

SENTENZA DELLA CORTE

26 settembre 2000 *

Nella causa C-205/98,

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dalla signora L. Pignataro, membro del servizio giuridico, e dal signor A. Buschmann, esperto nazionale distaccato presso lo stesso servizio, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il signor C. Gómez de la Cruz, membro del medesimo servizio, Centre Wagner, Kirchberg,

ricorrente,

contro

Repubblica d'Austria, rappresentata dal signor H. Dossi, Ministerialrat presso il servizio giuridico della Cancelleria, in qualità di agente, con domicilio eletto in Lussemburgo presso la sede dell'ambasciata d'Austria, 3, rue des Bains,

convenuta,

avente ad oggetto un ricorso diretto a far constatare che, da un lato, avendo proceduto, il 1° luglio 1995 ed il 1° febbraio 1996, ad aumenti del prezzo dei pedaggi per l'intera autostrada del Brennero, arteria di transito attraverso

* Lingua processuale: il tedesco.

l'Austria utilizzata per lo più da autocarri di peso superiore a 12 tonnellate provenienti da altri Stati membri, e, dall'altro, non avendo applicato i citati pedaggi esclusivamente al fine di coprire i costi connessi alla costruzione, all'esercizio ed allo sviluppo dell'autostrada del Brennero, la Repubblica d'Austria è venuta meno, rispettivamente, agli obblighi ad essa derivanti dall'art. 7, lett. b), della direttiva del Consiglio 25 ottobre 1993, 93/89/CEE, relativa all'applicazione da parte degli Stati membri delle tasse su taluni autoveicoli commerciali adibiti al trasporto di merci su strada, nonché dei pedaggi e diritti d'utenza riscossi per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 279, pag. 32), ed a quelli derivanti dall'art. 7, lett. h), della stessa direttiva,

LA CORTE,

composta dai signori G.C. Rodríguez Iglesias, presidente, J.C. Moitinho de Almeida (relatore), L. Sevón e R. Schintgen, presidenti di sezione, P.J.G. Kapteyn, C. Gulmann, J.-P. Puissochet, P. Jann, M. Wathelet, V. Skouris e dalla signora F. Macken, giudici,

avvocato generale: A. Saggio

cancelliere: H.A. Rühl, amministratore principale

vista la relazione d'udienza,

sentite le difese orali svolte dalle parti all'udienza del 1° dicembre 1999, nel corso della quale la Commissione è stata rappresentata dalla signora L. Pignataro e dal signor M. Niejahr, membro del servizio giuridico, in qualità di agente, e la Repubblica austriaca dal signor H. Dossi,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 24 febbraio 2000,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con atto introduttivo depositato presso la cancelleria della Corte il 29 maggio 1998 la Commissione delle Comunità europee ha proposto, ai sensi dell'art. 169 del Trattato CE (divenuto art. 226 CE), un ricorso diretto a far constatare che, da un lato, avendo proceduto, il 1° luglio 1995 ed il 1° febbraio 1996, ad aumenti del prezzo dei pedaggi per l'intera autostrada del Brennero, arteria di transito attraverso l'Austria utilizzata per lo più da autocarri di peso superiore a 12 tonnellate provenienti da altri Stati membri, e, dall'altro, non avendo applicato i citati pedaggi esclusivamente al fine di coprire i costi connessi alla costruzione, all'esercizio ed allo sviluppo dell'autostrada del Brennero, la Repubblica d'Austria è venuta meno, rispettivamente, agli obblighi ad essa derivanti dall'art. 7, lett. b), della direttiva del Consiglio 25 ottobre 1993, 93/89/CEE, relativa all'applicazione da parte degli Stati membri delle tasse su taluni autoveicoli commerciali adibiti al trasporto di merci su strada, nonché dei pedaggi e diritti d'utenza riscossi per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 279, pag. 32; in prosieguo: la «direttiva»), ed a quelli derivanti dall'art. 7, lett. h), della stessa direttiva.

La direttiva

- 2 Conformemente all'art. 2 della direttiva, ai fini di quest'ultima si intende, per «pedaggio» «il pagamento di una somma determinata per l'esecuzione, da parte di un autoveicolo, di un tragitto situato fra due punti di una delle infrastrutture di cui all'articolo 7, lettera d) basata sulla distanza percorsa e sulla categoria dell'autoveicolo» (secondo trattino) e, per «autoveicolo» «un veicolo a motore o un insieme di autoarticolati, adibiti esclusivamente al trasporto di merci su strada e che abbiano un peso totale a pieno carico autorizzato pari o superiore a 12 t» (quarto trattino).

- 3 Secondo l'art. 7 della direttiva:

«Gli Stati membri possono mantenere o introdurre pedaggi e/o introdurre diritti d'utenza alle seguenti condizioni:

- a) i pedaggi e i diritti d'utenza non sono simultaneamente riscossi per l'uso di uno stesso tratto stradale.

Tuttavia, gli Stati membri possono parimenti applicare pedaggi, su reti in cui sono riscossi diritti d'utenza, per l'utilizzazione di ponti, tunnel e valichi di montagna;

- b) fatte salve le disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 2, lettera e) e dell'articolo 9, essi sono applicati senza alcuna discriminazione, diretta o indiretta, a

causa della nazionalità del trasportatore oppure dell'origine o della destinazione del trasporto;

(...)

d) i pedaggi e i diritti d'utenza sono percepiti solo per l'uso di autostrade, di altre strade a corsie multiple le cui caratteristiche siano analoghe a quelle delle autostrade, di ponti, tunnel e valichi di montagna.

(...)

(...)

h) le aliquote dei pedaggi sono connesse ai costi di costruzione, esercizio e sviluppo della rete d'infrastrutture di cui trattasi».

4 Ai sensi dell'art. 13 della direttiva, gli Stati membri dovevano mettere in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla direttiva stessa entro il 1° gennaio 1995. Conformemente all'atto relativo alle condizioni di adesione della Repubblica d'Austria, della Repubblica di Finlandia e del Regno di Svezia e agli adattamenti dei trattati sui quali si fonda l'Unione europea (GU 1994, C 241, pag. 21, e GU 1995, L 1, pag. 1), il detto termine di trasposizione si imponeva altresì nei confronti della Repubblica d'Austria.

5 Con la sua sentenza 5 luglio 1995, causa C-21/94, Parlamento/Consiglio (Racc. pag. I-1827), la Corte ha annullato la direttiva in quanto essa era stata adottata senza regolare consultazione del Parlamento europeo, pur mantenendone gli effetti giuridici fino all'adozione di una nuova direttiva.

- 6 Il 17 giugno 1999 il Parlamento europeo ed il Consiglio hanno adottato la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 187, pag. 42), la quale, come evidenzia il suo quarto 'considerando', sostituisce la direttiva annullata.

L'autostrada del Brennero

- 7 L'autostrada del Brennero (A 13) collega Innsbruck, in Austria, alla frontiera con l'Italia, al valico del Brennero. Essa fa parte dei tratti stradali transalpini che la normativa federale austriaca ha dichiarato zone a pedaggio. Fino al 1997, la società Alpen Straßen AG (in prosieguo: la «Alpen Straßen») è stata incaricata dell'esercizio, della manutenzione e dello sviluppo dell'autostrada del Brennero, che è di proprietà dello Stato federale.
- 8 A partire dal 1983, le operazioni di finanziamento connesse alla costruzione ed allo sviluppo dell'autostrada del Brennero nonché degli altri tratti transalpini di autostrade e strade a scorrimento veloce austriache sono realizzate in forma centralizzata dalla società di finanziamento Asfinag (in prosieguo: l'«Asfinag»), che è controllata dallo Stato federale.
- 9 Secondo il regime in vigore fino al 1997, le entrate derivanti dai tratti a pedaggio rappresentavano entrate dello Stato federale, ma la legge le destinava alla manutenzione, all'esercizio, alla gestione ed al finanziamento dell'infrastruttura interessata. L'Alpen Straßen utilizzava direttamente le somme provenienti dal ricavato dei pedaggi per coprire le spese di esercizio, manutenzione e miglioria delle infrastrutture di cui trattasi. Le risorse non utilizzate venivano versate all'Asfinag, che le impiegava per la copertura delle spese creditizie connesse all'insieme dei progetti stradali da essa finanziati. Poiché l'importo derivante dal ricavato dei pedaggi versato all'Asfinag consentiva di coprire solo una parte del

carico di interessi annuale sostenuto da quest'ultima, la differenza veniva versata dal governo austriaco, attingendo al bilancio statale.

- 10 L'Infrastrukturfinanzierungsgesetz (legge relativa al finanziamento delle infrastrutture) dell'11 settembre 1997 ha trasferito retroattivamente all'Asfinag, a decorrere dal 1° gennaio 1997, la responsabilità per la costruzione, la pianificazione, l'esercizio, la manutenzione ed il finanziamento delle autostrade e delle strade a scorrimento veloce austriache, autorizzando tale società a incassare taluni pedaggi e diritti d'utenza a proprio nome e per proprio conto al fine di coprire i suoi costi.
- 11 Il sistema di pedaggi dell'autostrada del Brennero consiste in un casello principale, quello di Schönberg, a circa 10 km a sud di Innsbruck, che è l'unico situato direttamente sull'autostrada, e una serie di caselli secondari situati a diversi ingressi o uscite autostradali, tra i quali quelli di Stubaital, di Matrei/Steinach, di Nößlach e del Brennersee.
- 12 Ai fini del pedaggio, si distingue fra tre tipi di percorso, vale a dire:
- il «percorso completo» («Gesamtstrecke»), che corrisponde essenzialmente al tragitto di circa 34,5 km tra il casello di Innsbruck-Est o quello di Innsbruck-Ovest ed il posto di frontiera del Brennero. Anche il tragitto di 19 km fra il casello di Schönberg e quello di Matrei/Steinach viene considerato come percorso completo;
 - i «percorsi parziali» («Teilstrecken»), cioè i tragitti da Innsbruck a Schönberg (10 km) e da Matrei/Steinach al posto di frontiera del Brennero (15,5 km), nonché i tratti di tali tragitti come, ad esempio, quelli da Innsbruck-Est a Patsch/Igls (7 km), da Innsbruck-Est a Stubaital (10 km) e da Matrei/Steinach a Nößlach (7,4 km);

