

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

26 de Setembro de 2000 *

No processo C-205/98,

Comissão das Comunidades Europeias, representada por L. Pignataro, membro do Serviço Jurídico, e A. Buschmann, perito nacional destacado no mesmo serviço, na qualidade de agentes, com domicílio escolhido no Luxemburgo no gabinete de C. Gómez de la Cruz, membro do mesmo serviço, Centre Wagner, Kirchberg,

demandante,

contra

República da Áustria, representada por H. Dossi, Ministerialrat no Serviço Jurídico da Chancelaria, na qualidade de agente, com domicílio escolhido no Luxemburgo na Embaixada da Áustria, 3, rue des Bains,

demandada,

que tem por objecto obter a declaração de que, por um lado, ao proceder, em 1 de Julho de 1995 e 1 de Fevereiro de 1996, a aumentos do preço das portagens para a totalidade da auto-estrada do Brenner, a via de trânsito através da Áustria

* Língua do processo: alemão.

utilizada maioritariamente por camiões de um peso superior a 12 toneladas provenientes de outros Estados-Membros e, por outro, ao não ter aplicado as referidas portagens unicamente com vista a cobrir os custos ligados à construção, à exploração e ao desenvolvimento da auto-estrada do Brenner, a República da Áustria não cumpriu as suas obrigações que resultam, respectivamente, do artigo 7.º, alínea b), da Directiva 93/89/CEE do Conselho, de 25 de Outubro de 1993, relativa à aplicação pelos Estados-Membros dos impostos sobre certos veículos utilizados para o transporte rodoviário de mercadorias, bem como das portagens e direitos de uso cobrados pela utilização de certas infra-estruturas (JO L 279, p. 32), e do artigo 7.º, alínea h), da mesma directiva,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA,

composto por: G. C. Rodríguez Iglesias, presidente, J. C. Moitinho de Almeida (relator), L. Sevón e R. Schintgen, presidentes de secção, P. J. G. Kapteyn, C. Gulmann, J.-P. Puissochet, P. Jann, M. Wathelet, V. Skouris e F. Macken, juízes,

advogado-geral: A. Saggio,

secretário: H. A. Rühl, administrador principal,

visto o relatório para audiência,

ouvidas as alegações das partes na audiência de 1 de Dezembro de 1999, na qual a Comissão foi representada por L. Pignataro e M. Niejahr, membro do Serviço Jurídico, na qualidade de agente, e a República da Áustria por H. Dossi,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 24 de Fevereiro de 2000,

profere o presente

Acórdão

- 1 Por petição apresentada na Secretaria do Tribunal de Justiça em 29 de Maio de 1998, a Comissão das Comunidades Europeias propôs, nos termos do artigo 169.º, do Tratado CE (actual artigo 226.º CE), uma acção com vista a obter a declaração de que, por um lado, ao proceder, em 1 de Julho de 1995 e 1 de Fevereiro de 1996, a aumentos do preço das portagens para a totalidade da auto-estrada do Brenner, a via de trânsito através da Áustria utilizada maioritariamente por camiões de um peso superior a 12 toneladas provenientes de outros Estados-Membros e, por outro, ao não ter aplicado as referidas portagens unicamente com vista a cobrir os custos ligados à construção, à exploração e ao desenvolvimento da auto-estrada do Brenner, a República da Áustria não cumpriu as suas obrigações que resultam, respectivamente, do artigo 7.º, alínea b), da Directiva 93/89/CEE do Conselho, de 25 de Outubro de 1993, relativa à aplicação pelos Estados-Membros dos impostos sobre certos veículos utilizados para o transporte rodoviário de mercadorias, bem como das portagens e direitos de uso cobrados pela utilização de certas infra-estruturas (JO L 279, p. 32, a seguir «directiva»), e as que resultam do artigo 7.º, alínea h), da mesma directiva.

A directiva

2 Em conformidade com o artigo 2.º da directiva, para efeitos da mesma, entende-se por «portagem» «o pagamento de uma soma determinada cobrada pela utilização, por um veículo, de um percurso entre dois pontos de uma das infra-estruturas a que se refere a alínea d) referidas no artigo 7.º, baseado na distância percorrida e na categoria do veículo» (segundo travessão), e por «veículo» «um veículo a motor ou um conjunto de veículos acoplados, exclusivamente destinados ao transporte rodoviário de mercadorias e com um peso total em carga autorizado igual ou superior a 12 toneladas» (quarto travessão).

3 Nos termos do artigo 7.º da directiva:

«Os Estados-Membros podem introduzir ou manter portagens ou direitos de uso, com reserva das condições seguintes:

- a) As portagens e direitos de uso não podem ser cobrados simultaneamente pela utilização de um mesmo troço rodoviário.

Todavia, os Estados-Membros podem igualmente aplicar portagens nas redes em que sejam cobrados direitos de uso de pontes, túneis e estradas de montanha que atravessam desfiladeiros;

- b) Sem prejuízo do disposto no n.º 2, alínea e), do artigo 8.º e no artigo 9.º, as portagens e direitos de uso serão aplicados sem discriminação, directa ou

indirecta, em razão da nacionalidade do transportador ou da origem ou destino do transporte;

...

- d) Apenas podem ser cobrados portagens e direitos de uso pela utilização de auto-estradas, de outras estradas com várias faixas de características análogas às das auto-estradas, de pontes, túneis e desfiladeiros de montanha.

...

- h) As taxas das portagens estão ligadas aos custos de construção, de exploração e de desenvolvimento da rede de infra-estruturas em causa.»

- 4 Nos termos do artigo 13.º da directiva, os Estados-Membros deviam pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias ao cumprimento da mesma até 1 de Janeiro de 1995. Em conformidade com o Acto relativo às condições de adesão da República da Áustria, da República da Finlândia e do Reino da Suécia e às adaptações dos Tratados em que se fundamenta a União Europeia (JO 1994, C 241, p. 21, e JO 1955, L 1, p. 1), este prazo de transposição impunha-se igualmente à República da Áustria.
- 5 Por acórdão de 5 de Julho de 1995, Parlamento/Conselho (C-21/94, Colect., p. I-1827), o Tribunal de Justiça anulou a directiva com fundamento em que a mesma tinha sido adoptada sem consulta regular do Parlamento Europeu, mas manteve os seus efeitos até à adopção de uma nova directiva.

6 Em 17 de Junho de 1999, o Parlamento Europeu e o Conselho adoptaram a Directiva 1999/62/CE, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas (JO L 187, p. 42), a qual, como realça o seu quarto considerando, substitui a directiva anulada.

A auto-estrada do Brenner

7 A auto-estrada do Brenner (A 13) liga Innsbruck, na Áustria, à fronteira com a Itália, no desfiladeiro do Brenner. Faz parte dos troços de estrada transalpinos que a legislação federal austríaca declarou zonas de portagem. Até 1997, a sociedade Alpen Straßen AG (a seguir «Alpen Straßen») estava incumbida da exploração, da manutenção e do desenvolvimento da auto-estrada do Brenner, que é propriedade do Estado federal.

8 Desde 1983, as operações de financiamento ligadas à construção e ao desenvolvimento da auto-estrada do Brenner, assim como dos outros troços transalpinos de auto-estradas e vias rápidas austríacos, são realizadas de forma centralizada pela sociedade de financiamento Asfinag (a seguir «Asfinag»), que é controlada pelo Estado federal.

9 Segundo o regime em vigor até 1997, as receitas provenientes dos troços com portagem constituíam receitas do Estado federal, mas a lei destinava-as à manutenção, à exploração, à gestão e ao financiamento da infra-estrutura em causa. A Alpen Straßen empregava directamente as somas derivadas das receitas das portagens para cobrir as despesas de exploração, de manutenção e de melhoramento das infra-estruturas em causa. Os recursos não empregues eram entregues à Asfinag que os utilizava para a cobertura das despesas de créditos ligados ao conjunto dos projectos rodoviários que financiava. O montante proveniente das receitas das portagens entregue à Asfinag apenas permitia cobrir

uma parte do encargo de juros anual suportado por esta, pelo que a diferença era paga pelo Governo austríaco a partir do orçamento do Estado.

- 10 A Infrastrukturfinanzierungsgesetz (lei relativa ao financiamento das infra-estruturas) de 11 de Setembro de 1997 transferiu para a Asfinag, retroactivamente a contar de 1 de Janeiro de 1997, a responsabilidade de construção, da planificação, da exploração, da manutenção e do financiamento das auto-estradas e vias rápidas austríacas, e habilitou-a a cobrar portagens e direitos de uso em seu nome próprio e por sua própria conta a fim de cobrir os seus custos.
- 11 O sistema de portagens da auto-estrada do Brenner consiste num posto de portagem principal, o de Schönberg, a cerca de 10 km ao sul de Innsbruck, que é o único situado directamente na auto-estrada, e postos secundários situados em diferentes entradas ou saídas da auto-estrada, entre os quais os de Stubaital, de Matrei/Steinach, de Nöblach e do Brennersee.
- 12 Para efeitos da portagem, distinguem-se três tipos de percursos, a saber:
- o «percurso completo» («Gesamtstrecke»), que cobre principalmente o trajecto integral de 34,5 km entre as portagens de Innsbruck-Este ou Innsbruck-Oeste e o posto fronteiriço do Brenner. É igualmente considerado como percurso completo o trajecto de 19 km entre as portagens de Schönberg e de Matrei/Steinach;
 - os «percursos parciais» («Teilstrecke»), a saber, os trajectos de Innsbruck e Schönberg (10 km) e de Matrei/Steinach ao posto fronteiriço de Brenner (15,5 km), bem como os troços destes trajectos como por exemplo os de Innsbruck-Este a Patsch-Igls (7 km), de Innsbruck-Este a Stubaital (10 km) e de Matrei/Steinach a Nöblach (7,4 km);

— o «percurso curto» («Kurzstrecke»), que é representado pelo último troço de 1,5 km entre o Brennersee e o posto fronteiriço do Brenner.

