στο πλαίσιο της συμφωνίας με την Ευρωπαϊκή Ένωση για ζητήματα μεταφορών, η Επιτροπή υπογραμμίζει, πρώτον, ότι το γεγονός ότι αποδέχθηκε έναν τέτοιο τύπο υπολογισμού ως απλή βάση για την πολιτική συζήτηση στο πλαίσιο της διαπραγματεύσεως μας συμφωνίας για ζητήματα μεταφορών με αυτήν την τρίτη χώρα δεν συνιστά πρόσφορη βάση για τη νομική εκτίμηση της παραβάσεως μιας διατάξεως της οδηγίας από κράτος μέλος. Δεύτερον, ως προς τις καθοριστικές παραμέτρους και τα σημειωθέντα αποτελέσματα, οι ελβετικές και οι αυστριακές μέθοδοι υπολογισμού διαφέρουν σαφώς. Τρίτον, ανεξάρτητα από το αν η μέθοδος αυτή είναι επιστημονικά έγκυρη ή όχι, η Επιτροπή δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να συμφωνήσει με τα αποτελέσματα της μεθόδου αυτής.
- 124 Αφενός, σύμφωνα με τους υπολογισμούς αυτούς, περίπου το 26 % του κόστους υποδομής ολοκλήρου του αυστριακού δικτύου αυτοκινητοδρόμων και οδών ταχείας κυκλοφορίας καταλογίζεται στη μόνη διαδρομή του Brenner, μολονότι δεν αντιπροσωπεύει παρά μόνον το 2 % του δικτύου αυτού. Αφετέρου, η μέθοδος αυτή καταλογίζει το 65 % του συνόλου του κόστους υποδομής στα φορτηγά με περισσότερους από τρεις άξονες, μολονότι η κατηγορία αυτή δεν αποτελεί παρά μόνον το 18 % της συνολικής κυκλοφορίας στον αυτοκινητόδρομο του Brenner. Αντιθέτως, σύμφωνα με την ελβετική μέθοδο υπολογισμού, η ίδια κατηγορία φορτηγών οχημάτων, που αντιπροσωπεύει το 8,2 % της συνολικής κυκλοφορίας του διαδρόμου Βασιλεία-Chiasso που διασχίζει τις Άλπεις, προκαλεί δαπάνες που αποτελούν μόνον το 16,5 % του συνόλου του κόστους υποδομής. Κατά τα λοιπά, σύμφωνα με τη μέθοδο υπολογισμού της Αυστριακής Κυβερνήσεως, το 42,8 % του κόστους υποδομής ολοκλήρου του αυστριακού δικτύου πρέπει να καταλογιστεί στα φορτηγά οχήματα, μολονότι σύμφωνα με την ελβετική μέθοδο μόνον το 17,3 % του κόστους είναι καταλογιστέο στα φορτηγά οχήματα.