- il «percorso breve» («Kurzstrecke»), rappresentato dall'ultimo tratto di 1,5 km tra il Brennersee ed il posto di frontiera del Brennero.
- 13 Per quanto riguarda il percorso completo, il pedaggio è riscosso al passaggio dal casello principale di Schönberg. Per quanto riguarda i percorsi parziali ed il percorso breve il pedaggio è riscosso ai caselli secondari.
- 14 A partire dal 1° luglio 1995, il regime dei pedaggi per i veicoli con più di tre assi è stato modificato. Questa modifica tariffaria è stata caratterizzata in primo luogo dalla soppressione del regime speciale a favore degli autoveicoli a bassa rumorosità con più di tre assi e dalla soppressione delle possibilità di riduzione, sotto forma di tessere di abbonamento, a favore degli autoveicoli con più di tre assi.
- 15 Infatti, per quanto attiene al percorso completo, la tariffa ridotta di ATS 750, a favore, fino ad allora, degli autoveicoli a bassa rumorosità con più di tre assi, è stata soppressa, di modo che questi ultimi hanno dovuto assoggettarsi alla tariffa piena di ATS 1 000, pari a 28,99 ATS/km. Quanto alle possibilità di riduzione mediante l'acquisto di una tessera a punti, che consentiva di ridurre il prezzo del tragitto a ATS 600, pari a 17,39 ATS/km, o di una tessera per più tragitti riservata agli autoveicoli a bassa rumorosità, che consentiva di ridurre il prezzo del tragitto a ATS 500, pari a 14,49 ATS/km, sono state anch'esse soppresse.
- 16 Per quanto riguarda i percorsi parziali, il prezzo del tragitto era, precedentemente alla prima modifica tariffaria, di ATS 300, pari a 30 ATS/km per il tragitto da Innsbruck a Schönberg e a 19,35 ATS/km per il tragitto da Matrei/Steinach al posto di frontiera del Brennero. Acquistando una tessera a punti, tale prezzo si riduceva a ATS 200, pari a 20 ATS/km sul tragitto da Innsbruck a Schönberg e a 12,90 ATS/km per il tragitto da Matrei/Steinach al posto di frontiera del Brennero. La tariffa di ATS 300 è stata mantenuta dopo il 1° luglio 1995, ma la tessera a punti è stata sostituita da una carta prepagata che consente di effettuare il tragitto da Innsbruck a Schönberg alla tariffa ridotta invariata di ATS 200 e

quello da Matrei/Steinach al posto di frontiera del Brennero alla tariffa ridotta di ATS 240, pari a 15 ATS/km, in aumento.

- 17 Per quanto riguarda il percorso breve, il prezzo del tragitto, di ATS 100, pari a 66,67 ATS/km, ridotto a ATS 80, pari a 53,33 ATS/km, in caso di acquisto di una carta a punti, è rimasto anch'esso invariato. La carta prepagata, che ha sostituito la tessera a punti, ha permesso di beneficiare della stessa tariffa ridotta già esistente.
- 18 Il regime dei pedaggi è stato nuovamente modificato, per gli autoveicoli con più di tre assi, a partire dal 1° febbraio 1996.
- 19 Per quanto riguarda il percorso completo, il prezzo del tragitto è stato portato a ATS 1 150, pari a 33,33 ATS/km, per gli autocarri a bassa rumorosità e con emissioni poco inquinanti, ed a ATS 1 500, pari a 43,48 ATS/km, per gli altri autoveicoli con più di tre assi. Per i tragitti notturni, il prezzo è stato portato a ATS 2 300, pari a 66,67 ATS/km, per tutti agli autoveicoli con più di tre assi. Le tariffe ridotte non sono state reintrodotte, mentre l'acquisto di una carta prepagata non incide sul prezzo del tragitto.
- 20 Per i percorsi parziali, il prezzo del tragitto di ATS 300 non è stato oggetto di alcun aumento in occasione di questa seconda modifica tariffaria. Neppure le tariffe ridotte accordate in caso di acquisto di una carta prepagata, rispettivamente di ATS 200 e ATS 240 secondo il percorso, sono state aumentate. Nessun regime particolare è stato previsto per il traffico notturno né per gli autoveicoli a bassa rumorosità e con emissioni poco inquinanti.
- 21 Per quanto attiene al percorso breve, non sono state aumentate né la tariffa piena (ATS 100), né quella ridotta in caso di acquisto della carta prepagata (ATS 80).

- 22 Occorre rilevare che, per quanto riguarda i tragitti da Innsbruck a Matrei/Steinach (19 km) e da Schönberg a Matrei/Steinach (9 km), considerati in linea di principio come un percorso completo, agli autocarri con più di tre assi si applica un regime speciale, detto della «mezza tariffa», in caso di tragitto di andata e ritorno. In forza di tale regime, già applicabile prima del 1° luglio 1995, può essere ottenuto gratuitamente un biglietto di andata e ritorno al momento del tragitto di ritorno da Matrei/Steinach a Innsbruck presso il casello principale di Schönberg, di modo che tale tragitto di andata e ritorno viene effettuato al prezzo della sola andata (cioè ATS 1 150 o ATS 1 500 invece di ATS 2 300 o ATS 3 000). In caso di pagamento del tragitto di andata e ritorno con carta prepagata, il casello di Schönberg rilascia, al momento del viaggio di ritorno, un buono di riduzione di ATS 1 100 sul prezzo del percorso completo per gli autoveicoli rumorosi ed inquinanti e un buono di riduzione di ATS 750 sul prezzo del percorso completo per gli autoveicoli a bassa rumorosità e con emissioni poco inquinanti. Grazie a tale sistema, il tragitto di andata e ritorno costa solo ATS 400 per tutti gli autoveicoli con più di tre assi, pari a 10,53 ATS/km sull'itinerario di 38 km Innsbruck-Matrei/Steinach-Innsbruck e a 22,22 ATS/km sull'itinerario di 18 km Schönberg-Matrei/Steinach-Schönberg.
- 23 Infine, occorre precisare che gli autoveicoli commerciali pesanti aventi un peso totale a pieno carico autorizzato pari o superiore a 7,5 tonnellate non possono prendere la strada statale gratuita del Brennero, che costeggia l'autostrada.

Il procedimento precontenzioso

- 24 Con lettera 31 maggio 1995 il governo austriaco ha informato la Commissione che avrebbe modificato il regime dei pedaggi sull'autostrada del Brennero a partire dal 1° luglio 1995.
- 25 Il 9 giugno 1995 la Commissione ha invitato il governo austriaco a fornirle informazioni più complete su tale nuovo regime ed a prendere posizione sulla sua compatibilità con la direttiva.

- 26 Le autorità austriache hanno risposto il 27 giugno 1995.
- 27 Il 4 agosto 1995 la Commissione ha chiesto loro un resoconto delle entrate e delle spese annuali dell'autostrada del Brennero nel corso dei dieci anni precedenti, nonché uno stato previsionale per i due o tre anni seguenti per determinare se l'aumento considerevole delle aliquote dei pedaggi a decorrere dal 1° luglio 1995 potesse giustificarsi con un incremento delle spese.
- 28 Il governo austriaco ha risposto a tale richiesta il 15 gennaio 1996. Con lettera di pari data esso ha informato la Commissione della propria decisione, in data 9 gennaio 1996, di procedere ad una seconda modifica del regime dei pedaggi dell'autostrada del Brennero a partire dal 1° febbraio 1996.
- 29 In risposta ad una lettera della Commissione 25 gennaio 1996, le autorità austriache hanno fornito a quest'ultima, l'8 febbraio 1996, maggiori dettagli sulle cause di tale nuova modifica tariffaria.
- 30 Con lettera 9 aprile 1996 la Commissione ha fatto sapere al governo austriaco che le due modifiche tariffarie controverse le sembravano incompatibili con gli obblighi derivanti dalla direttiva. Da un lato, esse comporterebbero una discriminazione in contrasto con l'art. 7, lett. b), della direttiva, in quanto si applicherebbero nel contempo soltanto ai veicoli con più di tre assi, la maggior parte dei quali non sarebbe immatricolata in Austria, ed al percorso completo dell'autostrada del Brennero, itinerario obbligatorio di transito anch'esso seguito per lo più da veicoli non immatricolati in Austria mentre i percorsi parziali, non interessati dagli aumenti controversi, verrebbero seguiti principalmente da veicoli immatricolati in Austria. D'altra parte, gli aumenti controversi non sarebbero proporzionali ai costi di costruzione e di esercizio dell'autostrada del Brennero, contrariamente a quanto prescritto dall'art. 7, lett. h), della direttiva. Di conseguenza, la Commissione, conformemente al procedimento previsto all'art. 169 del Trattato, ha diffidato il governo austriaco ingiungendogli di

presentare, entro un termine di due mesi, le sue osservazioni sulle asserite incompatibilità con il diritto comunitario del regime dei pedaggi di cui trattasi.

- 31 Nella sua risposta del 5 giugno seguente, il governo austriaco ha respinto la censura attinente ad una pretesa discriminazione ai sensi dell'art. 7, lett. b), della direttiva, in quanto i pedaggi applicabili, da un lato, al percorso completo e, dall'altro, ai percorsi parziali, non costituirebbero fattispecie comparabili. D'altronde, anche le prescrizioni dell'art. 7, lett. h), della direttiva sarebbero soddisfatte, nei limiti in cui gli aumenti controversi deriverebbero dai costi considerevoli causati dalla rete austriaca di autostrade e strade a scorrimento veloce, al cui finanziamento provvederebbe in forma centralizzata l'Asfinag.
- 32 Con lettera 30 luglio 1996 la Commissione ha chiesto al governo austriaco di fornirle chiarimenti in merito al fatto che l'acquisto di una tessera annuale era riservato, in particolare per gli autocarri aventi fino a tre assi, ai soli autoveicoli austriaci. Il 10 ottobre seguente, il detto governo ha informato la Commissione che avrebbe soppresso tale disparità di trattamento a partire dal 1° novembre 1996.
- 33 Ritenendo che i chiarimenti delle autorità austriache non fossero convincenti, la Commissione ha inviato al governo austriaco, il 13 gennaio 1997, un parere motivato concludendo nel senso che, con i due aumenti controversi, la Repubblica d'Austria contravveniva alle disposizioni dell'art. 7, lett. b) e h), della direttiva. Di conseguenza, essa ha invitato il detto Stato membro ad adottare, entro un termine di due mesi, le misure necessarie per conformarsi agli obblighi derivanti dalla direttiva.
- 34 Nella sua risposta 28 maggio 1997, il governo austriaco ha ribadito e precisato il proprio punto di vista. Con lettera 7 novembre 1997 esso ha fornito chiarimenti circa il regime specifico applicabile al tragitto di andata e ritorno tra Innsbruck e Matri/Steinach (regime speciale della mezza tariffa).