13 No que se refere ao percurso completo, a portagem é cobrada quando da passagem no ponto de passagem principal de Schönberg. No que se refere aos percursos parciais e ao percurso curto, a portagem é cobrada nos postos de portagem secundários.

14 Com efeitos a partir de 1 de Julho de 1995, o regime das portagens para os veículos de mais de três eixos foi alterado. Esta alteração tarifária caracterizou-se principalmente pela supressão do regime especial a favor dos veículos pouco ruidosos de mais de três eixos e pela supressão das possibilidades de redução, sob a forma de cartões de assinatura, a favor dos veículos de mais de três eixos.

15 Com efeito, no que se refere ao percurso completo, a tarifa reduzida de 750 ATS de que beneficiavam até então os veículos pouco ruidosos de mais de três eixos foi suprimida, de forma que estes tiveram de pagar a tarifa inteira de 1 000 ATS, ou seja, 28,99 ATS/km. Quanto às possibilidades de redução pela aquisição de um cartão de pontos, permitindo reduzir o preço do trajecto em 600 ATS, ou seja, 17,39 ATS/km, ou de um cartão de trajecto, reservado aos veículos pouco ruidosos, permitindo reduzir o preço do trajecto a 500 ATS, ou seja, 14,49 ATS/km, foram igualmente suprimidas.

16 No que se refere aos percursos parciais, o preço do trajecto era, antes da primeira alteração tarifária, de 300 ATS, ou seja, 30 ATS/km para o trajecto de Innsbruck a Schönberg e 19,35 ATS/km para o trajecto de Matrei/Steinach ao posto fronteiriço do Brenner. Mediante a aquisição de um cartão de pontos, este preço era reduzido em 200 ATS, ou seja, 20 ATS/km no trajecto de Innsbruck a Schönberg e 12,90 ATS/km no trajecto de Matrei/Steinach ao posto fronteiriço de Brenner. A tarifa de 200 ATS foi mantida após 1 de Julho de 1995, mas o cartão de pontos foi substituído por um cartão de pré-pagamento permitindo efectuar o

trajecto de Innsbruck a Schönberg a uma tarifa reduzida inalterada de 200 ATS, e o de Matrei/Steinach ao posto fronteiriço do Brenner à tarifa reduzida de 240 ATS, ou seja, 15 ATS/km de aumento.

- 17 Quanto ao percurso curto, o preço do trajecto de 100 ATS, ou seja, 66,67 ATS/km, reduzido a 80 ATS, ou seja, 53,33 ATS/km, em caso de aquisição de um cartão de pontos, manteve-se igualmente inalterado. O cartão de pré-pagamento, que substituiu o cartão de pontos, permitiu beneficiar da mesma tarifa reduzida que anteriormente.
- 18 O regime das portagens foi de novo alterado no que se refere aos veículos com mais de três eixos, com efeitos a partir de 1 de Fevereiro de 1996.
- 19 No que se refere ao percurso completo, o preço do trajecto foi elevado a 1 150 ATS, ou seja, 33,33 ATS/km, para os camiões pouco ruidosos e pouco poluentes, e a 1 500 ATS, ou seja, 43,48 ATS/km, para os outros veículos de mais de três eixos. No que se refere aos trajectos de noite, o preço foi elevado a 2 300 ATS, ou seja, 66,67 ATS/km, para todos os veículos de mais de três eixos. As tarifas reduzidas não foram reintroduzidas, pelo que a aquisição dum cartão de pré-pagamento não tem influência no preço do trajecto.
- 20 Relativamente aos percursos parciais, o preço do trajecto de 300 ATS não foi objecto de qualquer aumento quando desta segunda alteração tarifária. As tarifas reduzidas concedidas em caso de aquisição de um cartão de pré-pagamento de, respectivamente, 200 ATS e 240 ATS conforme o percurso, também não foram aumentadas. Não foi previsto qualquer regime particular para o tráfego nocturno nem para os veículos pouco ruidosos e pouco poluentes.
- 21 No que se refere ao percurso curto, não aumentaram nem a tarifa inteira (100 ATS) nem a tarifa reduzida em caso de aquisição do cartão de pré-pagamento (80 ATS).

- 22 Importa realçar que, no que se refere aos trajectos de Innsbruck a Matrei/Steinach (19 km) e de Schönberg a Matrei/Steinach (9 km), considerados em princípio como um percurso completo, aplica-se um regime especial, denominado de «meia tarifa», aos camiões de mais de três eixos em caso de trajecto de ida e volta. Nos termos deste regime, já aplicável antes de 1 de Julho de 1995, pode ser obtido gratuitamente um bilhete de volta quando do trajecto de regresso de Matrei/Steinach a Innsbruck pela portagem principal de Schönberg, de forma que este trajecto de ida e volta é efectuado ao preço de uma ida simples (ou seja, 1 150 ATS ou 1 500 ATS, em vez de 2 300 ATS ou 3 000 ATS). Em caso de pagamento do trajecto de ida e volta por meio do cartão de pré-pagamento, a portagem de Schönberg emite, quando do trajecto de regresso, um bónus de redução de 1 100 ATS sobre o preço do percurso completo para os veículos ruidosos e poluentes e um bónus de redução de 750 ATS sobre o preço do percurso completo dos veículos pouco ruidosos e pouco poluentes. Graças a este sistema, o trajecto de ida e volta apenas custa 400 ATS para todos os veículos de mais de três eixos, ou seja, 10,53 ATS/km, no itinerário de 38 km Innsbruck-Matrei/Steinach-Innsbruck e 22,22 ATS/km no itinerário de 18 km Schönberg-Matrei/Steinach-Schönberg.
- 23 Finalmente, importa precisar que os veículos pesados de mercadorias dum peso total em carga autorizado igual ou superior a 7,5 toneladas não podem utilizar a estrada nacional gratuita do Brenner, que ladeia a auto-estrada.

O procedimento pré-contencioso

- 24 Por carta de 31 de Maio de 1995, o Governo austríaco informou a Comissão de que ia alterar o regime das portagens na auto-estrada do Brenner a partir de 1 de Julho de 1995.
- 25 Em 9 de Junho de 1995, a Comissão solicitou ao Governo austríaco que lhe comunicasse informações mais amplas sobre este novo regime e que tomasse posição sobre a sua compatibilidade com a directiva.

- 26 As autoridades austríacas responderam em 27 de Junho de 1995.
- 27 Em 4 de Agosto de 1995, a Comissão pediu-lhes um mapa das receitas e despesas anuais da auto-estrada do Brenner durante os dez últimos anos, assim como um mapa previsionar relativo para os dois ou três anos futuros, com vista a determinar se o aumento considerável das taxas das portagens a partir de 1 de Julho de 1995 podia justificar-se por um aumento das despesas.
- 28 O Governo austríaco respondeu a este pedido em 15 de Janeiro de 1996. Por carta do mesmo dia, informou a Comissão da sua decisão, datada de 9 de Janeiro de 1996, de proceder a uma segunda alteração do regime das portagens da auto-estrada do Brenner a partir de 1 de Fevereiro de 1996.
- 29 Em resposta a uma carta da Comissão de 25 de Janeiro de 1996, as autoridades austríacas, em 8 de Fevereiro de 1996, forneceram àquela detalhes mais amplos sobre as razões desta nova alteração tarifária.
- 30 Por carta de 9 de Abril de 1996, a Comissão fez saber ao Governo austríaco que as duas alterações tarifárias em causa lhe pareciam incompatíveis com as exigências decorrentes da directiva. Por um lado, comportavam uma discriminação contrária ao artigo 7.º, alínea b), da directiva, na medida em que só se aplicavam aos veículos de mais de três eixos, a maioria dos quais não estavam matriculados na Áustria, e ao percurso completo da auto-estrada do Brenner, itinerário obrigatório de trânsito igualmente utilizado na sua maior parte por veículos não matriculados na Áustria, ao passo que os percursos parciais aos quais não se aplicavam os aumentos controvertidos eram utilizados principalmente por veículos matriculados na Áustria. Por outro lado, os aumentos controvertidos não eram proporcionais aos custos de construção e de exploração da auto-estrada do Brenner, contrariamente às exigências do artigo 7.º, alínea h), da directiva. Por conseguinte, a Comissão, em conformidade com o procedimento previsto no artigo 169.º do Tratado, notificou o Governo austríaco para lhe

apresentar, num prazo de dois meses, as suas observações sobre as alegadas incompatibilidades do regime das portagens em causa com o direito comunitário.

- 31 Na sua resposta de 5 de Junho seguinte, o Governo austríaco rejeitou a acusação que consistia numa pretensa discriminação na aceção do artigo 7.º, alínea b), da directiva, com fundamento em que as portagens aplicáveis ao percurso completo, por um lado, e aos percursos parciais, por outro, não representavam situações comparáveis. Além disso, as exigências do artigo 7.º, alínea h), da directiva estavam igualmente preenchidas, na medida em que os aumentos controvertidos decorriam dos custos consideráveis ocasionados pela rede austríaca de auto-estradas e vias rápidas, cujo financiamento era assegurado de forma centralizada pela Asfinag.
- 32 Por carta de 30 de Julho de 1996, a Comissão solicitou ao Governo austríaco que lhe fornecesse explicações sobre o facto de, em particular relativamente aos camiões que têm até três eixos, a aquisição do cartão anual ser reservada apenas aos veículos austríacos. Em 10 de Outubro seguinte, este governo informou a Comissão que iria suprimir esta diferença de tratamento com efeitos a partir de 1 de Novembro de 1996.
- 33 Considerando que as explicações das autoridades austríacas não eram convincentes, a Comissão, em 13 de Janeiro de 1997, enviou ao Governo austríaco um parecer fundamentado concluindo que, através das duas argumentações controvertidas, a República da Áustria infringia as disposições do artigo 7.º, alíneas b) e h), da directiva. Solicitou a este Estado-Membro que, num prazo de dois meses, tomasse as medidas necessárias para se conformar com as obrigações decorrentes da directiva.
- 34 Na sua resposta de 28 de Maio de 1997, o Governo austríaco manteve e desenvolveu o seu ponto de vista. Por carta de 7 de Novembro de 1997, forneceu-lhes explicações sobre o regime específico aplicável ao trajecto de ida e volta entre Innsbruck e Matrei/Steinach (regime especial de meia tarifa).

