

DOMSTOLENS DOM  
den 26 september 2000 \*

I mål C-205/98,

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av L. Pignataro, rättstjänsten, och A. Buschmann, nationell tjänsteman med förordnande vid rättstjänsten, båda i egenskap av ombud, delgivningsadress: rättstjänsten, C. Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg, Luxemburg,

sökande,

mot

Republiken Österrike, företrädd av H. Dossi, Ministerialrat vid Bundeskansleramts rättsavdelning, i egenskap av ombud, delgivningsadress: Österrikes ambassad, 3, rue des Bains, Luxemburg,

svarande,

angående en talan om fastställelse av att Republiken Österrike har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 7 b och 7 h i rådets direktiv 93/89/EEG av den 25 oktober 1993 om medlemsstaternas tillämpning av skatter på vissa fordon

\* Rättegångsspråk: tyska.

som används för godstransporter på väg och tullar och avgifter för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 279, s. 32; svensk specialutgåva, område 7, volym 5, s. 37), dels genom att från och med den 1 juli 1995 och från och med den 1 februari 1996 höja vägtullarna för hela Brennermotorvägen, som är en genomfartsväg i Österrike vilken framför allt trafikeras av lastbilar från andra medlemsstater med en vikt som överstiger 12 ton, dels genom att inte ta ut dessa vägtullar enbart i syfte att täcka bygg- och hanteringskostnader samt utvecklingskostnader för Brennermotorvägen,

meddelar

#### DOMSTOLEN

sammansatt av ordföranden G.C. Rodríguez Iglesias, avdelningsordförandena J.C. Moitinho de Almeida (referent), L. Sevón och R. Schintgen samt domarna P.J.G. Kapteyn, C. Gulmann, J.-P. Puissochet, P. Jann, M. Wathelet, V. Skouris och F. Macken,

generaladvokat: A. Saggio,  
justitiesekreterare: avdelningsdirektören H.A. Rühl,

med hänsyn till förhandlingsrapporten,

efter att muntliga yttranden har avgivits vid förhandlingen den 1 december 1999 av: kommissionen, företrädd av L. Pignataro och M. Niejahr, rättstjänsten, i egenskap av ombud, och Republiken Österrike, företrädd av H. Dossi,

och efter att den 24 februari 2000 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

### Dom

- 1 Europeiska gemenskapernas kommission har genom ansökan, som inkom till domstolens kansli den 29 maj 1998, med stöd av artikel 169 i EG-fördraget (nu artikel 226 EG) väckt talan om fastställelse av att Republiken Österrike har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 7 b och 7 h i rådets direktiv 93/89/EEG av den 25 oktober 1993 om medlemsstaternas tillämpning av skatter på vissa fordon som används för godstransporter på väg och tullar och avgifter för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 279, s. 32, svensk specialutgåva, område 7, volym 5, s. 37, nedan kallat direktivet), dels genom att från och med den 1 juli 1995 och från och med den 1 februari 1996 höja vägtullarna för hela Brennermotorvägen, som är en genomfartsväg i Österrike vilken framför allt trafikeras av lastbilar från andra medlemsstater med en vikt som överstiger 12 ton, dels genom att inte ta ut dessa vägtullar enbart i syfte att täcka bygg- och hanteringskostnader och utvecklingskostnader för Brennermotorvägen.

## Direktivet

- 2 Enligt artikel 2 i direktivet avses i detta med ”vägtull” ”betalning av ett bestämt belopp för ett fordon som tillryggalägger en sträcka mellan två punkter på den infrastruktur som anges i artikel 7 d; beloppet skall grundas på det avstånd som tillryggalagts och på fordonskategori” (andra strecksatsen) och med ”fordon” ”motorfordon eller ledad fordonskombination uteslutande för godstransporter på väg och med en högsta tillåten bruttovikt av minst 12 ton” (fjärde strecksatsen).
- 3 Artikel 7 i direktivet har följande lydelse:

”Medlemsstaterna kan behålla eller införa vägtullar och/eller införa trafikavgifter enligt följande:

- a) Vägtullar och trafikavgifter får inte tas ut samtidigt för användandet av ett och samma vägavsnitt.

Medlemsstaterna kan emellertid ta ut vägtullar på nätverk där trafikavgifter tas ut, för användande av broar, tunnlar och bergspass.

- b) Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 8.2 e och 9 gäller att vägtullar och trafikavgifter inte får diskriminera direkt eller indirekt på

grund av åkarens nationalitet eller fordonets ursprung eller bestämmelseort.

...

- d) Vägtullar och trafikavgifter skall bara tas ut av dem som använder motorvägar eller andra flerfiliga vägar av motorvägskaraktär, broar, tunnlar och bergspass.

...

- h) Vägtullsatser skall vara relaterade till bygg- och hanteringskostnader och till utvecklingen av det berörda infrastrukturnätverket.”

4 Enligt artikel 13 i direktivet skulle medlemsstaterna sätta i kraft de lagar och andra författningar som var nödvändiga för att följa direktivet före den 1 januari 1995. Enligt akten om villkoren för Republiken Österrikes, Republiken Finlands och Konungariket Sveriges anslutning till de fördrag som ligger till grund för Europeiska unionen och om anpassning av fördragen (EGT C 241, 1994, s. 21, och EGT L 1, 1995, s. 1) gällde denna införlivandefrist även Republiken Österrike.