- 35 Infine, con lettera 17 febbraio 1998 il governo austriaco ha trasmesso alla Commissione, a fini di verifica, un nuovo calcolo dei costi infrastrutturali attinenti al corridoio del Brennero, calcolo ispirato al metodo adottato dalla Confederazione svizzera nell'ambito dei suoi negoziati con l'Unione europea per giustificare l'aliquota delle tasse da essa applicate agli autocarri di 40 tonnellate che transitano per il corridoio tra Basilea e Chiasso.
- 36 Ritenendo che la Repubblica d'Austria non avesse adottato le misure necessarie per porre fine agli inadempimenti contestati, la Commissione ha proposto il ricorso in esame.

Sulla ricevibilità

- 37 La Repubblica d'Austria osserva che la Commissione continua a proporre ricorsi per inadempimento fondati sulla direttiva, mentre sono trascorsi più di tre anni dalla pronuncia della citata sentenza Parlamento/Consiglio, con la quale la Corte ha annullato la direttiva decidendo di mantenerne provvisoriamente gli effetti in attesa dell'adozione di una nuova direttiva che, secondo gli stessi termini della sentenza, doveva avvenire entro un termine ragionevole.
- 38 Senza rimettere direttamente in discussione la ricevibilità del ricorso, il governo austriaco ritiene che consentire al Consiglio di astenersi dall'adozione di qualsiasi misura diretta a ristabilire la legalità e, pertanto, consentirgli di perpetuare tale stato di illegalità a danno degli Stati membri sarebbe incompatibile con il principio che impone agli Stati membri ed alle istituzioni comunitarie obblighi reciproci di cooperazione leale, principio che ispira, in particolare, l'art. 5 del Trattato CE (divenuto art. 10 CE).

- 39 Secondo la Repubblica d'Austria, urterebbe con lo spirito del Trattato il fatto di contestarle un preteso comportamento contrastante con un atto dichiarato nullo dalla Corte, mentre la carenza dell'istituzione competente per porre rimedio a detta situazione si protrae da più di tre anni, in violazione dell'art. 176, primo comma, del Trattato CE (divenuto art. 233, primo comma, CE).
- 40 Il governo convenuto ritiene che questa conclusione si imponga tanto più nel caso di specie in quanto, come rilevato dalla Corte nella citata sentenza Parlamento/Consiglio, le modifiche apportate alla proposta di direttiva COM(92) 405 def. (GU 1992, C 311, pag. 63), approvata dal Parlamento, ed inserite nel testo della direttiva sono sostanziali, di modo che quest'ultima non sarebbe stata adottata nella stessa forma se, in particolare, il Consiglio avesse nuovamente consultato il Parlamento. D'altronde, la direttiva non avrebbe tenuto sufficientemente conto delle esigenze attinenti alla tutela dell'ambiente.
- 41 Occorre subito rilevare che, nella citata sentenza Parlamento/Consiglio, la Corte, dopo aver deciso che, per evitare una discontinuità nel programma di armonizzazione del trattamento fiscale dei trasporti e per rilevanti motivi di certezza del diritto, occorreva mantenere provvisoriamente in vigore tutti gli effetti della direttiva annullata fino all'emanazione di una nuova direttiva (punti 31 e 32), ha aggiunto che il legislatore comunitario aveva il dovere di sanare l'irregolarità commessa entro un termine ragionevole (punto 33).
- 42 Ora, come è stato rilevato al punto 6 della presente sentenza, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato il 17 giugno 1999, cioè quasi quattro anni dopo la pronuncia della citata sentenza Parlamento/Consiglio, la direttiva 1999/62, che sostituisce la direttiva annullata.
- 43 Tuttavia, anche se un simile lasso di tempo intercorso tra la sentenza di annullamento e l'adozione della nuova direttiva 1999/62 può, a prima vista, apparire lungo, tale situazione non può impedire alla Commissione, nell'adempimento della sua missione di custode del Trattato, di intraprendere la procedura

dell'art. 169 del Trattato, che può sfociare in un ricorso alla Corte diretto a far dichiarare un inadempimento degli obblighi derivanti dalla direttiva annullata la quale, conformemente alla citata sentenza Parlamento/Consiglio, e per i motivi ivi enunciati, doveva continuare a produrre i suoi effetti nonostante l'annullamento.

- 44 Occorre precisare, al riguardo, che la procedura prevista all'art. 169 del Trattato ha lo scopo di porre rimedio alle mancanze degli Stati membri nei confronti degli obblighi loro imposti in forza del diritto comunitario (v., segnatamente, sentenza 1° marzo 1996, causa 48/65, Lütticke e a./Commissione, Racc. pag. 25, in particolare pag. 36) e che, d'altra parte, la decisione di intraprendere o no una procedura siffatta rientra nel potere discrezionale della Commissione.
- 45 Il ricorso è pertanto ricevibile.

Sul merito

- 46 In via preliminare, si deve rilevare che è pacifico che l'autostrada del Brennero è un'«autostrada» ai sensi dell'art. 2, primo trattino, della direttiva e che i pedaggi riscossi come corrispettivo per il suo utilizzo rientrano nella nozione di «pedaggio» quale definita all'art. 2, secondo trattino, della direttiva. D'altronde, i soli «autoveicoli» considerati dalla direttiva sono quelli rientranti nella definizione di cui all'art. 2, quarto trattino, della direttiva, vale a dire gli autoveicoli adibiti al trasporto di merci su strada con peso totale a pieno carico autorizzato pari o superiore a 12 tonnellate.
- 47 Con il suo ricorso la Commissione contesta alla Repubblica d'Austria, da un lato, il fatto di essere venuta meno agli obblighi che le incombono in forza dell'art. 7, lett. b), della direttiva, in quanto gli autoveicoli con più di tre assi interessati dagli aumenti controversi sarebbero essenzialmente autoveicoli non immatricolati in

Austria. D'altra parte, la Repubblica d'Austria sarebbe venuta meno agli obblighi che le incombono in forza dell'art. 7, lett. h), della direttiva, in quanto, contrariamente a quanto previsto da tale disposizione, i detti aumenti non sarebbero giustificati dai costi di costruzione, esercizio e sviluppo della rete di infrastrutture di cui trattasi.

Sulla censura attinente alla violazione dell'art. 7, lett. b), della direttiva

- 48 La Commissione sottolinea che l'art. 7, lett. b), della direttiva obbliga gli Stati membri ad applicare i pedaggi senza alcuna discriminazione, diretta o indiretta, a causa della nazionalità del trasportatore oppure dell'origine o della destinazione del trasporto. Ora, i due aumenti controversi comporterebbero una discriminazione tanto a causa della nazionalità del trasportatore quanto a causa dell'origine o della destinazione del trasporto.
- 49 Occorre esaminare separatamente le due parti di tale censura.

Sull'asserita discriminazione a causa della nazionalità del trasportatore

- 50 La Commissione fa valere che le due modifiche tariffarie di cui trattasi hanno reso sensibilmente più caro l'accesso al percorso completo a causa della soppressione delle possibilità di riduzione a partire dal 1° luglio 1995 e del conseguente aumento del prezzo di un tragitto. La Commissione precisa, al riguardo, che è irrilevante che l'aumento del prezzo sia il risultato della soppressione delle possibilità di riduzione ovvero di un aumento delle tariffe. Infatti, indipendentemente dalle modalità tecniche del regime dei pedaggi all'origine di tale risultato, sarebbe il risultato economico, vale a dire l'aumento effettivo del costo di utilizzazione dell'infrastruttura stradale, l'elemento determinante ai fini dell'applicazione della direttiva.

- 51 Secondo la Commissione, gli aumenti controversi hanno avuto l'effetto di introdurre nell'ambito del regime dei pedaggi dell'autostrada del Brennero uno svantaggio sostanziale a discapito dei veicoli immatricolati negli altri Stati membri e che sono generalmente utilizzati da trasportatori di nazionalità non austriaca. I trasportatori stranieri, che dovrebbero pagare la tariffa più elevata del percorso, sarebbero chiaramente svantaggiati nei confronti della maggioranza dei trasportatori austriaci, i quali, in pratica, circolerebbero quasi esclusivamente sulle tratte per l'utilizzazione delle quali sarebbe possibile beneficiare di una tariffa più vantaggiosa e di riduzioni speciali.
- 52 Di conseguenza, il prezzo decisamente sproporzionato del percorso completo nei confronti dei percorsi parziali e del tragitto Innsbruck-Matrei/Steinach andata e ritorno rappresenterebbe una discriminazione indiretta a causa della nazionalità del trasportatore ai sensi dell'art. 7, lett. b), della direttiva (v., mutatis mutandis, sentenza 17 maggio 1994, causa C-18/93, Corsica Ferries, Racc. pag. I-1783, punti 33-35).
- 53 La Commissione ritiene che una discriminazione indiretta possa essere constatata anche nel fatto che gli aumenti controversi riguardano complessivamente solo gli autoveicoli con più di tre assi, categoria in cui gli autoveicoli immatricolati all'estero sono di gran lunga i più numerosi.
- 54 Secondo il governo austriaco, nessun aumento delle aliquote dei pedaggi è intervenuto il 1° luglio 1995, mentre la soppressione degli sconti e delle riduzioni fino ad allora esistenti non può contravvenire alla direttiva, la quale non impone la concessione o il mantenimento di sconti o riduzioni. Così, la tariffa unica di ATS 1 000 a tragitto, in vigore a partire dal 1° luglio 1995 per tutti gli autocarri con più di tre assi che compiono il percorso completo, era stata istituita sin dal 1° gennaio 1992.
- 55 D'altronde, il sistema dei pedaggi applicabile al percorso completo, da un lato, e quello applicabile ai percorsi parziali e breve, dall'altro, riguarderebbero due situazioni diverse e non paragonabili tra loro. I percorsi parziali e breve

dell'autostrada del Brennero sarebbero effettuati soprattutto da autoveicoli di peso inferiore alle 7,5 tonnellate, i quali, in ragione della loro categoria di peso, potrebbero prendere la strada nazionale. Invece, il percorso completo dell'autostrada del Brennero sarebbe essenzialmente utilizzato, per quanto riguarda il traffico di autocarri, da autoveicoli di peso superiore alle 7,5 tonnellate, ai quali la strada nazionale parallela sarebbe vietata. Estendere l'aumento dei pedaggi anche ai percorsi parziali e breve avrebbe comportato un inaccettabile trasferimento di traffico sulla rete stradale non a pagamento. Il fatto di aver limitato l'aumento delle tariffe al percorso completo apparirebbe quindi giustificato alla luce di questa sola differenza di situazione.

56 Neppure nel caso dei soli veicoli con un peso a pieno carico autorizzato superiore a 12 tonnellate, considerati dalla direttiva, l'aumento del tasso dei pedaggi avrebbe condotto all'applicazione di norme diverse a situazioni identiche poiché, anche dopo le due modifiche tariffarie di cui trattasi, i pedaggi relativi alla totalità del percorso non sarebbero sproporzionati rispetto a quelli applicabili ai percorsi parziali e breve.