- 125 Για όλους αυτούς τους λόγους, η Επιτροπή φρονεί ότι η νέα μέθοδος υπολογισμού, που εισήγαγε εκ των υστέρων η Αυστριακή Κυβέρνηση, δεν αποτελεί πρόσφορη βάση για τον καθορισμό του ύψους των διοδίων στον αυτοκινητόδρομο του Brenner κατά την έννοια του άρθρου 7, στοιχείο η, της οδηγίας.
- 126 Κατά την Αυστριακή Κυβέρνηση, με τον όρο «δίπτυο υποδομής» δηλώνεται το σύνολο των τμημάτων των αυτοκινητοδρόμων που χρηματοδοτεί η Asfinag. Δεδομένης όμως της υπερχρεώσεώς της, η Αυστριακή Κυβέρνηση μπορούσε, χωρίς να παραβεί το άρθρο 7, στοιχείο η, της οδηγίας, να αυξήσει το ύψος των διοδίων στον αυτοκινητόδρομο του Brenner.
- 127 Η Αυστριακή Κυβέρνηση φρονεί εξάλλου ότι η Επιτροπή αντιφάσκει ισχυριζόμενη, αφενός, ότι ο αυστριακός υπολογισμός του κόστους υποδομής σχετικά με τον διάδρομο του Brenner δεν αποτελεί πρόσφορη βάση για τη διαπίστωση του συναφούς κόστους που προβλέπει το άρθρο 7, στοιχείο η, της οδηγίας, αποδεχόμενη, αφετέρου, τον υπολογισμό που υπέβαλε η Ελβετική Συνομοσπονδία — που πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις ίδιες αρχές με αυτές που πραγματοποιήθηκε ο υπολογισμός της Δημοκρατίας της Αυστρίας — ως βάση για το ύψος των τελών χρήσεως της υποδομής από τα βαρέα φορτηγά οχήματα, που αποτέλεσαν αντικείμενο διαπραγματεύσεων με τη χώρα αυτή.
- 128 Η άκρως συσταλτική ερμηνεία του άρθρου 7, στοιχείο η, της οδηγίας, στην οποία προβαίνει η Επιτροπή, είναι τελείως ανεπίτρεπτη και σε επίπεδο αρχών. Συγκεκριμένα, η άποψη αυτή θα κατέληγε στο να εισπράττονται εξαιρετικώς υψηλά διόδια στους δρόμους με μικρή κυκλοφορία προκειμένου να είναι δυνατή η κάλυψη του κόστους υποδομής. Στους δρόμους με μεγάλη κυκλοφορία, αντιθέτως, θα έπρεπε να εισπράττονται χαμηλά διόδια, εφόσον το κόστος υποδομής, που εξαρτάται σε μικρό σχετικά βαθμό από την πυκνότητα της κυκλοφορίας, θα κατανεμόταν μεταξύ ενός μεγάλου αριθμού οχημάτων. Για τις οδούς όπως ο αυτοκινητόδρομος του Brenner, μεταξύ άλλων, που βρίσκεται σε έντονο ανταγωνισμό με τις λοιπές ολιγόριθμες δυνατότητες διασχίσεως των Άλπεων, αυτό θα κατέληγε στην ανεπίτρεπτη κατάσταση μια νέα αύξηση της κυκλοφορίας να προκαλεί κατ' ανάγκη ακόμη μεγαλύτερη μείωση των διοδίων ανά όχημα. Η μείωση αυτή θα καθιστούσε ακόμη ελκυστικότερη την οδό αυτή καταλήγοντας σ' ένα φαύλο κύκλο που κατ' αποτέλεσμα θα αντέβαινε

στους επιδιωκόμενους στόχους στον τομέα του περιβάλλοντος και στις αρχές που διέπουν την πολιτική των μεταφορών.

- 129 Μια τόσο στενή εφαρμογή της οδηγίας και ειδικότερα του άρθρου της 7, στοιχείο η', οδηγεί σε παράλογα αποτελέσματα για τις οδούς που διασχίζουν τις Άλπεις. Αντιθέτως, μια ερμηνεία της οδηγίας αυτής, στηριζόμενη στον υπολογισμό του πραγματικού κόστους χρήσεως μιας οδού, παρέχει τη δυνατότητα, ως προς αυτήν την οδό, να επιτευχθεί ένα αποτέλεσμα σύμφωνο με την οδηγία και χρήσιμο στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής πολιτικής και της πολιτικής των μεταφορών.
- 130 Πρέπει να τονιστεί κατ' αρχάς ότι, αντίθετα προς την άποψη που υποστήριξε η Αυστριακή Κυβέρνηση, το «συγκεκριμένο δίκτυο υποδομής» κατά την έννοια του άρθρου 7, στοιχείο η', της οδηγίας αφορά αποκλειστικά το τμήμα της υποδομής για τη χρήση του οποίου καταβάλλονται διόδια.
- 131 Η αποδοχή της απόψεως της Αυστριακής Κυβερνήσεως θα παρείχε στα κράτη μέλη τη δυνατότητα, μέσω του επιλεγέντος τρόπου χρηματοδοτήσεως, να διασπούν τον σύνδεσμο που πρέπει να υφίσταται μεταξύ του ύψους των διοδίων και του κόστους κατασκευής, εκμετάλλευσής και ανάπτυξης της εν λόγω διαδρομής και θα κατέληγε έτσι να στερήσει από το άρθρο 7, στοιχείο η', της οδηγίας μεγάλο μέρος της πρακτικής αποτελεσματικότητάς του.
- 132 Η ερμηνεία αυτή θα ερχόταν εξάλλου σε κατάφωρη αντίφαση με το άρθρο 7, στοιχείο α', της οδηγίας, στο μέτρο που θα σήμαινε ότι, αντίθετα προς τις απαιτήσεις της διατάξεως αυτής, είναι δυνατό να εισπράττονται συγχρόνως διόδια και τέλη χρήσεως για τη χρησιμοποίηση ενός και του αυτού τμήματος οδού και πέραν των περιπτώσεων όπου αυτό επιτρέπεται ρητώς από το άρθρο 7, στοιχείο α', δεύτερη περίοδος, ήτοι για τα δίκτυα που συνεπάγονται «τη χρησιμοποίηση γεφυρών, σιδηρόδρομων καθώς και οδών που διασχίζουν ορεινούς αυχένες», κατηγορία στην οποία ανήκει ο αυτοκινητόδρομος του Brenner.