5 Domstolen ogiltigförklarade genom sin dom av den 5 juli 1995 i mål C-21/94, parlamentet mot rådet (REG 1995, s. I-1827), direktivet, med motiveringen att det hade antagits utan att parlamentet hade hörts på vederbörligt sätt. Direktivets verkningar skulle emellertid bestå till dess att ett nytt direktiv hade antagits.

- 6 Den 17 juni 1999 antog Europaparlamentet och rådet direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 187, s. 42). Detta ersätter det ogiltigförklarade direktivet, vilket framgår av fjärde övervägandet.

### Brennermotorvägen

- 7 Brennermotorvägen (A 13) förbinder Innsbruck i Österrike med italienska gränsen vid Brennerpasset. Den utgör en del av de vägavsnitt över Alperna som i den österrikiska förbundslagstiftningen har förklarats vara vägtullssträckor. Fram till år 1997 hade bolaget Alpen Straßen AG (nedan kallat Alpen Straßen) ansvar för driften, underhållet och utvecklingen av Brennermotorvägen, som är förbundsstatens egendom.
- 8 Sedan år 1983 finansieras anläggning och utveckling av Brennermotorvägen, liksom av övriga österrikiska motorvägar och motortrafikleder som går över Alperna, centralt av finansieringsbolaget Asfinag (nedan kallat Asfinag), som kontrolleras av förbundsstaten.
- 9 Enligt den reglering som var i kraft fram till år 1997 utgjorde intäkterna från vägtullsträckor intäkter för förbundsstaten, men enligt lagen var de avsedda för underhåll, drift, förvaltning och finansiering av infrastrukturen i fråga. Alpen Straßen använde de belopp som kom från intäkter från vägtullar direkt för att täcka kostnader för drift, underhåll och förbättring av infrastrukturen i fråga. De medel som inte togs i anspråk utbetalades till Asfinag, som använde dem för att täcka kreditkostnaderna för samtliga de vägprojekt som det finansierade. Den del av vägtullsintäkterna som utbetalades till Asfinag var endast tillräcklig för att

täcka en del av Asfinags årliga räntekostnad. Den österrikiska regeringen tillsköt mellanskillnaden ur statsbudgeten.

- 10 Genom Infrastrukturfinanzierungsgesetz (lag om infrastrukturfinansiering) av den 11 september 1997 överfördes retroaktivt från och med den 1 januari 1997 ansvaret för anläggning, planering, drift, underhåll och finansiering av de österrikiska motorvägarna och motortrafiklederna på Asfinag, som har befogenhet att ta ut vägtullar och trafikavgifter i eget namn och för egen räkning för att täcka sina kostnader.
  
- 11 Vägtullsystemet på Brennermotorvägen består av en huvudtullstation — Schönberg, ungefär 10 kilometer söder om Innsbruck — som är den enda vilken är belägen direkt på motorvägen, och av sekundära vägtullstationer belägna vid olika infarter till eller utfarter från motorvägen, däribland Stubaital, Matrei/Steinach, Nöblach och Brennersee.
  
- 12 Vad beträffar vägtull görs det skillnad mellan tre typer av sträckor, nämligen:
  - ”Totalsträcka” (”Gesamtstrecke”), vilken huvudsakligen motsvarar en sträcka på ungefär 34,5 kilometer mellan vägtullen vid Innsbruck-Öst eller Innsbruck-Väst och gränsstationen vid Brenner. Även sträckan på 19 kilometer mellan vägtullarna vid Schönberg och Matrei/Steinach är att anse som en totalsträcka.
  
  - ”Delsträckor” (”Teilstrecken”), nämligen sträckan från Innsbruck till Schönberg (10 km) och sträckan från Matrei/Steinach till gränsstationen vid Brenner (15,5 km), liksom vägvagnsintervall på dessa sträckor, såsom till exempel från Innsbruck-Öst till Patsch/Igls (7 km), från Innsbruck-Öst till Stubaital (10 km) och från Matrei/Steinach till Nöblach (7,4 km).