57 Infatti, dal punto di vista delle autorità austriache, una presentazione oggettiva dei pedaggi dovrebbe essere riassunta in un prospetto comparativo che riporti tutti i tragitti possibili sull'autostrada del Brennero e che indichi, da un lato, la loro tariffa per chilometro e, dall'altro, i diversi tipi di traffico ad essi relativi, distinguendo fra il traffico di transito (luogo d'origine e di destinazione fuori dall'Austria), il traffico di origine (luogo d'origine in Austria) o in entrata (luogo di destinazione in Austria) ed il traffico interno (luogo d'origine e di destinazione in Austria). Calcolando un valore medio con la somma di tali tariffe per chilometro, si otterrebbe, per ciascun tipo di traffico, una tariffa media per chilometro che potrebbe poi essere paragonata oggettivamente. Da tale calcolo risulterebbe una tariffa media per chilometro di ATS 33,33 per il traffico di transito, cifra alla quale sarebbe pervenuta anche la Commissione. L'importo corrispondente al traffico in entrata o di origine sarebbe di circa 32,57 ATS/km e quello corrispondente al traffico locale all'interno della zona dell'autostrada del Brennero di 36,79 ATS/km. Gli importi così calcolati sarebbero del tutto equivalenti, di modo che il regime dei pedaggi non opererebbe alcuna discriminazione in contrasto con la direttiva.

- 58 Secondo la Repubblica d'Austria, si può effettuare un paragone serio ed obiettivo tra la tariffa praticata sul percorso completo e quella applicabile ai percorsi parziali e breve solo prendendo in considerazione le tariffe per tutte le tratte autostradali. Infatti, contrariamente a quanto asserirebbe la Commissione, esisterebbero differenze tariffarie tanto sui tragitti molto frequentati (da 10,53 ATS/km per Innsbruck-Matrei/Steinach a 66,67 ATS/km per Stubaital-Patsch/Igls) quanto su quelli meno frequentati (da 17,14 ATS/km per Matrei/Steinach-Brennersee a 69,70 ATS/km per Stubaital-Nößlach). Per undici dei venti percorsi, il prezzo per chilometro sarebbe superiore a quello applicabile agli autoveicoli a bassa rumorosità e con emissioni poco inquinanti che circolano di giorno sul percorso completo.
- 59 Dato che la tariffa media determinata secondo criteri oggettivi per il percorso completo non differirebbe considerevolmente da quella applicabile ai percorsi parziali ed al percorso breve e che, pertanto, in mancanza di disparità di trattamento, non sussisterebbe alcuna discriminazione indiretta, il fatto di sapere quali tragitti siano percorsi da quale percentuale di autoveicoli di quale origine sarebbe quindi indifferente.
- 60 Per quanto riguarda l'affermazione secondo cui le due modifiche tariffarie di cui trattasi si limiterebbero agli autoveicoli con più di tre assi, che sarebbero essenzialmente immatricolati in altri Stati membri, il governo austriaco fa valere che è inesatto sostenere che nella quasi totalità gli autoveicoli che pagano la tariffa applicabile agli autoveicoli aventi fino a tre assi, tariffa che non è stata modificata, siano austriaci. Infatti, la detta tariffa sarebbe applicabile anche a quasi tutti gli autobus. Ora, gli autobus che prendono l'autostrada del Brennero rappresenterebbero il 42% della categoria B (autoveicoli aventi fino a tre assi ed un'altezza superiore a 1,30 metri dal suolo sull'asse anteriore) e la quota degli autobus immatricolati in altri Stati membri rappresenterebbe circa il 93% di questa cifra. Per quanto riguarda gli altri autoveicoli da trasporto aventi fino a tre assi, il 32% sarebbe immatricolato all'estero ed il 68% in Austria. La quota di autobus stranieri si collocherebbe così al 39% ($42\% \times 0,93$) e la quota di autocarri stranieri al 19% ($58\% \times 0,32$), di modo che, in totale, il 58% degli autoveicoli rientranti nella categoria B sarebbe composto da autoveicoli stranieri.

- 61 Il governo austriaco sostiene inoltre che, contrariamente alla tesi propugnata dalla Commissione, gli autoveicoli aventi più di tre assi non si trovano in una situazione paragonabile a quella degli autoveicoli aventi fino a tre assi, in quanto essi usurano le strade e nuocciono all'ambiente in misura maggiore.
- 62 Occorre rilevare che, con la prima parte della sua prima censura, la Commissione contesta in sostanza alla Repubblica d'Austria il fatto di avere fissato i pedaggi, con le due modifiche tariffarie di cui trattasi, in modo tale che queste ultime comportano, in primo luogo, una discriminazione indirettamente fondata sulla nazionalità del trasportatore ai sensi dell'art. 7, lett. b), della direttiva, in quanto tali modifiche incidono soprattutto sugli autoveicoli immatricolati negli altri Stati membri.
- 63 In via preliminare, come rilevato giustamente dall'avvocato generale al paragrafo 22 delle sue conclusioni, occorre convenire con la Commissione che per poter stabilire l'esistenza di una discriminazione indiretta fondata sulla nazionalità dei trasportatori, l'immatricolazione dei veicoli rappresenta, allo stato attuale del trasporto di merci su strada nell'Unione europea, un criterio valido in quanto gli autoveicoli immatricolati in uno Stato membro sono di regola gestiti da operatori economici dello stesso Stato membro (v., *mutatis mutandis*, in materia di navi battenti bandiera nazionale, citata sentenza *Corsica Ferries*, punto 33). Il governo austriaco, d'altra parte, non ha messo in discussione, ai fini del presente procedimento, una siffatta correlazione tra la nazionalità del trasportatore e lo Stato di immatricolazione degli autoveicoli che esso gestisce.
- 64 Occorre constatare poi che, come pure sostenuto dalla Commissione, le due modifiche tariffarie di cui trattasi riguardano solo i veicoli con più di tre assi che effettuano il percorso completo dell'autostrada del Brennero.
- 65 Infatti, come sottolineato dall'avvocato generale ai paragrafi 25 e 26 delle sue conclusioni, risulta chiaramente dal raffronto tra le aliquote dei pedaggi

applicabili all'autostrada del Brennero, descritte ai punti 15-22 della presente sentenza, che, salvo un leggero aumento della tariffa ridotta applicabile al percorso parziale Matrei/Steinach-posto di frontiera del Brennero, che è passata da ATS 200 a ATS 240, le due modifiche tariffarie di cui trattasi hanno avuto l'effetto di aumentare sensibilmente l'aliquota dei pedaggi per i soli veicoli con più di tre assi che effettuano il percorso completo dell'autostrada del Brennero. Come rilevato giustamente dalla Commissione, il fatto che gli aumenti controversi risultino, in parte, dalla soppressione delle tariffe ridotte non modifica affatto tale constatazione.

- 66 Così, a partire dal 1° febbraio 1996, l'aliquota dei pedaggi per i veicoli con più di tre assi che effettuano il percorso completo è risultata aumentata, rispetto alla situazione esistente anteriormente al 1° luglio 1995, del 150% per la circolazione diurna e del 283% per quella notturna. Per quanto riguarda gli autoveicoli a bassa rumorosità e con emissioni poco inquinanti, l'aumento è pari al 130% per un percorso diurno e al 360% per un percorso notturno. Per contro, gli autoveicoli aventi fino a tre assi, indipendentemente dal percorso scelto, non sono stati interessati dagli aumenti controversi, così come gli autoveicoli con più di tre assi che non effettuano il percorso completo dell'autostrada del Brennero, ad eccezione della modifica secondaria già menzionata, relativa al percorso da Matrei/Steinach al posto di frontiera del Brennero. Infine, tenuto conto del regime speciale della mezza tariffa praticata sul tragitto Schönberg-Matrei/Steinach andata e ritorno, il prezzo di tale tragitto è rimasto invariato.
- 67 Occorre peraltro rilevare che, come risulta dallo studio tecnico intitolato «Alpenquerender Straßengüterverkehr (Trasporto transalpino di merci su strada) 1994», realizzato a Vienna nel 1995 su richiesta del Ministero federale degli Affari economici (in prosieguo: lo «studio tecnico del 1995») e i cui i risultati non sono stati contestati dal governo austriaco, circa l'84% degli autoveicoli con più di tre assi che, al 99%, effettuano il percorso completo dell'autostrada del Brennero non è immatricolato in Austria.
- 68 Pertanto, alla luce della correlazione, rilevata al punto 63 della presente sentenza, fra lo Stato di cui sono cittadini i trasportatori e lo Stato di immatricolazione degli autoveicoli da essi utilizzati, occorre constatare che gli aumenti controversi

conseguenti alle due modifiche tariffarie di cui trattasi colpiscono, in gran maggioranza, i trasportatori degli altri Stati membri.

- 69 Per stabilire l'esistenza di un inadempimento al divieto di discriminazioni fondate sulla nazionalità dei trasportatori nella fissazione delle aliquote dei pedaggi, divieto sancito all'art. 7, lett. b), della direttiva, occorre verificare se, contrariamente a quanto asserito dal governo austriaco, gli autoveicoli non immatricolati in Austria, pregiudicati in grande maggioranza dagli aumenti controversi, si trovino in una situazione analoga a quella degli autoveicoli immatricolati in Austria, i quali, in grande maggioranza, non sono stati colpiti dai detti aumenti e che, secondo la Commissione, pagano un prezzo per chilometro percorso molto meno elevato.
- 70 Infatti, secondo la giurisprudenza della Corte, una discriminazione può consistere solo nell'applicazione di norme diverse a situazioni analoghe ovvero nell'applicazione della stessa norma a situazioni diverse (v., in particolare, sentenza 14 febbraio 1995, causa C-279/93, Schumacker, Racc. pag. I-225, punto 30).
- 71 Secondo la Commissione, occorre mettere a confronto la situazione dei veicoli con più di tre assi che effettuano il percorso completo dell'autostrada del Brennero con la situazione degli autoveicoli con più di tre assi che effettuano un percorso parziale nonché di quelli aventi fino a tre assi che effettuano il percorso completo.
- 72 Per quanto attiene, in primo luogo, al raffronto tra i veicoli con più di tre assi che effettuano il percorso completo e quelli con più di tre assi che effettuano i percorsi parziali, la Commissione, rispondendo ad un quesito scritto della Corte, ha precisato quali di questi tragitti parziali dovevano essere presi in considerazione ai fini del raffronto. Secondo la Commissione, si tratta di quattro percorsi, vale a dire quello da Innsbruck a Schönberg (o Stubaital), di circa 10 km, il cui costo invariato ammonta, con la carta prepagata, a ATS 200, pari a 20 ATS/km, quello da Innsbruck a Matrei/Steinach, di circa 19 km, il cui costo invariato, tenuto conto del regime speciale della mezza tariffa e della carta prepagata, è di ATS

200, pari a 10,53 ATS/km, quello da Schönberg al posto di frontiera del Brennero, di circa 24,5 km, il cui regime dei pedaggi è analogo a quello applicabile al percorso completo, e infine quello da Matrei/Steinach al posto di frontiera del Brennero, di circa 15,5 km, il cui costo è di ATS 240, pari a 15,48 ATS/km.