- 35 Finalmente, por carta de 7 de Fevereiro de 1998, o Governo austríaco transmitiu à Comissão, para efeitos de verificação, um novo cálculo dos custos de infra-estrutura referentes ao corredor do Brenner, que se inspira no método de cálculo que foi utilizado pela Confederação Suíça no quadro das suas negociações com a União Europeia com vista a explicar o nível das taxas que aplica aos camiões de 40 toneladas que transitam pelo corredor de Basileia a Chiasso.
- 36 Considerando que a República da Áustria não tinha adoptado as medidas necessárias com vista a pôr termo ao incumprimento censurado, a Comissão propôs a presente acção.

Quanto à admissibilidade

- 37 A República da Áustria observa que a Comissão continua a propor acções de incumprimento baseadas na directiva, quando já decorreram mais de três anos desde a prolação do acórdão Parlamento/Conselho, já referido, pelo qual o Tribunal de Justiça anulou a directiva embora decidindo manter provisoriamente os seus efeitos aguardando a adopção de uma nova directiva que, segundo os próprios termos do acórdão, devia ocorrer num prazo razoável.
- 38 Sem pôr directamente em causa a admissibilidade da acção, o Governo austríaco considera que permitir ao Conselho abster-se de adoptar qualquer medida com vista a restabelecer a legalidade e, portanto, permitindo-lhe perpetuar este estado de ilegalidade em detrimento dos Estados-Membros é incompatível com a regra que impõe aos Estados-Membros e às instituições comunitárias deveres recíprocos de cooperação leal, que inspira nomeadamente o artigo 5.º do Tratado CE (actual artigo 10.º CE).

- 39 Segundo a República da Áustria, é contrário ao espírito do Tratado acusá-la de um comportamento pretensamente contrário a um acto declarado nulo pelo Tribunal de Justiça, quando a omissão da instituição competente para remediar esta situação se prolonga desde há mais de três anos, em violação do artigo 176.º, primeiro parágrafo, do Tratado CE (actual artigo 233.º, primeiro parágrafo, CE).
- 40 O governo demandado considera que esta conclusão se impõe tanto mais no caso concreto quanto é certo que, como o Tribunal de Justiça realçou no acórdão Parlamento/Conselho, já referido, as alterações que foram introduzidas na proposta de directiva COM(92) 405 final (JO 1992, C 311, p. 63) aprovada pelo Parlamento e que foram inseridas no texto da directiva são essenciais, de forma que esta não teria sido adoptada por esta forma se, em especial, o Conselho tivesse novamente consultado o Parlamento. Aliás, a directiva não teve suficientemente em conta as exigências inerentes à protecção do ambiente.
- 41 Importa realçar desde já que, no acórdão Parlamento/Conselho, já referido, o Tribunal de Justiça, após ter declarado que, a fim de evitar uma descontinuidade no programa de harmonização da fiscalidade dos transportes e por razões importantes de segurança jurídica, havia que manter provisoriamente todos os efeitos da directiva anulada até adopção de uma nova directiva (n.ºs 31 e 32), acrescentou que o legislador comunitário tinha o dever de corrigir, num prazo razoável, a irregularidade cometida (n.º 33).
- 42 Ora, como foi salientado no n.º 6 do presente acórdão, o Parlamento Europeu e o Conselho adoptaram em 17 de Junho de 1995, ou seja, quase quatro anos após a prolação do acórdão Parlamento/Conselho, já referido, a Directiva 1999/62, que substitui a directiva anulada.
- 43 Todavia, apesar de esta demora entre o acórdão de anulação e a adopção da nova Directiva 1999/62 poder, à primeira vista, parecer longa, esta situação não pode impedir a Comissão, no cumprimento da sua missão de guardiã do Tratado, de iniciar o procedimento do artigo 169.º do Tratado que pode conduzir ao recurso

ao Tribunal de Justiça com vista a obter o reconhecimento do incumprimento das obrigações decorrentes da directiva anulada que, em conformidade com o acórdão Parlamento/Conselho, já referido, e pelas razões nele enunciadas, devia continuar a produzir os seus efeitos apesar da sua anulação.

- 44 Importa precisar, quanto a este aspecto, que o objectivo do processo do artigo 169.º do Tratado é impedir o incumprimento pelos Estados-Membros das obrigações que lhes incumbem por força do direito comunitário (v., nomeadamente, acórdão de 1 de Março de 1966, Lütticke e o./Comissão, 48/65, Colect., pp. 305, 307) e que, além disso, a decisão de iniciar ou não tal procedimento depende do poder discricionário da Comissão.
- 45 Assim, a acção é admissível.

Quanto ao mérito

- 46 A título liminar, importa referir que é facto assente que a auto-estrada do Brenner é uma «auto-estrada» na acepção do artigo 2.º, primeiro travessão, da directiva e que as portagens cobradas como contrapartida da sua utilização estão abrangidas pelo conceito de «portagem», tal como está definido no artigo 2.º, segundo travessão, da directiva. Além disso, os únicos «veículos» previstos da directiva são os que correspondem à definição que figura no artigo 2.º, quarto travessão, da directiva, ou seja, os veículos destinados ao transporte rodoviário de mercadorias e com um peso total em carga autorizado igual ou superior a 12 toneladas.
- 47 Na sua acção, a Comissão censura a República da Áustria, por um lado, por não ter cumprido as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 7.º, alínea b), da directiva, pelo facto de os veículos de mais três eixos afectados pelos aumentos controvertidos serem essencialmente veículos não matriculados na Áustria. Por

outro, a República da Áustria não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 7.º, alínea h), da directiva, pelo facto de, contrariamente às exigências destas disposições, os referidos aumentos não se justificarem pelos custos de construção, de exploração e de desenvolvimento da rede de infra-estruturas em causa.

Quanto à acusação que consiste em violação do artigo 7.º, alínea b), da directiva

- 48 A Comissão sublinha que o artigo 7.º, alínea b), da directiva obriga os Estados-Membros a aplicarem as portagens sem discriminação, directa ou indirecta, em razão da nacionalidade do transportador ou da origem ou destino do transporte. Ora, os dois aumentos controvertidos implicam uma discriminação tanto em razão da nacionalidade do transportador como da origem ou do destino do transporte.
- 49 Importa examinar separadamente as duas partes desta acusação.

Quanto à alegação de discriminação em razão da nacionalidade do transportador

- 50 A Comissão alega que as duas alterações tarifárias em causa encareceram consideravelmente a utilização do percurso completo em virtude da supressão das possibilidades de redução a partir de 1 de Julho de 1995 e do aumento consecutivo do preço do trajecto. A Comissão precisa, quanto a este ponto, que é indiferente que o aumento do preço seja o resultado da supressão das possibilidades de desconto ou de um aumento das tarifas. Com efeito, independentemente das modalidades técnicas do regime de portagens que estão na origem deste resultado, é o resultado económico, a saber, o aumento efectivo do custo de utilização da infra-estrutura rodoviária, que é determinante para efeitos da aplicação da directiva.

- 51 Segundo a Comissão, os aumentos controvertidos tiveram por efeito criar no regime das portagens da auto-estrada do Brenner uma desvantagem substancial em detrimento dos veículos matriculados nos outros Estados-Membros e que são geralmente utilizados pelos transportadores que não possuem a nacionalidade austríaca. Os transportadores estrangeiros, que devem pagar a tarifa mais elevada do percurso, estão claramente em desvantagem relativamente aos transportadores maioritariamente austríacos que, na prática, circulam quase exclusivamente nos troços para cuja utilização é possível beneficiar de uma tarifa mais vantajosa e de reduções especiais.
- 52 Por conseguinte, o preço nitidamente desproporcionado do percurso completo relativamente aos percursos parciais e ao trajecto Innsbruck-Matrei/Steinach de ida e volta constituem uma discriminação indirecta em razão da nacionalidade do transportador na acepção do artigo 7.º, alínea b), da directiva (v., *mutatis mutandis*, acórdão de 17 de Maio de 1994, Corsica Ferries, C-18/93, Colect., p. I-1783, n.ºs 33 a 35).
- 53 A Comissão considera que pode igualmente verificar-se uma discriminação indirecta pelo facto de os aumentos controvertidos apenas incidirem na totalidade sobre os veículos de mais de três eixos, categoria na qual os veículos matriculados no estrangeiro predominam de forma muito ampla.
- 54 Segundo o Governo austríaco, não se verificou qualquer aumento das taxas das portagens em 1 de Julho de 1995, pois a supressão dos descontos e reduções até então existentes não pode infringir a directiva, a qual não impõe a concessão ou a manutenção de descontos ou reduções. Assim, a tarifa única de 1 000 ATS por trajecto, válida a partir de 1 de Julho de 1995 para todos os camiões de mais de três eixos que utilizam o percurso completo, tinha sido instituída a partir de 1 de Janeiro de 1992.
- 55 Além disso, o regime das portagens aplicável ao percurso completo, por um lado, e o aplicável aos percursos parciais e curtos, por outro, dizem respeito a duas situações diferentes e não comparáveis. Os percursos parciais e curtos da

auto-estrada do Brenner são principalmente efectuados por veículos de menos de 7,5 toneladas que, devido à sua categoria de peso, poderiam utilizar a estrada nacional. Em contrapartida, o percurso completo da auto-estrada do Brenner é essencialmente utilizado, no que se refere ao tráfego de camiões, por veículos de mais de 7,5 toneladas, aos quais a estrada nacional paralela é proibida. Estender o aumento das portagens igualmente aos percursos parciais e curtos implicaria uma transferência de tráfego inaceitável para a rede rodoviária gratuita. O facto de ter limitado o aumento das tarifas ao percurso completo mostra-se, portanto, justificado desde logo só por esta diferença de situações.