- ”Kortsträcka” (”Kurzstrecke”), vilken består av det sistnämnda vägvägnittet på 1,5 kilometer mellan Brennersee och gränsstationen vid Brenner.
- 13 Vägtullen för totalsträckan tas ut vid passage av huvudtullstationen Schönberg. Vägtullen för delsträckorna och kortsträckan tas ut vid de sekundära vägtullstationerna.
- 14 Vägtullsystemet ändrades dessutom med verkan från och med den 1 juli 1995 för fordon med mer än tre hjulaxlar. Denna avgiftsändring karakteriserades huvudsakligen av att det särskilda systemet till fördel för fordon med låg bullernivå som har mer än tre hjulaxlar upphävdes samt av att det infördes ett system med möjligheter till nedsättning i form av abonnemangskort till fördel för fordon med mer än tre hjulaxlar.
- 15 Vad beträffar totalsträckan avskaffades nämligen den nedsatta avgiften om 750 ATS som fordon med låg bullernivå med mer än tre hjulaxlar dittills hade åtnjutit, så att de blev tvungna att erlägga den fulla avgiften om 1 000 ATS, det vill säga 28,99 ATS per kilometer. Även möjligheterna till nedsättning genom köp av ett stämpelkort, genom vilket priset för sträckan kunde minskas till 600 ATS, det vill säga 17,39 ATS per kilometer, eller ett sträckkort enbart avsett för fordon med låg bullernivå, genom vilket priset för sträckan kunde minskas till 500 ATS, det vill säga 14,49 ATS per kilometer, upphävdes.
- 16 Vad beträffar delsträckorna var priset för sträckan före den första avgiftsändringen 300 ATS, det vill säga 30 ATS per kilometer för sträckan från Innsbruck till Schönberg och 19,35 ATS per kilometer för sträckan från Matrei/Steinach till gränsstationen vid Brenner. Genom köp av ett stämpelkort nedsattes detta pris till 200 ATS, det vill säga 20 ATS per kilometer på sträckan från Innsbruck till Schönberg och 12,90 ATS per kilometer på sträckan från Matrei/Steinach till gränsstationen vid Brenner. Avgiften 300 ATS bibehölls efter den 1 juli 1995, men stämpelkortet ersattes av ett förköpskort genom vilket sträckan från Innsbruck till Schönberg kunde trafikerats till oförändrat nedsatt avgift om 200 ATS, och



sträckan från Mautrei/Steinach till gränsstationen vid Brenner till förhöjd nedsatt avgift om 240 ATS, det vill säga 15 ATS per kilometer.

- 17 Vad beträffar kortsträckan förblev även priset för sträckan — 100 ATS, det vill säga 66,67 ATS per kilometer, vilket vid köp av ett stämpelkort minskas till 80 ATS, det vill säga 53,33 ATS per kilometer — oförändrat. Det förköpskort som ersatte stämpelkortet gjorde det möjligt att åtnjuta samma nedsatta avgift som tidigare.
- 18 Vägtullsystemet ändrades, vad beträffar fordon med mer än tre hjulaxlar, ånyo med verkan från och med den 1 februari 1996.
- 19 Priset för totalsträckan höjdes till 1 150 ATS, det vill säga 33,33 ATS per kilometer, för lastbilar med låg buller- och utsläppsnivå och till 1 500 ATS, det vill säga 43,48 ATS per kilometer för övriga fordon med mer än tre hjulaxlar. Vad beträffar nattrafik ökades priset till 2 300 ATS, det vill säga 66,67 ATS per kilometer, för samtliga fordon med mer än tre hjulaxlar. De nedsatta avgifterna återinfördes inte, då köp av ett förköpskort inte påverkar priset på sträckan.
- 20 Priset för delsträckorna om 300 ATS höjdes inte vid denna andra avgiftsändring. Inte heller höjdes de nedsatta avgifterna vid köp av förköpskort, 200 ATS respektive 240 ATS, beroende på sträcka. Det infördes inget särskilt system för nattrafik eller för fordon med låg buller- och utsläppsnivå.
- 21 Vad beträffar kortsträckan höjdes varken den fulla avgiften (100 ATS) eller den nedsatta avgift som medgavs vid köp av förköpskort (80 ATS).

- 22 Domstolen påpekar att vad beträffar sträckan från Innsbruck till Matrei/Steinach (19 km) och sträckan från Schönberg till Matrei/Steinach (9 km), vilka i princip anses vara en totalsträcka, tillämpas ett särskilt system, benämnt "halv avgift", på lastbilar med mer än tre hjulaxlar vid tur och returresa. Enligt detta system, vilket tillämpades redan före den 1 juli 1995, kan en returbiljett erhållas gratis för sträckan tur och retur från Matrei/Steinach till Innsbruck via huvudtullstationen i Schönberg, så att denna tur och returresa utförs till priset av en enkel resa (det vill säga 1150 eller 1 500 ATS i stället för 2 300 eller 3 000 ATS). Om tur och retursträckan betalas med förköpskort, utfärdar vägtullen i Schönberg för retursträckan en rabattkupong på 1 100 ATS på priset för totalsträckan för fordon med hög buller- och utsläppsnivå och en rabattkupong på 750 ATS på priset för totalsträckan för fordon med låg buller- och utsläppsnivå. Tack vare detta system kostar sträckan tur och retur inte mer än 400 ATS för alla fordon med mer än tre hjulaxlar, det vill säga 10,53 ATS per kilometer på den 38 kilometer långa sträckan Innsbruck—Matrei/Steinach—Innsbruck och 22,22 ATS per kilometer på den 18 kilometer långa sträckan Schönberg—Matrei/Steinach—Schönberg.
- 23 Slutligen skall det påpekas att tunga fordon för godstransporter med en högsta tillåten bruttovikt av minst 7,5 ton inte kan använda den avgiftsfria landsvägen vid Brenner som går längs motorvägen.

### Det administrativa förfarandet

- 24 Den österrikiska regeringen underrättade genom skrivelse av den 31 maj 1995 kommissionen om att den skulle ändra vägtullsystemet på Brennermotorvägen från och med den 1 juli 1995.
- 25 Den 9 juni 1995 anmodade kommissionen den österrikiska regeringen om att inkomma med mer omfattande upplysningar om detta nya system och att ta ställning till om det var förenligt med direktivet.