- 73 Come osservato dall'avvocato generale al paragrafo 34 delle sue conclusioni, ai fini del raffronto occorre tener conto dei tre percorsi Innsbruck-Schönberg, Innsbruck-Matrei/Steinach e Matrei/Steinach-posto di frontiera del Brennero. Invece, il percorso Schönberg-posto di frontiera del Brennero, anch'esso evidenziato dalla Commissione, non può essere utilmente preso in considerazione come percorso parziale, poiché esso è equiparato sotto tutti i punti di vista al percorso completo.
- 74 La tesi sostenuta dal governo austriaco, secondo cui occorrerebbe considerare la totalità dei percorsi parziali ai fini del raffronto con il prezzo medio per chilometro nell'effettuazione del percorso completo, deve essere respinta.
- 75 Infatti, come giustamente sottolineato dall'avvocato generale al paragrafo 35 delle sue conclusioni, ai fini del raffronto occorre tener conto dei percorsi parziali effettivamente utilizzati da autoveicoli aventi più di tre assi per effettuare tipi di trasporto analoghi a quello constatato sul percorso completo. Ora, come giustamente rilevato dalla Commissione, i percorsi menzionati al punto 72 della presente sentenza sono i soli a collegare località significative dal punto di vista economico, vale a dire Innsbruck, Fulpmes, vicino a Stubaital, e Matrei, mentre le altre città situate lungo l'autostrada presentano soprattutto un interesse turistico. Pertanto, si deve ammettere che gli autoveicoli con più di tre assi circolanti sui detti percorsi parziali e sul percorso completo hanno motivi analoghi per spostarsi, vale a dire il trasporto su autocarro di merci, vuoi in transito, in occasione dell'effettuazione del percorso completo, vuoi a partire da o verso una delle località collegate dai detti percorsi parziali. Invece, i tragitti che non interessano o interessano in modo del tutto accessorio tale tipo di trasporto non possono essere presi in considerazione ai fini del raffronto.

- 76 Certo, è pacifico che i tragitti parziali dell'autostrada del Brennero sono utilizzati solo dall'1% del totale degli autoveicoli con più di tre assi. Tuttavia, non è meno pacifico che gli autoveicoli con più di tre assi che effettuano i detti percorsi parziali sono in maggioranza immatricolati in Austria. Ora, per stabilire un'eventuale discriminazione, l'elemento determinante è la percentuale rispettiva dei trasportatori nazionali e non nazionali appartenente ai due gruppi da mettere a confronto e non l'importanza rispettiva in termini numerici dei membri dei due gruppi di cui trattasi. Quindi, la disparità di trattamento risiederà, eventualmente, nel fatto che la maggioranza degli autoveicoli rientranti nel gruppo favorito è rappresentata dagli autoveicoli immatricolati in Austria mentre la maggioranza dei veicoli rientranti nel gruppo sfavorito, che rappresentano il 99% del traffico totale dei veicoli con più di tre assi, è costituita da autoveicoli non immatricolati in Austria.
- 77 Il governo austriaco fa valere inoltre che tanto l'esigua entità del traffico pesante sui percorsi parziali quanto la circostanza che tale traffico riguarda veicoli che praticamente non effettuano spostamenti notturni hanno giustificato la non estensione ai percorsi parziali dell'applicazione del regime tariffario differenziato in funzione del carattere più o meno inquinante e rumoroso o dell'ora di circolazione degli autoveicoli con più di tre assi, regime introdotto sul percorso completo, alla luce dei costi amministrativi provocati dalla gestione di un sistema siffatto. Di conseguenza, secondo le autorità austriache, esse non hanno applicato norme diverse a situazioni analoghe.
- 78 Al riguardo, basti rilevare che tale argomento riguarda soltanto l'aspetto del regime dei pedaggi relativo alla previsione di una tariffa differenziata in funzione del carattere più o meno inquinante e rumoroso degli autoveicoli con più di tre assi o dell'ora di circolazione di quest'ultimi, quale applicabile sul percorso completo a partire dalla seconda modifica tariffaria in esame. Tuttavia, esso non risponde alla censura della Commissione secondo cui la Repubblica d'Austria ha violato il principio di non discriminazione sopprimendo, per quanto riguarda gli autoveicoli con più di tre assi che effettuano il percorso completo, le possibilità di riduzione delle tariffe in vigore anteriormente alla prima modifica tariffaria in esame e ha proceduto, in occasione della seconda modifica tariffaria in esame, all'aumento della tariffa di base applicabile agli autoveicoli con più di tre assi che compiono il percorso completo. Comunque, gli Stati membri non possono fondarsi su considerazioni relative a difficoltà di ordine amministrativo al fine di

introdurre o mantenere normative discriminatorie (v., in particolare, in questo senso, sentenza 7 aprile 1992, causa C-45/91, Commissione/Grecia, Racc. pag. I-2509, punto 21).

- 79 Pertanto, si deve constatare che, in ordine agli autoveicoli con più di tre assi che effettuano un trasporto di merci, esiste una disparità di trattamento tra, da un lato, quelli che effettuano il percorso completo e che, in grande maggioranza, non sono immatricolati in Austria, e, dall'altro, quelli che, trovandosi in una situazione analoga, compiono i percorsi parziali di cui al punto 73 della presente sentenza e sono, in grande maggioranza, immatricolati in Austria.
- 80 Infatti, come risulta dai dati forniti dalla Commissione e non contestati dal governo austriaco, gli autoveicoli con più di tre assi che percorrono uno dei tre tragitti parziali di cui al punto 73 della presente sentenza pagano, dopo i due aumenti controversi, rispettivamente, 20 ATS/km, 10,53 ATS/km e 15,48 ATS/km, il che rappresenta una media di 15,34 ATS/km. Invece, in seguito a questi stessi aumenti, gli autoveicoli con più di tre assi pagano sul percorso completo, per un tragitto diurno, 33,33 ATS/km se soddisfano i requisiti più severi in materia di inquinamento e di acustica, e 43,48 ATS/km negli altri casi e, per un tragitto notturno, 66,67 ATS/km.
- 81 Tale constatazione è confermata dall'esame della genesi legislativa delle due modifiche tariffarie controverse. Infatti, la risoluzione 17 maggio 1995 del Parlamento regionale del Land del Tirolo, all'origine delle dette modifiche tariffarie, sottolineava la necessità di tutelare i «trasportatori nazionali» («heimischen Frächter») a fronte degli «oneri drastici» derivanti da tali modifiche tariffarie.
- 82 In secondo luogo, si deve verificare se, come sostenuto anche dalla Commissione, sussista una disparità di trattamento tra i veicoli con più di tre assi che compiono il percorso completo ed i veicoli aventi fino a tre assi che effettuano lo stesso percorso.

- 83 Al riguardo, occorre subito rilevare che, contrariamente all'argomento svolto dal governo austriaco, ai fini dell'accertamento di un'eventuale discriminazione ai sensi della direttiva non può tenersi conto degli autobus come autoveicoli aventi fino a tre assi né, d'altra parte, di tutti gli altri veicoli che non rispondono alla definizione degli autoveicoli che figura all'art. 2, quarto trattino, della direttiva, cioè i veicoli a motore o gli insiemi rappresentati da autoarticolati «adibiti esclusivamente al trasporto di merci su strada e che abbiano un peso totale a pieno carico autorizzato pari o superiore a 12 t».
- 84 Analogamente, non può essere accettato l'argomento del governo austriaco secondo cui qualsiasi raffronto tra i veicoli con più di tre assi e quelli aventi fino a tre assi sarebbe inappropriato in quanto i primi, a seguito del loro peso superiore e della potenza più elevata del loro motore, arrecherebbero maggior pregiudizio all'ambiente.
- 85 Infatti, basti osservare al riguardo, da un lato, che il governo austriaco non ha contestato che, come sostenuto dalla Commissione, l'usura dell'infrastruttura provocata da un dato autoveicolo dipende non solo dal numero di assi, ma anche da altri fattori come il peso totale rapportato al numero di assi, il peso per asse ed il sistema di sospensione dell'asse motore. D'altra parte, come parimenti sottolineato dalla Commissione, nessun elemento consente di affermare che gli autoveicoli con più di tre assi arrechino pregiudizio all'ambiente in misura significativamente più rilevante di quelli aventi fino a tre assi, mentre, come ammesso dal governo austriaco, più del 90% degli autoveicoli con più di tre assi soddisfano le norme richieste per beneficiare della tariffa applicabile agli autocarri a bassa rumorosità e con emissioni poco inquinanti.
- 86 Pertanto, occorre verificare se, nell'ambito della categoria degli autoveicoli aventi fino a tre assi che compiono il percorso completo, i quali, non essendo colpiti dagli aumenti controversi, rientrano nel gruppo favorito, la maggioranza dei veicoli sia immatricolata in Austria. Se così fosse, ne risulterebbe una disparità di trattamento a discapito degli autoveicoli con più di tre assi che sono interessati

dalle due modifiche tariffarie in esame e che sono in grande maggioranza immatricolati in altri Stati membri.

87 Ora, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 42 delle sue conclusioni, secondo i dati risultanti dallo studio tecnico del 1995, dati fatti valere dalla Commissione a sostegno della sua prima censura, si può presumere che, nel 1994, circa un quarto degli autoveicoli aventi fino a tre assi che hanno effettuato il percorso completo erano immatricolati in Austria. Sulla base di tali dati non può essere constatata alcuna discriminazione a causa della nazionalità dei trasportatori tra le due categorie di autoveicoli in esame, in quanto una maggioranza di autoveicoli non immatricolati in Austria e, di conseguenza, di trasportatori non austriaci beneficiava delle tariffe favorevoli applicabili agli autoveicoli aventi fino a tre assi.

88 Alla luce delle considerazioni che precedono, si deve constatare che le due modifiche tariffarie in esame hanno l'effetto di favorire i trasportatori austriaci nei confronti dei trasportatori cittadini di altri Stati membri in quanto le dette modifiche colpiscono gli autoveicoli con più di tre assi che effettuano il percorso completo dell'autostrada del Brennero e che, in grande maggioranza, non sono immatricolati in Austria, contrariamente agli autoveicoli con più di tre assi che effettuano un trasporto analogo su taluni percorsi parziali e che, in grande maggioranza, sono immatricolati in Austria.