56 Mesmo considerando apenas os veículos com um peso de carga autorizado superior a 12 toneladas, previstos na directiva, o aumento da taxa das portagens não conduziu à aplicação de regras diferentes a situações idênticas, uma vez que, mesmo após as duas alterações tarifárias em causa, as portagens respeitantes à totalidade do percurso não são desproporcionadas relativamente às aplicáveis aos percursos parcial e curto.

57 Com efeito, do ponto de vista das autoridades austríacas, uma apresentação objectiva das portagens deveria ser resumida num quadro comparativo reproduzindo a totalidade dos trajectos possíveis na auto-estrada do Brenner e indicando, por um lado, a sua tarifa ao quilómetro e, por outro, os diferentes tipos de tráfego aí incluídos, distinguindo entre o tráfego de trânsito (lugar de origem e destino fora da Áustria), o tráfego originário (lugar de origem na Áustria) ou que entra (lugar de destino na Áustria) e o tráfego interno (lugar de origem e destino na Áustria). Calculando um valor médio por adição destas tarifas ao quilómetro, obter-se-á, relativamente a cada tipo de tráfego, uma tarifa média ao quilómetro que poderá a seguir ser objectivamente comparada. Tal cálculo dará uma tarifa média ao quilómetro de 33,33 ATS para o tráfego de trânsito, número a que a Comissão igualmente chegou. O montante correspondente ao tráfego que entra ou originário será de cerca de 32,57 ATS/km e o correspondente ao tráfego local no interior da zona da auto-estrada do Brenner de 36,79 ATS/km. Os montantes assim calculados são inteiramente equivalentes, de forma que o regime das portagens não opera qualquer discriminação contrária à directiva.

- 58 Segundo a República da Áustria, só se pode efectuar uma comparação objectiva e séria entre a tarifa praticada no percurso completo e a aplicável nos percursos parcial e curto tomando em conta as tarifas relativas a todas as secções rodoviárias. Com efeito, contrariamente ao que pretende a Comissão, existem diferenças de tarifas tanto nos trajectos muito frequentados (de 10,53 ATS/km para Innsbruck-Matrei/Steinach a 66,67 ATS/km para Stubaital-Patsch/Igls) como nos menos frequentados (de 17,14 ATS/km para Matrei-Steinach/Brennersee a 69,70 ATS/km para Stubaital-Nößlach). Em onze dos vinte percursos tomados em consideração, o preço ao quilómetro é superior ao aplicável aos veículos pouco ruidosos e pouco poluentes que circulam de dia no percurso completo.
- 59 Dado que a tarifa média estabelecida segundo critérios objectivos para o percurso completo não difere consideravelmente da aplicável aos percursos parcial e curto e que, portanto, não havendo desigualdade de tratamento, não existe discriminação indirecta, o facto de saber quais os trajectos percorridos, por que percentagem de veículos e de que origem é, assim, indiferente.
- 60 Quanto à afirmação segundo a qual as duas alterações tarifárias em causa se limitam aos veículos de mais de três eixos, que serão principalmente matriculados noutros Estados-Membros, o Governo austríaco sustenta que é inexacto pretender que a quase totalidade dos veículos que pagam a tarifa aplicável aos veículos que têm até três eixos, a qual não foi alterada, serão austríacos. Com efeito, esta tarifa é igualmente aplicável a quase todos os autocarros. Ora, os autocarros que utilizam a auto-estrada do Brenner representam 42% da categoria B (veículos que têm até três eixos com uma altura de mais de 1,30 metros do solo sobre o eixo dianteiro) e a parte dos autocarros matriculados noutros Estados-Membros constitui cerca de 93% deste número. No que se refere aos outros veículos de transporte que têm até três eixos, 32% são matriculados no estrangeiro e 68% na Áustria. A proporção de autocarros estrangeiros é assim fixada em 39% ($42\% \times 0,93$) e a proporção de camiões estrangeiros em 19% ($58\% \times 0,32$), de forma que, no total, 58% dos veículos incluídos na categoria B são veículos estrangeiros.

- 61 O Governo austríaco considera ainda que, contrariamente à tese defendida pela Comissão, os veículos de mais de três eixos não se encontram numa situação comparável à de veículos que têm até três eixos, porque deterioram mais as estradas e prejudicam mais o ambiente.
- 62 Importa referir que, na primeira parte da primeira acusação, a Comissão censura essencialmente à República da Austria o facto de, através das duas alterações tarifárias em causa, ter fixado as portagens de forma tal que as mesmas implicam, em primeiro lugar, uma discriminação indirectamente baseada na nacionalidade do transportador na acepção do artigo 7.º, alínea b), da directiva, uma vez que estas alterações afectam maioritariamente os veículos matriculados noutros Estados-Membros.
- 63 A título liminar, como foi afirmado pelo advogado-geral no n.º 22 das suas conclusões, há que admitir tal como a Comissão que, para efeitos de determinação da existência de uma discriminação indirectamente baseada na nacionalidade dos transportadores, a matrícula dos veículos constitui, no estado actual do transporte rodoviário de mercadorias na União Europeia, um critério válido na medida em que os veículos matriculados num Estado-Membro são, regra geral, explorados por operadores económicos deste mesmo Estado-Membro (v., *mutatis mutandis*, a propósito dos navios que arvoram o pavilhão nacional, o acórdão Corsica Ferries, já referido, n.º 33). O Governo austríaco, aliás, não pôs em causa para efeitos do presente processo tal correlação entre a nacionalidade do transportador e o Estado de matrícula dos veículos que este explora.
- 64 Verifica-se a seguir que, como também sustenta a Comissão, as duas alterações tarifárias em causa apenas atingem os veículos de mais de três eixos que utilizam o percurso completo da auto-estrada do Brenner.
- 65 Com efeito, como sublinhou o advogado-geral nos n.ºs 25 e 26 das suas conclusões, resulta claramente da comparação das taxas das portagens aplicáveis

na auto-estrada do Brenner, que foram descritas nos n.ºs 15 a 22 do presente acórdão, que, sob reserva de um ligeiro aumento da tarifa reduzida aplicável no percurso parcial Matrei/Steinach-posto fronteiriço do Brenner, que passou de 200 ATS a 240 ATS, as duas alterações tarifárias em causa tiveram como efeito aumentar de maneira sensível a taxa das portagens unicamente para os veículos de mais de três eixos que utilizam o percurso completo da auto-estrada do Brenner. Como a Comissão salientou, com razão, a circunstância de os aumentos controvertidos resultarem, em parte, da supressão das tarifas reduzidas em nada altera esta conclusão.

- 66 Assim, a partir de 1 de Fevereiro de 1996, a taxa das portagens para os veículos de mais de três eixos que utilizam o percurso completo foi aumentada, relativamente à situação existente antes de 1 de Julho de 1995, em 150% quando circulam durante o dia e em 283% no que se refere ao trajecto nocturno. Quanto aos veículos pouco ruidosos e pouco poluentes, o aumento é de 130% para o trajecto diurno e de 360% para o trajecto nocturno. Em contrapartida, os veículos que têm até três eixos, seja qual for o percurso escolhido, não foram atingidos pelos aumentos controvertidos, tal como os veículos de mais de três eixos que não efectuam o percurso completo da auto-estrada do Brenner, com excepção da alteração menor acima mencionada relativa ao trajecto de Matrei/Steinach ao posto fronteiriço do Brenner. Finalmente, tendo em conta o regime especial de meia tarifa praticado no trajecto Schönberg-Matrei/Steinach de ida e volta, o preço deste trajecto permaneceu inalterado.
- 67 Importa, além disso, observar que resulta do estudo técnico, intitulado «Alpenquerender Straßengüterverkehr (transporte transalpino de mercadorias por estrada) 1994», que foi realizado em Viena em 1995 a pedido do Ministério Federal dos Assuntos Económicos (a seguir «estudo técnico de 1995») e cujos resultados não foram contestados pelo Governo austríaco, que cerca de 84% dos veículos de mais de três eixos que, numa percentagem de 99%, efectuam o percurso completo da auto-estrada do Brenner não estão matriculados na Áustria.
- 68 Nestas condições, tendo em conta a correlação, referida no n.º 63 do presente acórdão, entre o Estado do qual são nacionais os transportadores e o Estado de matrícula dos veículos que os mesmos exploram, tem que se concluir que os

aumentos controvertidos consecutivos às duas alterações tarifárias em causa afectam, na sua grande maioria, os transportadores dos outros Estados-Membros.

- 69 Para determinar a existência de uma violação da proibição de discriminação em razão da nacionalidade dos transportadores quando da fixação das taxas das portagens, enunciada no artigo 7.º, alínea b), da directiva, há que verificar se, contrariamente às alegações do Governo austríaco, os veículos não matriculados na Áustria, afectados em grande maioria pelos aumentos controvertidos, se encontram numa situação comparável à dos veículos matriculados na Áustria que, em grande maioria, não foram afectados pelos referidos aumentos e que, segundo a Comissão, pagam um preço por quilómetro percorrido muito menos elevado.
- 70 Com efeito, segundo a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, a discriminação só pode consistir na aplicação de regras diferentes a situações comparáveis ou da mesma regra a situações diferentes (v., nomeadamente, acórdão de 14 de Fevereiro de 1995, Schumacker, C-279/93, Colect., p. I-225, n.º 30).
- 71 Segundo a Comissão, importa comparar a situação dos veículos de mais de três eixos que efectuam o percurso completo da auto-estrada do Brenner com a situação dos veículos de mais de três eixos que efectuam um percurso parcial assim como dos que têm até três eixos que efectuam o percurso completo.
- 72 No que se refere, em primeiro lugar, à comparação entre os veículos de mais de três eixos que utilizam o percurso completo e os de mais de três eixos que utilizam os percursos parciais, a Comissão, em resposta a uma questão escrita do Tribunal de Justiça, precisou quais destes trajectos parciais deviam ser tomados em conta para efeitos da comparação. Na opinião da Comissão, trata-se de quatro percursos, a saber, o de Innsbruck a Schönberg (ou Stubaital), de cerca de 10 km, cujo custo inalterado se cifra, com o cartão de pré-pagamento, em 200 ATS, ou seja, 20 ATS/km, o de Innsbruck a Matrei/Steinach, de cerca de 19 km, cujo custo inalterado é, tendo em conta o regime especial de meia tarifa e do cartão de

pré-pagamento, de 200 ATS, ou seja, 10,53 ATS/km, o de Schönberg ao posto fronteiriço do Brenner, de cerca de 24,5 km, cujo regime de portagem é análogo ao aplicável ao percurso completo e, finalmente, o de Matrei/Steinach ao posto fronteiriço do Brenner, de cerca de 15,5 km, cujo custo é de 240 ATS, ou seja, 15,48 ATS/km.