- 26 De österrikiska myndigheterna besvarade anmodan den 27 juni 1995.
- 27 Den 4 augusti 1995 begärde kommissionen att de österrikiska myndigheterna skulle inge en sammanställning av de årliga intäkterna och kostnaderna för Brennermotorvägen under de tio senaste åren samt en prognos för de två eller tre kommande åren, för att kunna avgöra om den ansenliga höjningen av vägtullsatsen från och med den 1 juli 1995 kunde motiveras av en ökning av kostnaderna.
- 28 Den österrikiska regeringen besvarade denna begäran den 15 januari 1996. Genom skrivelse samma dag underrättade den kommissionen om sitt beslut av den 9 januari 1996 att för andra gången ändra vägtullsystemet för Brennermotorvägen från och med den 1 februari 1996.
- 29 Såsom svar på en skrivelse från kommissionen av den 25 januari 1996 delgav de österrikiska myndigheterna den 8 februari 1996 kommissionen mer omfattande detaljer om skälen till denna ytterligare avgiftsändring.
- 30 Genom skrivelse av den 9 april 1996 meddelade kommissionen den österrikiska regeringen att den ansåg att de två aktuella avgiftsändringarna var oförenliga med direktivets krav. Enligt kommissionen innebar avgiftsändringarna en diskriminering i strid med artikel 7 b i direktivet, eftersom de enbart tillämpades på fordon med mer än tre hjulaxlar, av vilka de flesta inte var registrerade i Österrike, och dessutom enbart tillämpades på Brennermotorvägens totalsträcka, vilken var en nödvändig transitväg som också till största delen användes av fordon som inte var registrerade i Österrike, medan delsträckorna, som inte berördes av de omtvistade höjningarna, huvudsakligen användes av fordon registrerade i Österrike. Vidare stod de omtvistade höjningarna inte i proportion till bygg- och hanteringskostnaderna för Brennermotorvägen, i strid med kraven i artikel 7 h i direktivet. Följaktligen sände kommissionen, i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 169 i fördraget, en formell underrättelse till den österrikiska regeringen och uppmanade den att inom två månader inkomma

med ett yttrande över det aktuella väggtullsystemets påstådda oförenlighet med gemenskapsrätten.

- 31 I sitt svar av den 5 juni samma år tillbakavisade den österrikiska regeringen anmärkningen avseende en påstådd diskriminering i den mening som avses i artikel 7 b i direktivet, med motiveringen att de väggtullar som är tillämpliga på totalsträckan å ena sidan och delsträckorna å andra sidan inte utgjorde jämförbara situationer. Dessutom var även kraven i artikel 7 h i direktivet uppfyllda, eftersom de omtvistade höjningarna följde av de betydande kostnader som förorsakats av det österrikiska nätverket av motorvägar och motortrafikleder, som finansieras centralt av Asfinag.
- 32 Kommissionen begärde genom skrivelse av den 30 juli 1996 att den österrikiska regeringen skulle förklara varför — i synnerhet vad beträffar lastbilar med högst tre hjulaxlar — enbart österrikiska fordon kunde förvärva årskort. Den 10 oktober samma år meddelade den österrikiska regeringen kommissionen att den skulle upphäva denna skillnad i behandling med verkan från och med den 1 november 1996.
- 33 Eftersom kommissionen ansåg att de österrikiska myndigheternas förklaringar inte var övertygande sände den ett motiverat yttrande till den österrikiska regeringen den 13 januari 1997. I detta anförde den att Republiken Österrike genom de två omtvistade höjningarna åsidosatte bestämmelserna i artikel 7 b och 7 h i direktivet. Kommissionen uppmanade följaktligen denna medlemsstat att inom två månader vidta de åtgärder som var nödvändiga för att den skulle uppfylla sina skyldigheter enligt direktivet.
- 34 I sitt svar av den 28 maj 1997 vidhöll och utvecklade den österrikiska regeringen sin ståndpunkt. Genom skrivelse av den 7 november 1997 förklarade den det särskilda system som var tillämpligt på tur och retursträckan mellan Innsbruck och Matrei/Steinach (det särskilda systemet med halv avgift).

- 35 Slutligen översände den österrikiska regeringen genom skrivelse av den 17 februari 1998 till kommissionen för omprövning en ny beräkning av infrastrukturkostnaderna för Brennerpasset, vilken bygger på den beräkningsmetod som Schweiziska edsförbundet använde inom ramen för sina förhandlingar med Europeiska unionen i syfte att förklara nivån på de avgifter som det tar ut på lastbilar över 40 ton som går i transittrafik via korridoren från Basel till Chiasso.
- 36 Eftersom kommissionen ansåg att Republiken Österrike inte hade vidtagit nödvändiga åtgärder för att undanröja det fördragsbrott som läggs denna stat till last väckte den förevarande talan.