89 Per giustificare tali differenze tariffarie, il governo austriaco fa tuttavia valere, da un lato, che l'aumento dei pedaggi sui percorsi parziali provocherebbe uno spostamento rilevante del traffico locale e regionale degli autoveicoli di meno di 7,5 tonnellate sulla rete stradale nazionale, il che sarebbe inaccettabile per la popolazione locale. D'altra parte, sarebbe indispensabile combattere, mediante gli aumenti controversi sul percorso completo, il fenomeno del «traffico in deviazione» («Umwegtransit»), con il quale il 30-40% degli autoveicoli con più di tre assi che provvedono al trasporto di merci tra la Germania e l'Europa settentrionale, da un lato, e l'Italia, dall'altro, farebbe una deviazione attraverso l'Austria al fine di beneficiare delle tariffe meno elevate di quelle applicabili, in particolare, in Svizzera.

- 90 Tuttavia, come rilevato dalla Commissione in corso d'udienza, le differenze tariffarie menzionate al punto 80 della presente sentenza non possono essere giustificate da motivi attinenti alla tutela dell'ambiente né da considerazioni fondate sulla politica nazionale dei trasporti.
- 91 Conformemente al primo ed al secondo 'considerando' della direttiva, l'eliminazione delle distorsioni di concorrenza tra le imprese di trasporto degli Stati membri richiede nel contempo l'armonizzazione dei sistemi di prelievo e l'istituzione di equi meccanismi di imputazione ai trasportatori dei costi delle infrastrutture, obiettivi che possono essere conseguiti solo a tappe. Nel decimo 'considerando' si rileva che, in attesa di forme di prelievo tecnicamente ed economicamente più idonee, le distorsioni di concorrenza tra le imprese di trasporto degli Stati membri possono essere limitate prevedendo la possibilità di mantenere o introdurre pedaggi nonché di introdurre diritti di utenza per l'uso delle autostrade e, a certe condizioni, di altre strade. Nell'undicesimo 'considerando' si precisa, al riguardo, che è necessario, in particolare, che i pedaggi e i diritti di utenza non siano discriminatori.
- 92 Risulta da tali considerazioni che il legislatore comunitario, pur essendo consapevole del fatto che l'eliminazione delle distorsioni di concorrenza nel settore del trasporto di merci su strada può essere realizzata solo a tappe, ha chiaramente manifestato il proprio impegno nella realizzazione di questo obiettivo, in quanto indispensabile al buon funzionamento del mercato interno e ha deciso a tal fine, in particolare, l'armonizzazione di taluni aspetti del regime dei pedaggi e dei diritti d'utenza.
- 93 Ciò spiega come, nel settore disciplinato dalla direttiva, il legislatore comunitario abbia voluto consentire agli Stati membri di derogare alle norme ivi prescritte per i soli motivi previsti dalla direttiva e nel rispetto delle condizioni da essa stabilite.

- 94 Così, per quanto riguarda gli esoneri o le riduzioni supplementari delle tasse sugli autoveicoli, essi devono essere autorizzati dal Consiglio ed essere fondati su motivi inerenti a specifiche politiche di natura socioeconomica o connessi alle infrastrutture dello Stato di cui trattasi [art. 6, n. 5, lett. a), della direttiva].
- 95 Invece, né i 'considerando' della direttiva, né le disposizioni di questa prevedono la possibilità di far valere motivi attinenti alla politica nazionale dei trasporti o alla tutela dell'ambiente per giustificare una tariffazione che implichi una discriminazione indiretta ai sensi dell'art. 7, lett. b), della direttiva. Nessun'altra disposizione di quest'ultima consente di derogare al principio di non discriminazione nella fissazione delle aliquote dei pedaggi.
- 96 Tale interpretazione della direttiva è confermata dalla nuova direttiva 1999/62, adottata sul fondamento del Trattato CE, nella sua versione risultante dal Trattato di Amsterdam.
- 97 Infatti, la direttiva 1999/62, che esprime oramai preoccupazioni attinenti alla tutela dell'ambiente ed allo sviluppo equilibrato delle reti di trasporto nell'ambito della fissazione delle aliquote dei pedaggi, prevede, al suo art. 7, n. 4, un divieto di discriminazioni fondate sulla nazionalità del trasportatore identico a quello che figura all'art. 7, lett. b), della direttiva annullata, mentre, al suo art. 7, n. 10, primo comma, la direttiva 1999/62 autorizza gli Stati membri a differenziare le aliquote dei pedaggi in funzione, nel contempo, delle categorie di emissione degli autoveicoli, a condizione che nessun pedaggio superi di oltre il 50% il pedaggio imposto agli autoveicoli equivalenti che soddisfano i requisiti di emissione più severi e dell'ora del giorno, a condizione che nessun pedaggio superi di oltre il 100% il pedaggio imposto durante il periodo del giorno meno costoso. D'altra parte, qualsiasi modulazione dei pedaggi in relazione alle categorie di emissione dei veicoli o dell'ora del giorno è proporzionale all'obiettivo perseguito (art. 7, n. 10, secondo comma, della direttiva 1999/62).

- 98 Di conseguenza, si può tener conto delle considerazioni attinenti alla tutela dell'ambiente solo nel ristretto ambito previsto dalla direttiva 1999/62. Ora, se siffatte considerazioni avessero potuto essere fatte valere nell'ambito della direttiva annullata, il detto regime sarebbe stato mantenuto dalla nuova direttiva 1999/62, la quale, conformemente all'art. 6 del Trattato CE esprime preoccupazioni di ordine ambientale.
- 99 Alla luce delle considerazioni che precedono, si deve concludere che l'intenzione del legislatore comunitario, adottando la direttiva, era quella di proibire le differenze tariffarie fondate, direttamente o indirettamente, sulla nazionalità dei trasportatori o sull'origine o sulla destinazione del trasporto nell'ambito specifico della fissazione delle aliquote di pedaggio senza consentire una qualsivoglia deroga al riguardo.
- 100 A ciò si aggiunge che gli obiettivi fatti valere dal governo austriaco sono peraltro oggetto di altre normative come, ad esempio, nel settore della lotta contro le emissioni di gas inquinanti e di particelle inquinanti causate dai motori a gasolio destinati alla propulsione dei veicoli, la direttiva del Consiglio 3 dicembre 1987, 88/77/CEE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da prendere contro l'emissione di inquinanti gassosi e di particolato prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione dei veicoli (GU 1988, L 36, pag. 33), come modificata dalla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 22 gennaio 1996, 96/1/CE (GU L 40, pag. 1). Per quanto riguarda più precisamente l'obiettivo della riduzione del traffico degli autocarri adibiti al trasporto di merci in transito attraverso l'Austria, occorre ricordare il regolamento (CE) della Commissione 21 dicembre 1994, n. 3298, che stabilisce misure dettagliate relative al sistema di diritti di transito (ecopunti) per automezzi pesanti adibiti al trasporto di merci in transito attraverso l'Austria, stabilito dall'art. 11 del protocollo n. 9 dell'Atto di adesione della Norvegia, dell'Austria, della Finlandia e della Svezia (GU L 341, pag. 20), come modificato dal regolamento (CE) della Commissione 30 luglio 1996, n. 1524 (GU L 190, pag. 13).
- 101 Di conseguenza, si deve concludere che la prima parte della prima censura è fondata, in quanto la differenza tariffaria alla quale sono soggetti gli autoveicoli

con più di tre assi che effettuano un trasporto di merci a seconda che i detti veicoli utilizzino il percorso completo dell'autostrada del Brennero ovvero uno dei tre percorsi parziali di cui al punto 73 della presente sentenza, differenza che opera a discapito dei trasportatori cittadini degli altri Stati membri, comporta una discriminazione indiretta fondata sulla nazionalità dei trasportatori in contrasto con l'art. 7, lett. b), della direttiva.

Sull'asserita discriminazione a causa dell'origine o della destinazione del trasporto

102 Secondo la Commissione, il regime dei pedaggi dell'autostrada del Brennero risultante dalle due modifiche tariffarie in esame comporta altresì una discriminazione indiretta a causa dell'«origine» o della «destinazione del trasporto» ai sensi dell'art. 7, lett. b), della direttiva.

103 Al riguardo, la Commissione rileva che, nei limiti in cui il detto regime si applica senza distinzione di origine o di destinazione del trasporto e la differenza di tariffe tra il percorso completo, i percorsi parziali ed il percorso breve si fonda formalmente su un criterio oggettivo, vale a dire la lunghezza dei percorsi, non può essere constatata alcuna discriminazione diretta a causa dell'origine o della destinazione del trasporto. Tuttavia, esisterebbe una discriminazione indiretta, in quanto, per sua natura, il percorso completo sarebbe utilizzato in gran maggioranza (80%) dal traffico di transito (luoghi d'origine e di destinazione fuori dell'Austria), mentre i percorsi parziali e breve sarebbero utilizzati essenzialmente da autocarri il cui luogo d'origine o di destinazione è situato sul territorio austriaco.

104 Ora, la differenza di tariffe tra i diversi percorsi non corrisponderebbe al rapporto di lunghezza dei detti percorsi. Ciò avverrebbe in quanto l'aliquota dei pedaggi è

stata aumentata talvolta di più del 100% per il solo percorso completo e, come rilevato al punto 72 della presente sentenza, il prezzo per chilometro, specie in caso di utilizzazione di carte prepagate per i percorsi parziali ed il tragitto Innsbruck-Matrei/Steinach andata e ritorno, sarebbe nettamente inferiore al prezzo del percorso completo dopo i due aumenti controversi.