- 73 Como observou o advogado-geral no n.º 34 das suas conclusões, para efeitos da comparação, importa ter em conta os três percursos Innsbruck-Schönberg, Innsbruck-Matrei/Steinach e Matrei/Steinach-posto fronteiriço do Brenner. Em contrapartida, o percurso Schönberg-posto fronteiriço do Brenner, igualmente invocado pela Comissão, não pode ser utilmente tomado em conta a título de percurso parcial, uma vez que este percurso está equiparado em todos os pontos de vista ao percurso completo.
- 74 A tese defendida pelo Governo austríaco, segundo a qual se deve ter em conta a totalidade dos percursos parciais para efeitos da comparação com o preço médio por quilómetro quando da utilização do percurso completo, não merece acolhimento.
- 75 Com efeito, como sublinhou justamente o advogado-geral no n.º 35 das suas conclusões, para efeitos da comparação, há que ter em conta os percursos parciais efectivamente utilizados pelos veículos de mais de três eixos para efectuar tipos de transporte análogos ao que ocorre no percurso completo. Ora, como a Comissão observou com pertinência, os percursos mencionados no n.º 72 do presente acórdão são os únicos a servir localidades significativas do ponto de vista económico, a saber, Innsbruck, Fulpmes, perto de Stubaital, e Matrei, ao passo que as outras cidades situadas ao longo da auto-estrada apresentam sobretudo um interesse turístico. Nestas condições, tem que se admitir que os veículos de mais de três eixos que circulam nos percursos parciais e no percurso completo têm razões análogas para se deslocar, a saber, o transporte de mercadorias por camião, seja em trânsito quando da utilização do percurso completo, seja a partir de ou para uma das localidades servidas pelos referidos percursos parciais. Em contrapartida, os trajectos que não interessam ou só interessam de maneira inteiramente acessória a este tipo de transporte não podem ser tomados em consideração para efeitos da comparação.

- 76 É certo que é facto assente que os trajectos parciais da auto-estrada do Brenner apenas são utilizados por 1% total dos veículos de mais de três eixos. Todavia, não é menos certo que os veículos de mais de três eixos que efectuam trajectos parciais estão na maioria matriculados na Áustria. Ora, para efeitos de demonstrar uma eventual discriminação, o que é determinante é a percentagem respectiva dos transportadores nacionais e não nacionais incluídos nos dois grupos a comparar e não a importância respectiva do número dos membros dos dois grupos em questão. Assim, a desigualdade de tratamento residirá, eventualmente, no facto de a maioria dos veículos que fazem parte do grupo favorecido ser representada por veículos matriculados na Áustria, ao passo que a maioria dos veículos que fazem parte do grupo desfavorecido, que representa 99% do tráfego total dos veículos de mais de três eixos, ser constituída por veículos não matriculados na Áustria.
- 77 O Governo austríaco alega, ainda, que tanto a reduzida importância do tráfego de camiões pesados nos percursos parciais como a circunstância de este tráfego dizer respeito a veículos que praticamente não efectuam deslocações de noite justificaram que não fosse extensiva aos percursos parciais a aplicação do regime tarifário diferenciado em função da natureza mais ou menos poluente e ruidosa ou da hora de circulação dos veículos de mais de três eixos, posto em vigor para o percurso completo, tidos em conta os custos administrativos derivados da gestão de um tal sistema. Por conseguinte, segundo as autoridades austríacas, estas não aplicaram normas diferentes a situações comparáveis.
- 78 Quanto a este ponto, basta observar que esta argumentação se refere unicamente ao aspecto do regime das portagens enquanto prevê uma tarifa diferenciada em função da natureza mais ou menos poluente e ruidosa dos veículos de mais de três eixos ou da hora de circulação destes, tal como é aplicável no percurso completo desde a segunda alteração tarifária em causa. Todavia, não responde à acusação da Comissão segundo a qual a República da Áustria violou a regra da não discriminação ao suprimir, no que se refere aos veículos de mais de três eixos que utilizam o percurso completo, as possibilidades de redução das tarifas, em vigor antes da primeira alteração tarifária em causa, e procedeu, quando da segunda alteração tarifária em causa, ao aumento da tarifa de base aplicável aos veículos de mais de três eixos que utilizam o percurso completo. Em qualquer circunstância, os Estados-Membros não podem basear-se em considerações extraídas de dificuldades de ordem administrativa para introduzirem ou manterem regula-

mentações discriminatórias (v., nomeadamente, neste sentido, acórdão de 7 de Abril de 1992, Comissão/Grécia, C-45/91, Colect., p. I-2509, n.º 21).

- 79 Nestas condições, verifica-se que, no que se refere aos veículos de mais de três eixos que efectuam um transporte de mercadorias, existe uma diferença de tratamento entre, por um lado, os que efectuam o percurso completo e que, em grande maioria, não estão matriculados na Áustria e, por outro, os que, encontrando-se numa situação comparável, utilizam os percursos parciais referidos no n.º 73 do presente acórdão e são, na sua grande maioria, matriculados na Áustria.
- 80 Com efeito como resulta dos dados fornecidos pela Comissão e não contestados pelo Governo austríaco, os veículos de mais de três eixos que efectuam um dos três trajectos parciais referidos no n.º 73 do presente acórdão pagam, após os dois aumentos controvertidos, respectivamente 20 ATS/km, 10,53 ATS/km e 15,48 ATS/km, o que representa uma média de 15,34 ATS/km. Em contrapartida, na sequência dos mesmos aumentos, os veículos de mais de três eixos pagam no percurso completo, por um trajecto de dia, 33,3 ATS/km se cumprirem as exigências reforçadas em matéria de poluição e de ruído e 43,48 ATS/km nos outros casos e, por um trajecto de noite, 66,67 ATS/km.
- 81 Esta conclusão é confirmada pela análise da génese legislativa das duas alterações tarifárias em causa. Com efeito, a resolução do Parlamento regional do *Land* do Tyrol, de 17 de Maio de 1995, que está na origem das referidas alterações tarifárias, sublinhava a necessidade de proteger os «transportadores nacionais» («heimischen Frächter») dos «encargos drásticos» decorrentes destas alterações tarifárias.
- 82 Em segundo lugar, há que verificar se, como sustenta igualmente a Comissão, existe uma desigualdade de tratamento entre os veículos de mais de três eixos que utilizam o percurso completo e os veículos que têm até três eixos que efectuam o mesmo percurso.

- 83 Quanto a este ponto, importa referir desde já que, contrariamente à argumentação desenvolvida pelo Governo austríaco, para efeitos da determinação de uma eventual discriminação na aceção da directiva, não podem ser tidos em conta os autocarros a título dos veículos que têm até três eixos nem, aliás, todos os outros veículos que não correspondem à definição de veículo que figura no artigo 2.º, quarto travessão, da directiva, a saber, os veículos a motor ou conjuntos de veículos acoplados «exclusivamente destinados ao transporte rodoviário de mercadorias e com um peso total em carga autorizado igual ou superior a 12 toneladas».
- 84 Da mesma forma, não se pode aceitar o argumento do Governo austríaco segundo o qual qualquer comparação entre os veículos de mais de três eixos e os que têm até três eixos será inadequada com fundamento em que os primeiros, devido ao seu peso superior e à potência mais elevada do seu motor, causam maior prejuízo ao ambiente.
- 85 Com efeito, basta observar quanto a este aspecto, por um lado, que o Governo austríaco não contestou que, como afirma a Comissão, o desgaste da infra-estrutura provocado por um veículo determinado depende não apenas do número de eixos, mas também de outros factores, tais como o peso total relativamente ao número de eixos, o peso por eixo e o sistema de suspensão do eixo motor. Por outro lado, como sublinhou igualmente a Comissão, nenhum elemento permite afirmar que os veículos de mais de três eixos causem prejuízo ao ambiente de maneira significativamente mais importante do que os que têm até três eixos, uma vez que, como o Governo austríaco admite, mais de 90% dos veículos de mais de três eixos cumprem as normas exigidas para beneficiar da tarifa aplicável aos camiões pouco ruidosos e pouco poluentes.
- 86 Assim, importa verificar se, dentro da categoria dos veículos que têm até três eixos que utilizam o percurso completo, os quais, na medida em que não são afectados pelos aumentos controvertidos, fazem parte do grupo favorecido, uma maioria de veículos está matriculada na Áustria. Se tal for o caso, daí resultará uma desigualdade de tratamento em detrimento dos veículos de mais de três eixos

que são atingidos pelas duas alterações tarifárias em causa e que estão, em grande maioria, matriculados noutros Estados-Membros.