### Upptagande till sakprövning

- 37 Republiken Österrike har anfört att kommissionen fortsätter att väcka talan om fördragsbrott som grundas på direktivet, trots att mer än tre år har gått sedan det meddelades dom i det ovannämnda målet parlamentet mot rådet, varvid domstolen ogiltigförklarade direktivet, samtidigt som den fastslog att verkningarna av det ogiltigförklarade direktivet skulle bestå till dess att ett nytt direktiv hade antagits, vilket enligt domens ordalydelse skulle ske inom en rimlig tidsfrist.
- 38 Utan att direkt ifrågasätta att talan skall upptas till sakprövning anser den österrikiska regeringen att det är oförenligt med regeln att medlemsstaterna och gemenskapsinstitutionerna är skyldiga till ömsesidigt lojalt samarbete, vilken bland annat ligger till grund för artikel 5 i EG-fördraget (nu artikel 10 EG), att tillåta rådet att underlåta att vidta åtgärder för att återställa rättsenligheten och därigenom bibehålla detta rättsstridiga tillstånd till nackdel för medlemsstaterna.

- 39 Enligt Republiken Österrike strider det mot fördragets anda att anklaga denna stat för ett uppförande som påstås strida mot en rättsakt som har ogiltigförklarats av domstolen, eftersom den behöriga institutionens passivitet att avhjälpa denna situation sträcker sig mer än tre år tillbaka i tiden, i strid med artikel 176 första stycket i EG-fördraget (nu artikel 233 första stycket EG).
- 40 Svaranderegeringen anser att denna slutsats är ännu mera relevant i det förevarande fallet. Såsom domstolen har påpekat i domen i det ovannämnda målet parlamentet mot rådet, är det nämligen väsentliga ändringar som har införts i direktivets text i förhållande till det av parlamentet godkända förslaget till direktiv KOM (92) 405 slutlig (EGT C 311, s. 63), varför direktivet inte hade antagits i denna form om rådet återigen hade hört parlamentet. Dessutom har det i direktivet inte tagits tillräcklig hänsyn till miljöskydds krav.
- 41 Det skall inledningsvis påpekas att domstolen i domen i det ovannämnda målet parlamentet mot rådet, efter att ha beslutat att samtliga verkningar av det ogiltigförklarade direktivet skulle bestå provisoriskt till dess att ett nytt direktiv antagits, för att undvika avbrott i programmet för harmonisering av beskattningen av transporter och för att tillgodose viktiga rättssäkerhetsaspekter (punkterna 31 och 32), tillade att gemenskapslagstiftaren har en skyldighet att inom en rimlig tidsfrist rätta till det fel som har begåtts (punkt 33).
- 42 Såsom har påpekats i punkt 6 i denna dom antog Europaparlamentet och rådet den 17 juni 1999, det vill säga nästan fyra år efter avkunnandet av domen i det ovannämnda målet parlamentet mot rådet, direktiv 1999/62, vilket ersätter det ogiltigförklarade direktivet.
- 43 Även om en sådan fördröjning mellan domen om ogiltigförklaring och antagandet av det nya direktivet 1999/62 vid första anblicken kan förefalla lång, skall detta inte hindra kommissionen från att utföra sitt uppdrag som fördragets väktare och inleda förfarandet enligt artikel 169 i fördraget, vilket kan

leda till att talan väcks vid domstolen om fastställelse av underlåtenhet att uppfylla skyldigheterna enligt det ogiltigförklarade direktivet, vars verkningar — i enlighet med domslutet och domskälen i det ovan nämnda målet parlamentet mot rådet — skulle bestå trots att det ogiltigförklarats.

- 44 Det skall i detta avseende påpekas att syftet med förfarandet i artikel 169 i fördraget är att förhindra att medlemsstaterna underlåter att uppfylla de skyldigheter som åvilar dem på grund av gemenskapsrätten (se bland annat dom av den 1 mars 1966 i mål 48/65, Lütticke mot kommissionen, REG 1966, s. 27, s. 39; svensk specialutgåva, volym 1, s. 237) och att beslutet att inleda ett sådant förfarande eller inte dessutom omfattas av kommissionens befogenhet att göra en skönsmåssig bedömning.
- 45 Talan kan följaktligen upptas till sakprövning.

### Prövning i sak

- 46 Domstolen påpekar inledningsvis att det är ostridigt att Brennermotorvägen är en "motorväg" i den mening som avses i artikel 2 första strecksatsen i direktivet och att de vägtullar som uttas såsom vederlag för användningen av denna omfattas av begreppet "vägtull" såsom det definieras i artikel 2 andra strecksatsen i direktivet. Dessutom är de enda "fordon" som avses i direktivet de som motsvarar definitionen i artikel 2 fjärde strecksatsen i direktivet, nämligen fordon avsedda för godstransporter på väg med en högsta tillåten bruttovikt av minst 12 ton.
- 47 Kommissionen har genom sin talan anklagat Republiken Österrike för att för det första ha underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 7 b i direktivet, då de fordon med mer än tre hjulaxlar som berörs av de omtvistade höjningarna huvudsakligen är fordon som inte är registrerade i Österrike. För det andra har

Republiken Österrike underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 7 h i direktivet, genom att de ovannämnda höjningarna i strid med kraven i denna bestämmelse inte motiveras av bygg- och hanteringskostnader och utvecklingen av det berörda infrastrukturnätverket.