- 105 Pertanto, la Commissione ritiene che il fatto che i due aumenti controversi riguardino solo, nell'insieme, i veicoli con più di tre assi che utilizzano il percorso completo dell'autostrada del Brennero, costituisca anche una discriminazione indiretta a causa dell'«origine» o della «destinazione del trasporto».
- 106 Il governo austriaco fa valere che l'asserzione di discriminazione a causa dell'origine o della destinazione del trasporto si basa su premesse errate. Le tariffe applicabili al percorso completo sarebbero del tutto equilibrate rispetto a quelle applicabili ai percorsi parziali. Inoltre, la tesi della Commissione, secondo la quale le due modifiche tariffarie in esame comporterebbero una discriminazione in quanto riguardanti solo gli autocarri con più di tre assi, sarebbe errata. Questi ultimi dovrebbero per taluni aspetti essere classificati in una categoria diversa da quella degli autocarri aventi un numero inferiore di assi — segnatamente in quanto essi provocano una maggiore usura delle strade, nonché un inquinamento maggiore —, di modo che esisterebbe una situazione diversa ai sensi della giurisprudenza citata al punto 70 della presente sentenza, situazione che giustificerebbe un diverso trattamento.
- 107 Il governo austriaco aggiunge che se la maggior parte (94%) del traffico di transito è effettuata da autoveicoli immatricolati all'estero, il cui 96% è rappresentato da mezzi pesanti, appartenenti quindi alle categorie di pedaggio C/F (veicoli con più di tre assi), il traffico in entrata o di origine è effettuato per il 73% da autoveicoli austriaci, i quali, al 90%, sono mezzi pesanti, di modo che anch'essi devono pagare le tariffe applicabili alle categorie C/F. Per quanto riguarda il traffico interno, sono ovviamente i tragitti che comportano solo

l'utilizzazione di tratte dell'autostrada a prevalere. In pratica, essi sono effettuati esclusivamente da autocarri austriaci.

- 108 Secondo la Repubblica d'Austria, non può quindi esservi discriminazione indiretta per quanto riguarda il punto di partenza ed il punto di arrivo, in quanto anche il traffico in entrata o di origine a cui provvedono in modo prevalente mezzi pesanti austriaci delle categorie C/F utilizza la totalità del percorso.
- 109 Per evitare qualsiasi forma di distorsione della concorrenza fra le imprese di trasporto degli Stati membri, l'art. 7, lett. b), della direttiva vieta, nell'applicazione dei diritti d'utenza e dei pedaggi, oltre alle discriminazioni fondate, direttamente o indirettamente, sulla nazionalità dei trasportatori, quelle connesse all'origine o alla destinazione del trasporto.
- 110 Al riguardo, la Commissione mira in sostanza a far accertare, con la seconda parte della sua prima censura, che le modifiche tariffarie in esame, colpendo i veicoli con più di tre assi che utilizzano il percorso completo dell'autostrada del Brennero, i quali effettuerebbero in grande maggioranza traffico di transito attraverso il territorio austriaco, comporterebbero una discriminazione indiretta fondata sull'origine e la destinazione del trasporto, da un lato, nei confronti dei veicoli con più di tre assi che utilizzano i percorsi parziali e, dall'altro, nei confronti dei veicoli aventi fino a tre assi che effettuano il percorso completo, i quali non sarebbero essenzialmente destinati al traffico di transito.
- 111 Come risulta dalla presente sentenza, le due modifiche tariffarie in esame colpiscono quasi esclusivamente i veicoli con più di tre assi che effettuano il percorso completo dell'autostrada del Brennero. D'altronde, come ha rilevato l'avvocato generale al paragrafo 49 delle sue conclusioni, si può dedurre dai dati disponibili relativi all'anno 1994, riportati nello studio tecnico del 1995, che la

stragrande maggioranza dei veicoli con più di tre assi che utilizza il percorso completo svolge traffico di transito.

- 112 Ora, come è stato constatato in sede di esame della prima parte della prima censura, fondata sulla violazione del principio di non discriminazione a causa della nazionalità del trasportatore, il regime dei pedaggi dei veicoli con più di tre assi che utilizzano percorsi parziali analoghi, che in generale non sono destinati al traffico di transito, è decisamente più favorevole di quello applicabile ai veicoli con più di tre assi che compiono il percorso completo e che, come testé ricordato, effettuano in maggioranza traffico di transito.
- 113 Invece, come dimostrato dall'avvocato generale al paragrafo 52 delle sue conclusioni, la grande maggioranza degli autoveicoli aventi fino a tre assi che utilizzano il percorso completo effettua traffico di transito, per cui non sussiste discriminazione a discapito della detta categoria di autoveicoli, in quanto essi beneficiano appunto del regime tariffario più favorevole del quale usufruiscono gli autoveicoli aventi fino a tre assi.
- 114 Per gli stessi motivi esposti ai punti 90-100 della presente sentenza nell'esame della prima parte della prima censura, non può essere ammessa alcuna giustificazione tendente a legittimare la disparità di trattamento, rilevata al punto 112 della presente sentenza, tra i veicoli con più di tre assi che effettuano il percorso completo e quelli con più di tre assi che effettuano i tre percorsi parziali di cui al punto 73 della presente sentenza.
- 115 Di conseguenza, anche la seconda parte della prima censura è fondata in quanto la differenza tariffaria alla quale sono soggetti i veicoli con più di tre assi che effettuano un trasporto di merci a seconda che utilizzino il percorso completo dell'autostrada del Brennero o uno dei tre percorsi parziali di cui al punto 73

della presente sentenza, la quale opera a discapito di quelli che effettuano traffico di transito, comporta una discriminazione indiretta fondata sulla destinazione o sull'origine del trasporto in contrasto con l'art. 7, lett. b), della direttiva.

Sulla censura attinente alla violazione dell'art. 7, lett. h), della direttiva

- 116 Innanzi tutto, secondo la Commissione, in forza dell'art. 7, lett. h), della direttiva, qualsiasi aumento del prezzo dei pedaggi è giustificato solo se è connesso ad un aumento dei costi relativi al tragitto effettuato.
- 117 La Commissione non condivide il punto di vista del governo austriaco, secondo il quale l'espressione «rete d'infrastrutture di cui trattasi» impiegata all'art. 7, lett. h), della direttiva riguarderebbe l'insieme delle autostrade di competenza dell'Asfinag. Nel caso di specie, la rete di infrastrutture di cui trattasi coinciderebbe con il tracciato dell'autostrada del Brennero.
- 118 Inoltre, la Commissione fa valere che le spese della società Alpen Straßen relative all'autostrada del Brennero sono, da un lato, secondo la comunicazione del governo austriaco 15 gennaio 1996, sostanzialmente diminuite nel corso degli anni precedenti. Tuttavia, le spese di esercizio, di manutenzione e di gestione avrebbero dovuto aumentare secondo le previsioni per gli anni dal 1995 al 1997 (da ATS 279,2 milioni nel 1994 a ATS 476,7 milioni nel 1997). Secondo la Commissione, gli aumenti controversi possono quindi essere giustificati solo parzialmente dai costi citati.
- 119 D'altronde, le dette spese coinciderebbero con un sostanzioso aumento delle entrate dei pedaggi dell'autostrada del Brennero (da ATS 1 084,5 milioni nel

1994 a ATS 1 495 milioni nel 1997). Le previsioni di entrata che sarebbero state calcolate, secondo le informazioni del governo austriaco, sulla base delle tariffe in vigore al 1° luglio 1995, rivelerebbero che il primo aumento di pedaggio del 1995 eccedeva già sensibilmente il livello dei costi e che nessun motivo giustificava il nuovo aumento di pedaggio deciso nel 1996. Il governo austriaco giustificerebbe d'altra parte il secondo aumento controverso essenzialmente con motivi di politica della circolazione e dell'ambiente. La finalità degli aumenti controversi sarebbe stata quella di dirottare il più possibile verso la rete ferroviaria il traffico supplementare di merci di transito comparso sull'autostrada del Brennero a partire dal 1995 e di ridurre gli accresciuti fattori di nocività ambientale per la popolazione residente. Ora, in forza dell'art. 7, lett. h), della direttiva, gli aumenti delle aliquote dei pedaggi dovrebbero essere connessi all'aumento dei costi dell'infrastruttura sottoposta a pedaggio.

120 La Commissione precisa che gli Stati membri possono coprire i loro costi d'infrastruttura tramite pedaggi che devono essere connessi ai costi reali, anche se, d'altra parte, motivi di tutela dell'ambiente spingerebbero ad un aumento delle tariffe. Solo il legislatore comunitario potrebbe in futuro autorizzare una presa in considerazione dei costi esterni per la valutazione delle tariffe, salvo creare in particolare distorsioni della concorrenza inaccettabili, che la direttiva mira appunto ad eliminare.

121 Per quanto riguarda le considerazioni politiche addotte dal governo austriaco in merito, in particolare, ai negoziati bilaterali tra l'Unione europea e la Confederazione elvetica in materia di trasporti, esse sarebbero giuridicamente ininfluenti sul presente ricorso, che non pregiudicherebbe possibili soluzioni politiche eventualmente elaborate in futuro per l'autostrada del Brennero.

122 Infine, la Commissione considera che il calcolo dei costi infrastrutturali relativi al corridoio del Brennero presentato dalla Repubblica d'Austria nell'ambito dei

negoziati in ordine alla proposta di nuova direttiva, divenuta la direttiva 1999/62, non rappresenta una base appropriata per la determinazione dei costi pertinenti di cui all'art. 7, lett. h), della direttiva. D'altronde, avvalendosi di tale calcolo nel presente contesto, la Repubblica d'Austria si scosterebbe dal suo punto di vista secondo il quale la rete «di cui trattasi» dovrebbe essere assimilata all'insieme della rete finanziata dall'Asfinag.

123 Per quanto riguarda questo nuovo calcolo dei costi, che sarebbe stato determinato secondo gli stessi principi del calcolo dei costi del corridoio Basilea-Chiasso presentato dalla Confederazione elvetica nell'ambito dell'accordo con l'Unione europea in materia di trasporti, la Commissione sottolinea, in primo luogo, che il fatto che essa abbia accettato un siffatto tipo di calcolo come semplice base di discussione politica nell'ambito della negoziazione di un accordo in materia di trasporti con tale paese terzo non rappresenta una base appropriata per la valutazione giuridica della violazione di una disposizione della direttiva da parte di uno Stato membro. In secondo luogo, dal punto di vista dei parametri determinanti e dei risultati ottenuti, i metodi di calcolo svizzero e austriaco sarebbero decisamente diversi. In terzo luogo, la Commissione non può, comunque, concordare con i risultati ottenuti con tale metodo, indipendentemente dal fatto di stabilire se esso sia scientificamente valido oppure no.

124 Da un lato, secondo questi calcoli, circa il 26% dei costi infrastrutturali dell'insieme della rete autostradale austriaca e delle strade a scorrimento veloce sarebbe imputato alla sola tratta del Brennero, anche se questa rappresenta solo il 2% circa della detta rete. Dall'altro, tale metodo imputerrebbe il 65% dell'insieme dei costi infrastrutturali agli autocarri con più di due assi, mentre questa categoria rappresenterebbe solo il 18% del traffico globale sull'autostrada del Brennero. Invece, secondo il metodo di calcolo svizzero, la stessa categoria di autocarri, che rappresenterebbe l'8,2% del traffico transalpino globale del corridoio Basilea-Chiasso, sarebbe all'origine del solo 16,5% dell'insieme dei costi infrastrutturali. Del resto, secondo il metodo di calcolo del governo austriaco, il 42,8% dei costi infrastrutturali dell'insieme della rete austriaca sarebbe imputabile agli autocarri, mentre, secondo il metodo svizzero, solo il 17,3% dei costi sarebbe imputabile agli autocarri.