- 87 Ora, como salientou o advogado-geral no n.º 42 das suas conclusões, segundo os dados que resultam do estudo técnico de 1995, que são invocados pela Comissão em apoio da sua primeira acusação, pode presumir-se que, em 1994, cerca de um quarto dos veículos que têm até três eixos que efectuaram o percurso completo estavam matriculados na Áustria. Não pode verificar-se qualquer discriminação em razão da nacionalidade dos transportadores entre as duas categorias de veículos em questão com base nesses dados uma vez que uma maioria de veículos não matriculados na Áustria e, por conseguinte, de transportadores não austríacos beneficiavam das tarifas favoráveis aplicáveis aos veículos que têm até três eixos.
- 88 Face ao conjunto das considerações que antecedem, tem de se concluir que as duas alterações tarifárias em causa têm como efeito favorecer os transportadores austríacos em relação aos transportadores nacionais de outros Estados-Membros pelo facto de estas alterações tarifárias afectarem os veículos de mais de três eixos que efectuam o percurso completo da auto-estrada do Brenner e que, em grande maioria, não estão matriculados na Áustria, contrariamente aos veículos de mais de três eixos que efectuam o transporte análogo em certos percursos parciais e que, em grande maioria, estão matriculados na Áustria.
- 89 A fim de justificar estas diferenças de tarifas, o Governo austríaco alega não obstante, por um lado, que o aumento das portagens nos percursos parciais implicaria uma deslocação importante do tráfego local e regional dos veículos de menos de 7,5 toneladas para a rede rodoviária nacional, o que seria inaceitável para a população local. Por outro lado, é indispensável combater, por meio dos aumentos controvertidos no percurso completo, o fenómeno do «tráfego de desvio» («Umwegtransit»), segundo o qual 30% a 40% dos veículos de mais de três eixos que asseguram o transporte de mercadorias entre a Alemanha e a Europa setentrional, por um lado, e a Itália por outro, fariam um desvio pela Áustria a fim de beneficiar das tarifas menos elevadas que as aplicáveis, nomeadamente, na Suíça.

90 Todavia, como a Comissão salientou na audiência, as diferenças de tarifas referidas no n.º 80 do presente acórdão não podem ser justificadas por razões respeitantes à protecção do ambiente nem por considerações baseadas na política nacional dos transportes.

91 Em conformidade com os primeiro e segundo considerandos da directiva, a eliminação das distorções de concorrência entre as empresas de transportes dos Estados-Membros exige simultaneamente a harmonização dos sistemas de tributação e a criação de mecanismos equitativos de imputação dos custos de infra-estruturas às transportadoras, objectivos que apenas podem ser atingidos por etapas. O décimo considerando refere que, aguardando formas de imposição técnica e economicamente mais adequadas, as distorções de concorrência entre as empresas de transporte dos Estados-Membros podem ser atenuadas pela possibilidade de manter ou introduzir portagens, bem como direitos de uso para a utilização das auto-estradas e, em certas condições, de outras estradas. O décimo primeiro considerando precisa, quanto a este ponto, que é necessário que as portagens e os direitos de utilização não sejam discriminatórios.

92 Resulta dessas considerações que o legislador comunitário, mesmo estando consciente de que a eliminação das distorções de concorrência no domínio do transporte rodoviário de mercadorias só pode ser realizada por etapas, manifestou claramente a sua vinculação à realização deste objectivo, enquanto indispensável ao bom funcionamento do mercado interno, e, para este fim, decidiu nomeadamente a harmonização de certos aspectos do regime das portagens e dos direitos de uso.

93 Isto explica que, no domínio abrangido pela directiva, o legislador comunitário só considerou que fosse permitido aos Estados-Membros derrogarem as regras ali enunciadas unicamente pelas razões previstas na directiva e no respeito das condições nesta estabelecidas.

- 94 Foi assim que, no que se refere às isenções ou reduções suplementares dos impostos sobre os veículos, as mesmas devem fundamentar-se em razões de políticas específicas de carácter socioeconómico ou ligadas às infra-estruturas desse Estado em questão [artigo 6.º, n.º 5; alínea a), da directiva].
- 95 Em contrapartida, nem os considerandos da directiva nem as disposições desta prevêem a possibilidade de invocar motivos baseados na política nacional dos transportes ou na protecção do ambiente para justificar uma tarifação que opera uma discriminação indirecta na acepção do artigo 7.º, alínea b), da directiva. Nenhuma outra disposição desta permite derrogar a regra da não discriminação quando da fixação das taxas das portagens.
- 96 Esta interpretação da directiva é confirmada pela nova Directiva 1999/62 que foi adoptada com fundamento no Tratado CE, na versão resultante do Tratado de Amesterdão.
- 97 Com efeito, a Directiva 1999/62, que passou a integrar preocupações atinentes à protecção do ambiente e ao desenvolvimento equilibrado das redes de transportes no quadro da fixação das taxas das portagens, prevê, no seu artigo 7.º, n.º 4, a proibição de discriminação em razão da nacionalidade do transportador idêntica à que figura no artigo 7.º, alínea b), da directiva anulada, enquanto, no seu artigo 7.º, n.º 10, primeiro parágrafo, a Directiva 1999/62 autoriza os Estados-Membros a fazer variar as taxas das portagens em função das classes de emissão dos veículos, desde que não sejam aplicadas portagens de valor superior em mais de 50% ao das portagens cobradas para veículos equivalentes que satisfaçam as normas de emissão mais rigorosas, e da hora do dia, desde que não sejam aplicadas portagens de valor superior em mais de 100% ao das portagens cobradas durante o período mais barato do dia. Além disso, as variações do valor das portagens consoante as classes de emissão dos veículos ou a hora do dia devem ser adequadas ao objectivo prosseguido (artigo 7.º, n.º 10, segundo parágrafo, da Directiva 1999/62).

98 Por conseguinte, só podem ser tidas em conta considerações atinentes à protecção do ambiente no quadro estrito estabelecido pela Directiva 1999/62. Ora, se tais considerações tivessem podido ser invocadas no domínio da directiva anulada, este regime teria sido mantido pela nova Directiva 1999/62 que, em conformidade com o artigo 6.º CE, integra preocupações de ordem ambiental.

99 Face às considerações que antecedem, deve concluir-se que a intenção do legislador comunitário, ao adoptar a directiva, era proibir as diferenças de tarifação fundadas, directa ou indirectamente, na nacionalidade dos transportadores ou na origem ou destino do transporte no domínio específico da fixação das taxas das portagens sem permitir qualquer derrogação quanto a este aspecto.

100 A isto deve acrescentar-se que os objectivos invocados pelo Governo austríaco são aliás objecto de outras regulamentações como, por exemplo, no domínio da luta contra as emissões de gases poluentes e de partículas poluentes provenientes dos motores Diesel destinados à propulsão de veículos, a Directiva 88/77/CEE do Conselho, de 3 de Dezembro de 1987, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a emissão de gases poluentes pelos motores Diesel utilizados em veículos (JO 1988, L 36, p. 33), na versão alterada pela Directiva 96/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Janeiro de 1996 (JO L 40, p. 1). No que se refere mais precisamente ao objectivo de redução do tráfego dos camiões de mercadorias em trânsito através da Áustria, importa mencionar o Regulamento (CE) n.º 3298/94 da Comissão, de 21 de Dezembro de 1994, que estabelece disposições pormenorizadas relativamente ao sistema de direitos de trânsito (ecopontos) para veículos pesados de mercadorias em trânsito pela Áustria instituído pelo artigo 11.º do protocolo n.º 9 do acto de adesão da Noruega, da Áustria, da Finlândia e da Suécia (JO L 341, p. 20), na versão alterada pelo Regulamento (CE) n.º 1524/96 da Comissão, de 30 de Julho de 1996 (JO L 190, p. 13).

101 Nestas condições, é de concluir pela procedência da primeira parte da primeira acusação, uma vez que a diferença de tarifas a que estão sujeitos os veículos de

mais de três eixos que efectuam o transporte de mercadorias, conforme esses veículos utilizem o percurso completo da auto-estrada do Brenner ou um dos três percursos parciais referidos no n.º 73 do presente acórdão, que é efectuada em detrimento dos transportadores nacionais dos outros Estados-Membros, comportam uma discriminação indirecta em razão da nacionalidade dos transportadores contrária ao artigo 7.º, alínea b), da directiva.

Quanto à alegação de discriminação em razão da origem ou do destino do transporte

- 102 Segundo a Comissão, o regime das portagens da auto-estrada do Brenner resultante das duas alterações tarifárias em causa comporta igualmente uma discriminação indirecta em razão da «origem» ou do «destino do transporte», na acepção do artigo 7.º, alínea b), da directiva.
- 103 Quanto a este ponto, a Comissão salienta que, na medida em que este regime se aplica sem distinção da origem ou de destino do transporte e que a diferença de tarifas entre o percurso completo, os percursos parciais e o percurso curto assenta formalmente num critério objectivo, a saber, a distância dos percursos, não se pode detectar qualquer discriminação directa em razão da origem ou do destino do transporte. Todavia, existe uma discriminação indirecta pois, por natureza, o percurso completo é utilizado numa larga maioria (80%) pelo tráfego de trânsito (pontos de origem e de destino fora da Áustria), ao passo que os percursos parciais e curto são essencialmente utilizados por camiões cujo ponto de origem ou destino se situam no território austríaco.
- 104 Ora, a diferença de tarifas entre os diversos percursos não corresponde à relação de distância dos referidos percursos. Assim sucede porque a taxa das portagens

foi aumentada por vezes em mais de 100% unicamente para o percurso completo e que, como foi referido no n.º 72 do presente acórdão, o preço por quilómetro, nomeadamente em caso de utilização dos cartões de pré-pagamento para os percursos parciais e para o trajecto Innsbruck-Matrei/Steinach de ida e volta, é nitidamente inferior ao preço do percurso completo após os dois aumentos controvertidos.

105 Assim, a Comissão considera que o facto de os dois aumentos controvertidos só incidirem no conjunto sobre os veículos de mais de três eixos que utilizam o percurso completo da auto-estrada do Brenner constitui igualmente uma discriminação indirecta em razão da «origem» ou do «destino do transporte».

106 O Governo austríaco sustenta que a alegação de discriminação em razão da origem ou do destino do transporte se baseia em premissas erradas. As tarifas aplicáveis ao percurso completo são inteiramente equilibradas relativamente às aplicáveis aos percursos parciais. Além disso, a tese da Comissão, segundo a qual as duas alterações tarifárias em causa comportam uma discriminação na medida em que só afectam os camiões de mais de três eixos, é errada. Estes últimos serão sob certos aspectos de classificar numa categoria diferente da dos camiões que têm um número de eixos inferior — em particular na medida em que provocam um maior desgaste das estradas assim como uma poluição superior —, de forma que existe uma situação diferente na aceção da jurisprudência citada no n.º 70 do presente acórdão, a qual justifica um tratamento distinto.