*Anmärkningen avseende åsidosättande av artikel 7 b i direktivet*

- 48 Kommissionen har understrukt att artikel 7 b i direktivet förpliktar medlemsstaterna att tillämpa vägtullar som inte diskriminerar direkt eller indirekt på grund av åkarens nationalitet eller fordonets ursprung eller bestämmelseort. De två omtvistade höjningarna medför emellertid en diskriminering såväl på grund av åkarens nationalitet som på grund av fordonets ursprung eller bestämmelseort.
- 49 Det är lämpligt att pröva de två delarna av denna anmärkning var för sig.

Påståendet om diskriminering på grund av åkarens nationalitet

- 50 Kommissionen har gjort gällande att de två ifrågasatta avgiftsändringarna har lett till att det har blivit avsevärt dyrare att trafikera totalsträckan, eftersom rabattmöjligheterna avskaffades från och med den 1 juli 1995 och priset på en sträcka därefter har höjts. Kommissionen har i detta avseende anfört att det är likgiltigt om prishöjningen beror på att rabattmöjligheterna har avskaffats eller på att avgifterna har höjts. Det är nämligen det ekonomiska resultatet, det vill säga att kostnaderna för användning av väginfrastrukturen faktiskt har ökat, som är avgörande för tillämpningen av direktivet, oberoende av de tekniska formerna för det vägtullsystem som ligger till grund för detta resultat.



- 51 Enligt kommissionen har de omtvistade höjningarna haft till effekt att det inom Brennermotorvägens vägtullsystem har uppstått en väsentlig nackdel för fordon som är registrerade i andra medlemsstater, vilka i allmänhet används av åkare som inte är österrikiska medborgare. De utländska åkare som är skyldiga att erlägga den högre avgiften för sträckan är klart missgynnade i förhållande till de till största delen österrikiska åkare som i praktiken nästan uteslutande trafikerar de vägavsnitt för vars användning det är möjligt att få en fördelaktigare avgift och särskilda rabatter.
- 52 Det uppenbart oproportionerliga priset för totalsträckan i förhållande till delsträckorna och till sträckan Innsbruck—Matrei/Steinach tur och retur innebär således en indirekt diskriminering på grund av åkarens nationalitet i den mening som avses i artikel 7 b i direktivet (se, i tillämpliga delar, dom av den 17 maj 1994 i mål C-18/93, Corsica Ferries, REG 1994, s. I-1783, punkterna 33—35, svensk specialutgåva, volym 15, s. 113).
- 53 Kommissionen anser att det även innebär en indirekt diskriminering att de omtvistade höjningarna inte avser samtliga fordon med mer än tre hjulaxlar, vilket är en kategori där fordon registrerade i utlandet är starkt dominerande.
- 54 Enligt den österrikiska regeringen ägde det inte rum någon höjning av vägtullsatsen den 1 juli 1995, eftersom avskaffandet av de rabatter och prissänkningar som hittills förekommit inte strider mot direktivet, i vilket det inte föreskrivs att prissänkningar eller rabatter skall beviljas eller bibehållas. Således infördes den enhetsavgift om 1 000 ATS per sträcka, som från och med den 1 juli 1995 gällde för alla lastbilar med mer än tre hjulaxlar som trafikerade totalsträckan, redan den 1 januari 1992.
- 55 Dessutom rör å ena sidan vägtullsystemet för totalsträckan och å andra sidan vägtullsystemet för delsträckorna och kortsträckan olika situationer som inte är jämförbara. Delsträckorna och kortsträckan på Brennermotorvägen trafikerar

huvudsakligen av fordon på mindre än 7,5 ton som på grund av sin viktklass kan använda riksvägen. Brennermotorvägens totalsträcka används däremot vad beträffar lastbilstrafik huvudsakligen av fordon på mer än 7,5 ton, för vilka det är förbjudet att använda den parallella riksvägen. Att utsträcka höjningen av vägtullarna även till delsträckorna och kortsträckan skulle ha medfört en oacceptabel överföring av trafik till det avgiftsfria vägnätet. Att höjningen av avgifterna begränsades till totalsträckan förefaller således berättigat enbart med hänsyn till denna annorlunda situation.

56 Även om enbart fordon med en högsta tillåten bruttovikt av minst 12 ton, som avses i direktivet, beaktas, leder inte höjningen av vägtullsatsen till en tillämpning av olika regler i identiska situationer, eftersom vägtullarna för hela sträckan inte ens efter de två ifrågasatta avgiftsändringarna var oproportionerliga i förhållande till dem som var tillämpliga på delsträckorna och kortsträckan.

57 Enligt de österrikiska myndigheterna borde en objektiv presentation av vägtullarna nämligen sammanfattas i en jämförelsetabell som omfattar samtliga möjliga sträckor på Brennermotorvägen och som dels anger deras avgift per kilometer, dels de olika typerna av trafik på dessa sträckor, varvid det görs skillnad mellan transittrafik (ursprung och bestämmelseort utanför Österrike), utgående trafik (ursprung i Österrike) eller inkommande trafik (bestämmelseort i Österrike) och inhemsk trafik (ursprung och bestämmelseort i Österrike). Om ett medelvärde beräknas genom att dessa kilometeravgifter adderas, erhålls för varje typ av trafik en genomsnittsavgift per kilometer, som därefter kan jämföras objektivt. En sådan beräkning ger en genomsnittsavgift per kilometer på 33,33 ATS för transittrafik, vilket är det resultat som även kommissionen kommit fram till. Motsvarande belopp för inkommande eller utgående trafik är ungefär 32,57 ATS per kilometer och för lokal trafik inom Brennermotorvägens område 36,79 ATS per km. De sålunda beräknade beloppen är helt likvärdiga. Således medför inte vägtullsystemet någon diskriminering som strider mot direktivet.