- 125 Per tutti questi motivi, la Commissione ritiene che tale nuovo metodo di calcolo, introdotto a posteriori dal governo austriaco, non sia una base appropriata per la determinazione delle aliquote dei pedaggi dell'autostrada del Brennero ai sensi dell'art. 7, lett. h), della direttiva.
- 126 Secondo il governo austriaco, l'espressione «rete d'infrastrutture» designa l'insieme delle tratte autostradali finanziate dall'Asfinag. Ora, alla luce della situazione di indebitamento di quest'ultima, il governo austriaco poteva aumentare le aliquote dei pedaggi dell'autostrada del Brennero senza violare l'art. 7, lett. h), della direttiva.
- 127 Il governo austriaco ritiene d'altronde che la Commissione si esprima in maniera contraddittoria quando afferma, da un lato, che il calcolo austriaco dei costi infrastrutturali relativi al corridoio del Brennero non rappresenta una base appropriata per la determinazione dei costi pertinenti di cui all'art. 7, lett. h), della direttiva, pur accettando, dall'altro, il calcolo presentato dalla Confederazione elvetica — formulato secondo gli stessi principi di quello della Repubblica d'Austria — come base per le aliquote dei diritti negoziate con tale paese per quanto riguarda l'utilizzazione delle infrastrutture da parte dei mezzi pesanti.
- 128 L'interpretazione molto restrittiva dell'art. 7, lett. h), della direttiva operata dalla Commissione sarebbe altrettanto inaccettabile sul piano dei principi. Infatti, questa tesi condurrebbe ad esigere pedaggi estremamente elevati sulle strade a circolazione ridotta per poter coprire i costi infrastrutturali. Le strade a traffico intenso, invece, comporterebbero solo pedaggi modesti, poiché i costi infrastrutturali, i quali dipendono solo in misura relativamente modesta dalla frequenza del traffico, sarebbero ripartiti su un gran numero di autoveicoli. Per strade come l'autostrada del Brennero, in particolare, che sarebbe in forte concorrenza con le altre possibilità, poco numerose, di attraversamento delle Alpi, ciò condurrebbe alla situazione inaccettabile in cui un nuovo aumento del traffico comporterebbe necessariamente una maggiore diminuzione del pedaggio per veicolo. Una siffatta diminuzione aumenterebbe ancor più l'attrattiva di tale strada secondo un circolo

vizioso che, nei suoi effetti, contrasterebbe con gli obiettivi in materia di ambiente e con i principi che regolano la politica dei trasporti.

- 129 Un'applicazione così restrittiva della direttiva, in particolare del suo art. 7, lett. h), condurrebbe a risultati assurdi per le strade che attraversano le Alpi. Invece, un'interpretazione di tale direttiva fondata su un calcolo dei costi effettivi dell'utilizzazione di una strada consentirebbe, dal canto suo, di raggiungere un risultato conforme alla direttiva ed utile sul piano della politica dell'ambiente e della politica dei trasporti.
- 130 Occorre rilevare in primo luogo che, contrariamente alla tesi fatta valere dal governo austriaco, la «rete d'infrastrutture di cui trattasi» ai sensi dell'art. 7, lett. h), della direttiva riguarda soltanto il tratto dell'infrastruttura per l'utilizzazione del quale è versato il pedaggio.
- 131 Accogliere la tesi del governo austriaco consentirebbe agli Stati membri, attraverso il modo di finanziamento adottato, di infirmare il nesso che deve esistere tra le aliquote dei pedaggi ed i costi relativi alla costruzione, all'esercizio e allo sviluppo del percorso di cui trattasi e sfocerebbe così nel privare l'art. 7, lett. h), della direttiva di gran parte del suo effetto utile.
- 132 Tale interpretazione sarebbe d'altronde in evidente contrasto con l'art. 7, lett. a), della direttiva, in quanto implicherebbe che, contrariamente a quanto prescritto dalla detta disposizione, pedaggi e diritti d'utenza possano essere riscossi simultaneamente per l'uso di uno stesso tratto autostradale oltre i casi in cui ciò è espressamente consentito dall'art. 7, lett. a), seconda frase, cioè per reti che comportino «l'utilizzazione di ponti, tunnel e valichi di montagna», categoria nella quale rientra l'autostrada del Brennero.

- 133 Infatti, se si accogliesse la tesi fatta valere dal governo austriaco, si giungerebbe alla conclusione che i veicoli con un peso totale a pieno carico pari o superiore a 12 tonnellate contribuiscono a finanziare l'insieme della rete autostradale finanziata dall'Asfinag nel contempo attraverso il pedaggio pagato per l'utilizzazione dell'autostrada del Brennero e attraverso i diritti d'utenza di cui sono d'altro canto debitori per l'utilizzazione delle infrastrutture autostradali austriache in generale.
- 134 Per quanto riguarda l'argomento del governo austriaco secondo cui l'obbligo di un nesso diretto fra le aliquote dei pedaggi ed i costi connessi all'infrastruttura di cui trattasi causerebbe riduzioni in successione delle aliquote dei pedaggi sulle autostrade a traffico intenso, le quali, a causa del conseguente aumento di traffico, avrebbero effetti sempre più dannosi, in particolare, sull'ambiente, basti rilevare che, se una tale conseguenza dovesse prodursi, essa sarebbe il risultato di un meccanismo voluto dal legislatore comunitario al quale spetterebbe, eventualmente, adottare le misure adeguate per porvi rimedio.
- 135 Per quanto riguarda, in secondo luogo, l'asserita mancanza di un nesso tra gli aumenti controversi ed i costi relativi all'autostrada del Brennero, occorre constatare che, come rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi 61 e 62 delle sue conclusioni, risulta dall'esame delle entrate e delle uscite della società Alpen Straßen relative agli esercizi del 1995 e del 1996 che, al momento dell'adozione delle misure controverse, secondo le previsioni delle stesse autorità austriache, l'importo dei pedaggi riscossi sull'autostrada del Brennero superava già di oltre il 150% quello dei costi di costruzione, esercizio e sviluppo attinenti alla stessa autostrada, anche senza considerare gli effetti dell'aumento delle tariffe dei pedaggi conseguenti alle citate misure.
- 136 Pertanto, le due modifiche tariffarie di cui trattasi non possono essere considerate connesse ai costi della rete di infrastrutture di cui trattasi ai sensi dell'art. 7,

lett. h) della direttiva. Il governo austriaco ha d'altronde giustificato il secondo aumento controverso essenzialmente con ragioni di politica della circolazione e dell'ambiente.

137 Nel corso del procedimento svoltosi dinanzi alla Corte, il governo austriaco ha sostenuto che occorre prendere come riferimento dati diversi da quelli da esso trasmessi nel corso del procedimento precontenzioso, vale a dire quelli risultanti dal nuovo modo di calcolo dei costi della rete di infrastrutture messo a punto su proposta della Repubblica d'Austria nell'ambito dei negoziati tra l'Unione europea e la Confederazione elvetica in materia di trasporti di merci su strada, che sarebbe analogo a quello impiegato dal detto paese terzo per determinare i costi del corridoio Basilea-Chiasso.

138 Al riguardo, basti osservare che, anche supponendo che la produzione tardiva di tale nuovo metodo di calcolo sia ammissibile, la Repubblica d'Austria non ha spiegato in che misura quest'ultimo, ai fini del calcolo dei costi dell'autostrada del Brennero, sarebbe più appropriato del metodo che essa aveva applicato ai fini del calcolo fornito alla Commissione nell'ambito del procedimento precontenzioso in risposta alla censura attinente al mancato rispetto dell'art. 7, lett. h), della direttiva. D'altronde, come giustamente sottolineato dalla Commissione, la detta disposizione implica che l'adeguamento delle aliquote dei pedaggi sia conseguente al calcolo che lo giustifica. Esso non può quindi, in linea di principio, giustificare un aumento di tali aliquote con un calcolo effettuato a posteriori.

139 Pertanto, la seconda censura deve essere accolta.

140 Occorre quindi concludere che, da un lato, avendo proceduto, il 1° luglio 1995 ed il 1° febbraio 1996, ad aumenti di prezzo dei pedaggi del percorso completo dell'autostrada del Brennero, ad esclusione dei percorsi parziali di questa stessa autostrada, e, dall'altro, non avendo applicato i citati pedaggi esclusivamente al fine di coprire i costi connessi alla costruzione, all'esercizio ed allo sviluppo dell'autostrada del Brennero, la Repubblica d'Austria è venuta meno, rispettiva-

mente, agli obblighi ad essa derivanti dall'art. 7, lett. b), della direttiva, ed a quelli derivanti dall'art. 7, lett. h), della stessa direttiva.

Sulle spese

- ¹⁴¹ Ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione ha concluso per la condanna della Repubblica d'Austria, che è rimasta sostanzialmente soccombente, quest'ultima deve essere condannata alle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE,

dichiara e statuisce:

- 1) Da un lato, avendo proceduto, il 1° luglio 1995 ed il 1° febbraio 1996, ad aumenti di prezzo dei pedaggi del percorso completo dell'autostrada del Brennero, arteria di transito attraverso l'Austria utilizzata in maggioranza da autoveicoli di peso totale a pieno carico autorizzato pari o superiore a 12

tonnellate, destinati al trasporto di merci, immatricolati in altri Stati membri, ad esclusione dei percorsi parziali di questa stessa autostrada utilizzati in grande maggioranza da autoveicoli aventi un peso totale a pieno carico autorizzato pari o superiore a 12 tonnellate, destinati allo stesso tipo di trasporto, immatricolati in Austria, e, dall'altro, non avendo applicato i citati pedaggi esclusivamente al fine di coprire i costi connessi alla costruzione, all'esercizio ed allo sviluppo dell'autostrada del Brennero, la Repubblica d'Austria è venuta meno, rispettivamente, agli obblighi ad essa derivanti dall'art. 7, lett. b), della direttiva del Consiglio 25 ottobre 1993, 93/89/CEE, relativa all'applicazione da parte degli Stati membri delle tasse su taluni autoveicoli commerciali adibiti al trasporto di merci su strada, nonché dei pedaggi e diritti d'utenza riscossi per l'uso di alcune infrastrutture, ed a quelli derivanti dall'art. 7, lett. h), della stessa direttiva.

2) La Repubblica d'Austria è condannata alle spese.

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

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 26 settembre 2000.

Il cancelliere

Il presidente

R. Grass

G.C. Rodríguez Iglesias