107 O Governo austríaco acrescenta que, embora a maior parte (94%) do tráfego de trânsito seja efectuado por veículos matriculados no estrangeiro, 96% dos quais são veículos pesados e, portanto, abrangidos pelas categorias de portagem C/F (veículos de mais de três eixos), o tráfego entrando ou originário é efectuado em 73% por veículos austríacos, que numa percentagem de 90% são veículos pesados, de forma que estes últimos devem eles próprios pagar as tarifas aplicáveis às categorias C/F. Quanto ao tráfego interno, são naturalmente os

trajectos que só utilizam troços de auto-estrada que predominam. Na prática estes são exclusivamente utilizados por camiões austríacos.

- 108 Segundo a República da Áustria, não pode, portanto, existir discriminação indirecta no que se refere ao ponto de partida e ao ponto de chegada, uma vez que o tráfego entrando ou originário assegurado de forma predominante por veículos pesados austríacos das categorias C/F também utiliza a totalidade do percurso.
- 109 A fim de evitar qualquer forma de distorção da concorrência entre as empresas de transportes dos Estados-Membros, o artigo 7.º, alínea b), da directiva proíbe, quando da aplicação dos direitos de uso e das portagens, para além de discriminações fundadas, directa ou indirectamente, na nacionalidade dos transportadores, as ligadas à origem ou ao destino do transporte.
- 110 Quanto a este ponto, a Comissão procura, na segunda parte da sua primeira acusação, demonstrar essencialmente que as alterações tarifárias em causa, na medida em que afectam os veículos de mais de três eixos que utilizam o percurso completo da auto-estrada do Brenner, os quais efectuem em grande maioria tráfego de trânsito através do território austríaco, comportam uma discriminação indirecta em razão da origem e do destino do transporte, por um lado, relativamente aos veículos de mais de três eixos que utilizam percursos parciais e, por outro, relativamente aos veículos que têm até três eixos que efectuem o percurso completo, os quais não são essencialmente destinados ao tráfego de trânsito.
- 111 Como resulta do presente acórdão, as duas alterações tarifárias em causa oneram quase exclusivamente os veículos de mais de três eixos que efectuem o percurso completo da auto-estrada do Brenner. Além disso, como foi referido pelo advogado-geral no n.º 49 das suas conclusões, pode deduzir-se dos dados disponíveis relativos ao ano de 1994, que figuram no estudo técnico de 1995, que

a grande maioria dos veículos de mais de três eixos que utilizam o percurso completo efectuam tráfego de trânsito.

- 112 Ora, como se verificou quando da análise da primeira parte da primeira acusação, fundada na violação do princípio da não discriminação em razão da nacionalidade do transportador, o regime das portagens dos veículos de mais de três eixos que utilizam percursos parciais comparáveis, os quais não são em regra geral destinados ao tráfego de trânsito, é nitidamente mais favorável que o aplicável aos veículos de mais de três eixos que utilizam o percurso completo e que, como se acaba de recordar, efectuam na maioria tráfego de trânsito.
- 113 Em contrapartida, como foi demonstrado pelo advogado-geral no n.º 52 das suas conclusões, uma grande maioria de veículos que têm até três eixos que utilizam o percurso completo efectuam tráfego de trânsito, de forma que não existe discriminação em detrimento desta categoria de veículos, na medida em que estes beneficiam precisamente do regime tarifário mais favorável de que beneficiam os veículos que têm até três eixos.
- 114 Pelas mesmas razões que as que foram expostas nos n.ºs 90 a 100 do presente acórdão na análise da primeira parte da primeira acusação, não pode ser admitida qualquer justificação a fim de legitimar a diferença de tratamento, referida no n.º 112 do presente acórdão, entre os veículos de mais de três eixos que efectuam o percurso completo e os de mais de três eixos que efectuam os três percursos parciais referidos no n.º 73 do presente acórdão.
- 115 Por conseguinte, a segunda parte da primeira acusação é igualmente procedente, uma vez que a diferença de tarifação a que estão sujeitos os veículos de mais de três eixos que efectuam um transporte de mercadorias, conforme utilizem o percurso completo da auto-estrada do Brenner ou um dos três percursos parciais

referidos no n.º 73 do presente acórdão, que se opera em detrimento dos que efectuam o tráfego de trânsito, comporta uma discriminação indirecta em razão do destino ou da origem do transporte contrária ao artigo 7.º, alínea b), da directiva.

Quanto à acusação que consiste na violação do artigo 7.º, alínea h), da directiva

- 116 Antes de mais, segundo a Comissão, por força do artigo 7.º, alínea h), da directiva, qualquer aumento do preço das portagens só é justificado se estiver ligado a um aumento dos custos relativos ao trajecto efectuado.
- 117 A Comissão não partilha o ponto de vista do Governo austríaco, segundo o qual a expressão «rede de infra-estruturas em causa», utilizada no artigo 7.º, alínea h), da directiva, tem em vista a totalidade das auto-estradas que estão a cargo da Asfinag. No caso concreto, a rede de infra-estruturas em causa coincide com o traçado da auto-estrada do Brenner.
- 118 Seguidamente, a Comissão alega que as despesas da sociedade Alpen Straßen relacionadas com a auto-estrada do Brenner, por um lado, de acordo com a comunicação do Governo austríaco de 15 de Janeiro de 1996, conheceram uma diminuição substancial durante os anos anteriores. Todavia, as despesas de exploração, de manutenção e de gestão deviam aumentar segundo as previsões para os anos de 1995 a 1997 (de 279,2 milhões de ATS em 1994 para 476,7 milhões de ATS em 1997). Segundo a Comissão, os aumentos controvertidos só podem assim justificar-se parcialmente pelos custos acima referidos.
- 119 Além disso, estas despesas coincidem com o crescimento substancial das receitas das portagens da auto-estrada do Brenner (de 1 084,5 milhões de ATS em 1994

para 1 495 milhões de ATS em 1997). As previsões das receitas que foram calculadas, segundo as informações do Governo austríaco, com base nas tarifas em vigor em 1 de Julho de 1995, revelam que o primeiro aumento de portagem de 1995 excedia já sensivelmente o nível dos custos e que nenhuma razão justificava o novo aumento de portagem decidido em 1996. O Governo austríaco justifica aliás o segundo aumento controvertido essencialmente por razões de política de circulação e de ambiente. A finalidade dos aumentos controvertidos terá sido deslocar o mais possível para a rede ferroviária o tráfego de mercadorias de trânsito suplementar que surgiu na auto-estrada do Brenner a partir de 1995 e de reduzir os prejuízos ambientais acrescidos para a população residente na zona. Ora, nos termos do artigo 7.º, alínea h), da directiva, os aumentos das taxas das portagens deviam estar ligados ao aumento dos custos da infra-estrutura sujeita à portagem.

120 A Comissão precisa que os Estados-Membros podem cobrir os seus custos de infra-estrutura através de portagens que devem estar ligadas aos custos reais mesmo que, além disso, razões de protecção do ambiente incitem a um aumento das tarifas. Só o legislador comunitário poderá no futuro autorizar que sejam tomados em conta custos externos para a avaliação das tarifas, sob pena de criar nomeadamente distorções de concorrência inaceitáveis que a directiva procura precisamente eliminar.

121 Quanto às considerações políticas avançadas pelo Governo austríaco relativas, nomeadamente, às negociações bilaterais entre a União Europeia e a Confederação Suíça a propósito dos transportes, as mesmas são juridicamente destituídas de qualquer influência relativamente à presente acção, que não tem de prever soluções políticas que possam ser susceptíveis de elaboração futura relativamente à auto-estrada do Brenner.

122 Finalmente, a Comissão considera que o cálculo dos custos de infra-estrutura relativos ao corredor do Brenner apresentado pela República da Austria no

quadro das negociações relativas à proposta da nova directiva, que veio a ser a Directiva 1999/62, não constitui uma base adequada para determinação dos custos pertinentes referidos no artigo 7.º, alínea h), da directiva. Além disso, ao invocar este cálculo no presente contexto, a República da Áustria dissocia-se do seu ponto de vista segundo o qual a rede «em causa» deveria ser equiparada à totalidade da rede financiada pela Asfinag.

- 123 Quanto a este novo cálculo dos custos, que foi efectuado segundo os mesmos princípios que o cálculo dos custos do corredor Basileia-Chiasso apresentado pela Confederação Suíça no quadro do acordo com a União Europeia em matéria de transportes, a Comissão sublinha, em primeiro lugar, que o facto de ter aceite tal tipo de cálculo a título de simples base de discussão política no quadro da negociação de um acordo em matéria de transportes com este país terceiro não constitui uma base adequada para apreciação jurídica da violação duma disposição da directiva por um Estado-Membro. Em segundo lugar, do ponto de vista dos parâmetros determinantes e dos resultados obtidos, os métodos de cálculo suíço e austríaco são nitidamente diferentes. Em terceiro lugar, independentemente da questão de saber se esse método é cientificamente válido ou não, a Comissão não pode, em qualquer circunstância, subscrever os resultados obtidos através do mesmo.
- 124 Por um lado, segundo estes cálculos, cerca de 26% dos custos de infra-estrutura da totalidade da rede austríaca de auto-estradas e vias rápidas são imputados apenas ao troço do Brenner, se bem que este apenas represente cerca de 2% daquela rede. Por outro lado, este método imputa 65% da totalidade dos custos de infra-estrutura aos camiões de mais de dois eixos, quando esta categoria apenas constitui 18% do tráfego global na auto-estrada do Brenner. Em contrapartida, segundo o método de cálculo suíço, a mesma categoria de camiões, que representa 8,2% do tráfego transalpino global do corredor Basileia-Chiasso, está na origem de apenas 16% da totalidade dos custos de infra-estrutura. De resto, segundo o método de cálculo do Governo austríaco, 42,8% dos custos de infra-estrutura da totalidade da rede austríaca são imputáveis aos camiões, quando, segundo o método suíço, só 17,3% dos custos são imputáveis aos camiões.