- 58 Enligt Republiken Österrike kan det inte göras någon objektiv och seriös jämförelse mellan avgiften för totalsträckan och avgiften för delsträckorna och kortsträckan utan att hänsyn tas till avgifterna för alla sektioner av sträckan. I motsats till vad kommissionen hävdar förekommer det nämligen skillnader i avgifterna såväl på de starkt trafikerade sträckorna (från 10,53 ATS per kilometer för Innsbruck—Matrei/Steinach till 66,67 ATS per kilometer för Stubaital—Patsch/Igls) som på de mindre trafikerade sträckorna (från 17,14 ATS per kilometer för Matrei/Steinach—Brennersee till 69,70 ATS per kilometer för Stubaital—Nößlach). För elva av de tjugo sträckor som beaktats är priset per kilometer högre än det pris som är tillämpligt på fordon med låg buller- och utsläppsnivå och som trafikerar totalsträckan dagtid.
- 59 Med hänsyn till att den genomsnittsavgift som fastställts enligt objektiva kriterier för totalsträckan inte skiljer sig väsentligt från den som är tillämplig på delsträckorna och på kortsträckan och att det följaktligen, i avsaknad av olikhet i behandling, inte föreligger någon indirekt diskriminering, är vetskapen om hur stor procentuell andel fordon som trafikerar vilka sträckor och vilket ursprung de har följaktligen ointressant.
- 60 Vad beträffar påståendet att de två ifrågasatta avgiftsändringarna begränsade sig till fordon med mer än tre hjulaxlar, vilka huvudsakligen var registrerade i andra medlemsstater, har den österrikiska regeringen hävdat att det är oriktigt att påstå att den oförändrade avgiften för fordon med högst tre hjulaxlar nästan uteslutande erläggs av österrikiska fordon. Denna avgift är nämligen även tillämplig på nästan alla bussar. Av de bussar som använder Brennermotorvägen utgörs 42 procent av kategori B (fordon med högst tre hjulaxlar med en höjd på mer än 1,30 meter från marken på främre hjulaxeln), och ungefär 93 procent av denna siffra utgörs av bussar registrerade i andra medlemsstater. Vad beträffar andra transportfordon med högst tre hjulaxlar är 32 procent registrerade i utlandet och 68 procent i Österrike. Andelen utländska bussar var således 39 procent ( $42 \text{ procent} \times 0,93$ ) och andelen utländska lastbilar 19 procent ( $58 \text{ procent} \times 0,32$ ). Således utgjordes totalt 58 procent av fordonen i kategori B av utländska fordon.

- 61 I motsats till kommissionen anser den österrikiska regeringen vidare att fordon med mer än tre hjulaxlar inte befinner sig i en situation som är jämförbar med situationen för fordon med högst tre hjulaxlar, eftersom de i högre grad sliter ned vägarna och förorenar miljön.
- 62 Domstolen påpekar att kommissionen genom sin första anmärknings första del i huvudsak anklagar Republiken Österrike för att genom de två ifrågasatta avgiftsändringarna ha fastställt vägtullarna på ett sådant sätt att de för det första medför en indirekt diskriminering på grund av åkarens nationalitet i den mening som avses i artikel 7 b i direktivet, genom att dessa ändringar till största delen berör fordon som är registrerade i övriga medlemsstater.
- 63 Såsom generaladvokaten med rätta har anfört i punkt 22 i sitt förslag till avgörande, finns det skäl att instämma i kommissionens åsikt att vid fastställandet av om det föreligger en indirekt diskriminering på grund av åkarens nationalitet utgör, på nuvarande utvecklingsstadium för godstransporter på väg inom Europeiska unionen, registreringen av fordonet ett giltigt kriterium, eftersom fordon som är registrerade i en medlemsstat i regel används av ekonomiska aktörer i denna medlemsstat (se i tillämpliga delar vad beträffar fartyg som för inhemsk flagg domen i det ovannämnda målet *Corsica Ferries*, punkt 33). Den österrikiska regeringen har för övrigt inte i det förevarande förfarandet ifrågasatt ett sådant samband mellan åkarens nationalitet och registreringsstaten för de fordon som denne använder.
- 64 Domstolen konstaterar vidare att de två ifrågasatta avgiftsändringarna enbart rör fordon med mer än tre hjulaxlar som trafikerar Brennermotorvägens totalsträcka, vilket även kommissionen har hävdat.
- 65 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkterna 25 och 26 i sitt förslag till avgörande, framgår det nämligen klart av en jämförelse mellan de olika

vägtullsatserna som tillämpas på Brennermotorvägen, vilka har beskrivits i punkterna 15—22 i denna dom, att, bortsett från en liten höjning — från 200 ATS till 240 ATS — av den nedsatta avgiften för delsträckan Matrei/Steinach-gränstationen vid Brenner, de två ifrågasatta avgiftsändringarna har lett till en avsevärd höjning av vägtullsatsen enbart för fordon med mer än tre hjulaxlar som trafikerar Brennermotorvägens totalsträcka. Såsom kommissionen med rätta har påpekat, ändras detta konstaterande inte på något sätt av att de omtvistade höjningarna delvis beror på att de nedsatta avgifterna har avskaffats.