- 133 Πράγματι, η αποδοχή της απόψεως της Αυστριακής Κυβερνήσεως θα κατέληγε στο να συμβάλλουν τα οχήματα που έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος τουλάχιστον ίσο προς 12 τόνους στη χρηματοδότηση του συνόλου του οδικού δικτύου που χρηματοδοτεί η Asfinag τόσο βάσει διοδίων που καταβάλλονται για τη χρησιμοποίηση του αυτοκινητοδρόμου του Brenner όσο και βάσει τελών χρήσεως που οφείλονται εξάλλου για τη χρησιμοποίηση της εν γένει αυστριακής οδικής υποδομής.
- 134 Όσον αφορά την επιχειρηματολογία της Αυστριακής Κυβερνήσεως, ότι η απαίτηση να υφίσταται άμεση σχέση μεταξύ του ύψους των διοδίων και του κόστους της εν λόγω υποδομής θα προκαλούσε διαδοχικές μειώσεις του ύψους των διοδίων στους αυτοκινητοδρόμους με μεγάλη κυκλοφορία, οι οποίες λόγω της συνακόλουθης αυξήσεως της κυκλοφορίας θα είχαν όλο και περισσότερο επιζήμιες συνέπειες, ιδίως στο περιβάλλον, αρκεί να τονιστεί ότι, εάν επρόκειτο να επέλθουν οι συνέπειες αυτές, θα ήταν το αποτέλεσμα ενός μηχανισμού που επιδίωξε ο κοινοτικός νομοθέτης στον οποίο θα εναπέκειτο, αν παρίστατο ανάγκη, να λάβει τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να τις αντιμετωπίσει.
- 135 Όσον αφορά, δεύτερον, τον ισχυρισμό ότι δεν υφίσταται σχέση μεταξύ των επίδικων αυξήσεων και των σχετικών με τον αυτοκινητόδρομο του Brenner δαπανών, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, όπως τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 61 και 62 των προτάσεών του, από την εξέταση των εσόδων και των εξόδων της εταιρίας Alpen Straßen που αφορούν τα προηγούμενα οικονομικά έτη καθώς και από τις προβλέψεις για τα οικονομικά έτη 1995-1997, προκύπτει ότι, κατά τη θέσπιση των επίδικων μέτρων, σύμφωνα με τις προβλέψεις αυτών των ιδίων των αυστριακών αρχών, το ποσό των εισπραχθέντων διοδίων στον αυτοκινητόδρομο του Brenner υπερέβαινε ήδη το 150 % του ποσού του κόστους κατασκευής, εκμετάλλευσης και ανάπτυξης σχετικά με τον αυτοκινητόδρομο αυτόν, έστω και αν δεν ελαμβάνοντο υπόψη οι συνέπειες από την αύξηση των τιμών των διοδίων που προκάλεσαν τα προαναφερθέντα μέτρα.
- 136 Υπό τις συνθήκες αυτές, οι δύο επίδικες τιμολογιακές τροποποιήσεις δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι συνδέονται με το κόστος του συγκεκριμένου δικτύου υποδομής κατά

την έννοια του άρθρου 7, στοιχείο η', της οδηγίας. Προς δικαιολόγηση εξάλλου της δεύτερης επίδικης αυξήσεως, η Αυστριακή Κυβέρνηση επικαλέστηκε κυρίως λόγους κυκλοφοριακής και περιβαλλοντικής πολιτικής.