- 125 Por todas estas razões, a Comissão considera que este novo método de cálculo, introduzido *a posteriori* pelo Governo austríaco, não é uma base adequada para a fixação das taxas das portagens da auto-estrada do Brenner nos termos do artigo 7.º, alínea h), da directiva.
- 126 Segundo o Governo austríaco, a expressão «rede de infra-estruturas» designa a totalidade dos troços de auto-estrada financiados pela Asfinag. Ora, perante a situação de endividamento desta, o Governo austríaco podia, sem violar o artigo 7.º, alínea h), da directiva, aumentar as taxas das portagens da auto-estrada do Brenner.
- 127 O Governo austríaco considera além disso que a Comissão faz afirmações contraditórias ao dizer, por um lado, que o cálculo austríaco dos custos de infra-estrutura relativos ao corredor do Brenner não constitui uma base adequada para a determinação dos custos pertinentes referidos no artigo 7.º, alínea h), da directiva, mas aceita, por outro, o cálculo efectuado pela Confederação Suíça — elaborado segundo os mesmos princípios que o da República da Áustria — como base para as taxas e os direitos negociados com este país no que se refere à utilização das infra-estruturas pelos veículos pesados.
- 128 A interpretação muito restritiva que a Comissão faz do artigo 7.º, alínea h), da directiva é igualmente inaceitável no plano dos princípios. Com efeito, esta tese conduz a que sejam reclamadas portagens extremamente elevadas em estradas de reduzida circulação a fim de poder cobrir os custos de infra-estrutura. Em contrapartida, as estradas de tráfego intenso apenas dão lugar a portagens reduzidas, uma vez que os custos de infra-estrutura, que só numa medida relativamente pequena dependem da frequência do tráfego, serão repartidos por um grande número de veículos. Relativamente a estradas como a auto-estrada do Brenner, nomeadamente, que está em forte concorrência com as outras possibilidades, pouco numerosas, de travessia dos Alpes, isto conduziria à situação inaceitável em que um novo aumento do tráfego implicaria necessariamente uma mais acentuada diminuição da portagem por veículo. Semelhante diminuição aumentaria ainda mais o carácter atractivo desta estrada segundo um

círculo vicioso que, nos seus efeitos, contradiz os objectivos em matéria de ambiente e os princípios que regulam a política dos transportes.

- 129 Uma aplicação tão estrita da directiva e, em particular, do seu artigo 7.º, alínea h), conduziria a resultados absurdos relativamente às estradas que atravessam os Alpes. Em contrapartida, uma interpretação desta directiva baseada num cálculo dos custos verdadeiros de utilização duma estrada permite, quanto a ela, chegar a um resultado conforme com a directiva e útil no plano da política do ambiente e da política dos transportes.
- 130 Importa referir em primeiro lugar que, contrariamente à tese defendida pelo Governo austríaco, a «rede de infra-estruturas em causa» na acepção do artigo 7.º, alínea h), da directiva tem em vista unicamente o troço de infra-estrutura pela utilização do qual é paga a portagem.
- 131 Admitir a tese do Governo austríaco permitiria aos Estados-Membros, através da forma de financiamento utilizada, pôr em cheque onexo que deve existir entre as taxas das portagens e os custos relativos à construção, à exploração e ao desenvolvimento do percurso em questão e conduziria assim a privar o artigo 7.º, alínea h), da directiva de grande parte do seu efeito útil.
- 132 Além disso, esta interpretação está em contradição flagrante com o artigo 7.º, alínea h), da directiva, na medida em que significa que, contrariamente às exigências desta disposição, as portagens e direitos de uso podem ser cobrados cumulativamente pela utilização do mesmo troço de auto-estrada para além dos casos em que tal é expressamente autorizado pelo artigo 7.º, alínea a), segunda frase, ou seja, as redes que comportam «a utilização de pontes, túneis e estradas de montanha que atravessam desfiladeiros», categoria em que se inclui a auto-estrada do Brenner.

- 133 Com efeito, ao admitir a tese defendida pelo Governo austríaco, chegar-se-ia à situação de os veículos dum peso total em carga igual ou superior a 12 toneladas contribuírem para financiar a totalidade da rede de auto-estradas financiada pela Asfinag ao mesmo tempo através de uma portagem paga pela utilização da auto-estrada do Brenner e pelos direitos de uso de que aqueles são além disso devedores pela utilização das infra-estruturas das auto-estradas austríacas em geral.
- 134 No que se refere à argumentação do Governo austríaco, segundo a qual a exigência de umnexo directo entre as taxas das portagens e os custos ligados à infra-estrutura em questão causaria baixas sucessivas das taxas das portagens nas auto-estradas de tráfego intenso que, em razão do aumento consecutivo do tráfego, teriam efeitos cada vez mais prejudiciais, em particular sobre o ambiente, basta referir que, se uma tal consequência se verificasse, seria o resultado de um mecanismo pretendido pelo legislador comunitário ao qual competiria, se fosse caso disso, tomar as medidas adequadas para corrigir a situação.
- 135 Em segundo lugar, no que diz respeito à alegação de uma ausência de nexo entre os aumentos controvertidos e os custos relativos à auto-estrada do Brenner, verifica-se que, como foi referido pelo advogado-geral nos n.ºs 61 e 62 das suas conclusões, resulta da análise das receitas e das despesas da sociedade Alpen Straßen relativas aos exercícios financeiros anteriores, assim como das previsões para os exercícios de 1995 a 1997, que, quando da adopção das medidas controvertidas, segundo as previsões das próprias autoridades austríacas, o montante das portagens cobradas na auto-estrada do Brenner já ultrapassava em mais de 150% o dos custos de construção, de exploração e de desenvolvimento relativos à mesma auto-estrada, abstraindo mesmo dos efeitos do aumento das tarifas das portagens consecutiva às medidas acima referidas.
- 136 Nestas condições, as duas alterações tarifárias em causa não podem ser consideradas como estando ligadas aos custos da rede de infra-estruturas em

causa na aceção do artigo 7.º, alínea h), da directiva. Aliás, o Governo austríaco justificou o segundo aumento controvertido essencialmente por razões de política de circulação e de ambiente.

- 137 No processo no Tribunal de Justiça, o Governo austríaco sustentou que se deviam tomar como referência outros dados para além daqueles que tinha transmitido durante a fase pré-contenciosa, a saber, os resultantes do novo modo de cálculo dos custos da rede de infra-estruturas apresentado por proposta da República da Áustria no quadro das negociações entre a União Europeia e a Confederação Suíça em matéria de transportes rodoviários de mercadorias, que seria análogo ao utilizado por este país terceiro para determinar os custos do corredor Basileia-Chiasso.
- 138 Quanto a este ponto, basta observar que, mesmo supondo que a apresentação tardia deste novo método de cálculo seja admissível, a República da Áustria não explicou em que medida o mesmo seria mais adequado para efeitos do cálculo dos custos da auto-estrada do Brenner que o método que ela tinha aplicado para o cálculo fornecido à Comissão no quadro da fase pré-contenciosa em resposta à acusação baseada no incumprimento do artigo 7.º, alínea h), da directiva. Além disso, como a Comissão justamente sublinhou, esta disposição implica que a adaptação das taxas das portagens seja consecutiva ao cálculo que a justifica. Assim, em princípio, não poderá justificar um aumento destas taxas através de um cálculo efectuado *a posteriori*.
- 139 Nestas condições, a segunda acusação deve ser julgada procedente.
- 140 Deve portanto concluir-se que, por um lado, ao ter procedido, em 1 de Janeiro de 1995 e em 1 de Fevereiro de 1996, a aumentos do preço das portagens do percurso completo da auto-estrada do Brenner, com exclusão dos percursos parciais desta mesma auto-estrada, e, por outro, ao não ter aplicado as referidas portagens unicamente com vista a cobrir os custos ligados à construção, à exploração e ao desenvolvimento da auto-estrada do Brenner, a República da

Áustria não cumpriu as suas obrigações que resultam, respectivamente, do artigo 7.º, alínea b), e do artigo 7.º, alínea h), da directiva.

Quanto às despesas

- ¹⁴¹ Nos termos do artigo 69.º, n.º 2, do Regulamento de Processo, a parte vencida é condenada nas despesas se a parte vencedora o tiver requerido. Tendo a Comissão pedido a condenação da Áustria e tendo esta sido vencida no essencial dos seus fundamentos, há que condená-la nas despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA

decide:

- 1) Por um lado, ao proceder, em 1 de Julho de 1995 e 1 de Fevereiro de 1996, a aumentos do preço das portagens do percurso completo da auto-estrada do Brenner, a via de trânsito através da Áustria utilizada maioritariamente por camiões de um peso total em carga igual ou superior a 12 toneladas,

destinados ao transporte de mercadorias, matriculados noutros Estados-Membros, com exclusão dos percursos parciais desta mesma auto-estrada utilizados em grande maioria por veículos com um peso total em carga autorizado igual ou superior a 12 toneladas, destinados ao mesmo tipo de transporte, matriculados na Áustria, e, por outro, ao não aplicar as portagens referidas unicamente com vista a cobrir os custos ligados à construção, à exploração e ao desenvolvimento da auto-estrada do Brenner, a República da Áustria não cumpriu as suas obrigações que resultam, respectivamente, do artigo 7.º, alínea b), da Directiva 93/89/CEE do Conselho, de 25 de Outubro de 1993, relativa à aplicação pelos Estados-Membros dos impostos sobre certos veículos utilizados para o transporte rodoviário de mercadorias, bem como das portagens e direitos de uso cobrados pela utilização de certas infra-estruturas.

2) A República da Áustria é condenada nas despesas.

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

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 26 de Setembro de 2000.

O secretário

O presidente

R. Grass

G. C. Rodríguez Iglesias