- 137 Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ενώπιον του Δικαστηρίου, η Αυστριακή Κυβέρνηση υποστήριξε ότι έπρεπε να ληφθούν ως σημείο αναφοράς στοιχεία διαφορετικά από αυτά που είχε διαβιβάσει κατά τη διάρκεια της προ της ασκήσεως της προσφυγής διοικητικής διαδικασίας, ήτοι εκείνα τα στοιχεία που προκύπτουν από τον νέο τρόπο υπολογισμού του κόστους του δικτύου υποδομής που εφαρμόστηκε κατόπιν προτάσεως της Δημοκρατίας της Αυστρίας στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων μεταξύ της Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας με αντικείμενο τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, που ήταν παρεμφερή με αυτήν που χρησιμοποίησε η τρίτη αυτή χώρα για τον καθορισμό του κόστους του διαδρόμου Βασιλεία-Chiasso.
- 138 Συναφώς, αρκεί να παρατηρηθεί ότι, έστω και αν υποτεθεί ότι είναι παραδεκτή η εκπρόθεσμη επίκληση της νέας αυτής μεθόδου υπολογισμού, η Δημοκρατία της Αυστρίας δεν εξήγησε σε ποιο βαθμό η μέθοδος αυτή είναι πλέον πρόσφορη για τον υπολογισμό του κόστους του αυτοκινητοδρόμου του Brenner από τη μέθοδο που είχε εφαρμόσει για τον υπολογισμό που προσκόμισε στην Επιτροπή στο πλαίσιο της προ της ασκήσεως της προσφυγής διοικητικής διαδικασίας ως απάντηση στην αίτηση σχετικά με την παράβαση του άρθρου 7, στοιχείο η', της οδηγίας. Εξάλλου, όπως ορθώς υπογράμμισε η Επιτροπή, η διάταξη αυτή σημαίνει ότι η αναπροσαρμογή του ύψους των διοδίων έπεται του υπολογισμού που τη δικαιολογεί. Επομένως, η διάταξη αυτή δεν μπορεί, κατ' αρχήν, να δικαιολογήσει την αύξηση των διοδίων αυτών με έναν υπολογισμό που πραγματοποιήθηκε εκ των υστέρων.
- 139 Υπό τις συνθήκες αυτές, η δεύτερη αίτηση πρέπει να γίνει δεκτή.
- 140 Συνεπώς, επιβάλλεται το συμπέρασμα ότι η Δημοκρατία της Αυστρίας, αφενός, αυξάνοντας την 1η Ιουλίου 1995 και την 1η Φεβρουαρίου 1996 την τιμή των διοδίων της πλήρους διαδρομής του αυτοκινητοδρόμου του Brenner, εξαιρουμένων των μερικών διαδρομών του ίδιου αυτού αυτοκινητοδρόμου, και, αφετέρου, μη εφαρμόζοντας τα προαναφερθέντα διόδια αποκλειστικά και μόνο για την κάλυψη του κόστους κατασκευής, εκμετάλλευσης και ανάπτυξης του αυτοκινητοδρόμου του

Brenner, παρέβη τόσο τις υποχρεώσεις της από το άρθρο 7, στοιχείο β', της οδηγίας όσο και τις υποχρεώσεις της από το άρθρο 7, στοιχείο η', της ίδιας οδηγίας.

Επί των δικαστικών εξόδων

- ¹⁴¹ Σύμφωνα με το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Επειδή η Επιτροπή ζήτησε την καταδίκη της Δημοκρατίας της Αυστρίας και επειδή Δημοκρατία της Αυστρίας ηττήθηκε ως προς τους κυριότερους ισχυρισμούς της, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

αποφασίζει:

- 1) Η Δημοκρατία της Αυστρίας, αφενός, αυξάνοντας την 1η Ιουλίου 1995 και την 1η Φεβρουαρίου 1996 την τιμή των διόδων της πλήρους διαδρομής του αυτοκινητοδρόμου του Brenner, διαμετακομιστικής οδού που διασχίζει την Αυστρία και χρησιμοποιείται κυρίως από οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο**

μικτό βάρος τουλάχιστον ίσο προς 12 τόνους τα οποία προορίζονται για εμπορευματικές μεταφορές και τα οποία είναι καταχωρισμένα σε άλλα κράτη μέλη, εξαιρουμένων των μερικών διαδρομών του ιδίου αυτού αυτοκινητοδρόμου οι οποίες χρησιμοποιούνται κυρίως από οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος τουλάχιστον ίσο προς 12 τόνους τα οποία προορίζονται για τον ίδιο τύπο μεταφορών και τα οποία είναι καταχωρισμένα στην Αυστρία, και, αφετέρου, μη εφαρμόζοντας τα προαναφερθέντα διόδια αποκλειστικά και μόνο για την κάλυψη του κόστους κατασκευής, εκμετάλλευσης και ανάπτυξης του αυτοκινητοδρόμου του Brenner, παρέβη τις υποχρεώσεις της που υπέχει τόσο από το άρθρο 7, στοιχείο β', της οδηγίας 93/89/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993, σχετικά με την εφαρμογή, εκ μέρους των κρατών μελών, των φόρων επί ορισμένων οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για οδική μεταφορά εμπορευμάτων καθώς και των διοδίων και τελών χρήσης που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση ορισμένων έργων υποδομής, όσο και από το άρθρο 7, στοιχείο η', της ίδιας οδηγίας.

2) Καταδικάζει την Δημοκρατία της Αυστρίας στα δικαστικά έξοδα.

Rodríguez Iglesias	Moitinho de Almeida	Sevón	
Schintgen	Kapteyn	Gulmann	Puissochet
Jann	Wathelet	Σκουρής	Macken

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 26 Σεπτεμβρίου 2000.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος

G. C. Rodríguez Iglesias