- 66 Från och med den 1 februari 1996 höjdes således vägtullsatsen för fordon med mer än tre hjulaxlar som trafikerar totalsträckan med 150 procent vid trafik dagtid och med 283 procent vid trafik nattetid, i förhållande till den situation som rådde före den 1 juli 1995. Vad beträffar fordon med låg buller- och utsläppsnivå, utgör höjningen 130 procent för en dagsträcka och 360 procent för en nattsträcka. Fordon med högst tre hjulaxlar har däremot, oavsett vilken sträcka som valts, inte berörts av de omtvistade höjningarna, liksom fordon med mer än tre hjulaxlar som inte tillryggalägger Brennermotorvägens totalsträcka, med undantag för den ovannämnda mindre ändringen avseende sträckan från Matrei/Steinach till gränstationen vid Brenner. Slutligen har priset på sträckan Schönberg—Matrei/Steinach tur och retur förblivit oförändrat beroende på det särskilda system med halv avgift som används på denna sträcka.
- 67 Domstolen påpekar dessutom att det framgår av den tekniska studien kallad ”Alpenquerender Straßengüterverkehr (godstransport på väg över Alperna) 1994”, som utfördes i Wien år 1995 på begäran av förbundsekonominministeriet (nedan kallad 1995 års tekniska studie) och vars resultat inte har ifrågasatts av den österrikiska regeringen, att ungefär 84 procent av fordonen med mer än tre hjulaxlar, vilka till 99 procent trafikerar Brennermotorvägens totalsträcka, inte är registrerade i Österrike.
- 68 Med hänsyn till det i punkt 63 i denna dom fastställda sambandet mellan den stat där åkarna är medborgare och registreringsstaten för de fordon som de använder, skall det under dessa förhållanden konstateras att de omtvistade höjningarna som

följde på de två ifrågasatta avgiftsändringarna till största delen berör åkare i andra medlemsstater.

- 69 För att kunna fastställa om det i artikel 7 b i direktivet föreskrivna förbudet mot diskriminering grundad på åkarens nationalitet har åsidosatts vid fastställandet av vägtullsatsen, skall det undersökas om de fordon som inte är registrerade i Österrike och som till största delen berörs av de omtvistade höjningarna befinner sig i en situation som är jämförbar med situationen för fordon som är registrerade i Österrike, i motsats till vad den österrikiska regeringen har påstått. De sistnämnda fordonen berörs till största delen inte av de ovannämnda höjningarna och betalar enligt kommissionen ett mycket lägre pris per tillryggalagd kilometer.
- 70 Enligt domstolens rättspraxis kan nämligen en diskriminering enbart bestå av en tillämpning av olika regler i lika situationer eller av samma regel i olika situationer (se bland annat dom av den 14 februari 1995 i mål C-279/93, Schumacker, REG 1995, s. I-225, punkt 30).
- 71 Enligt kommissionen skall man jämföra situationen för fordon med mer än tre hjulaxlar som tillryggalägger Brennermotorvägens totalsträcka med situationen för fordon med mer än tre hjulaxlar som tillryggalägger en delsträcka liksom fordon med högst tre hjulaxlar som tillryggalägger totalsträckan.
- 72 Vad för det första beträffar jämförelsen mellan fordon med mer än tre hjulaxlar som trafikerar totalsträckan och fordon med mer än tre hjulaxlar som trafikerar delsträckorna, har kommissionen som svar på en skriftlig fråga från domstolen uppgett vilka av dessa delsträckor som skall beaktas vid jämförelsen. Enligt kommissionen är det fråga om fyra sträckor, nämligen sträckan från Innsbruck till Schönberg (eller Stubaital) på ungefär 10 km, vars oförändrade kostnad med förköpskort uppgår till 200 ATS, det vill säga 20 ATS per kilometer, sträckan från Innsbruck till Matrei/Steinach på ungefär 19 km, vars oförändrade kostnad med det särskilda systemet med halv avgift och med förköpskort uppgår till 200 ATS, det vill säga 10,53 ATS per kilometer, sträckan från Schönberg till gränsstationen

vid Brenner på ungefär 24,5 km, vars vägtullsystem motsvarar det som är tillämpligt på totalsträckan, och slutligen sträckan från Matrei/Steinach till gränsstationen vid Brenner på ungefär 15,5 km, vars kostnad är 240 ATS, det vill säga 15,48 ATS per kilometer.

- 73 Såsom generaladvokaten har anfört i punkt 34 i sitt förslag till avgörande skall vid jämförelsen de tre sträckorna Innsbruck—Schönberg, Innsbruck—Matrei/Steinach och Matrei/Steinach—gränsstationen vid Brenner beaktas. Däremot finns det inget godtagbart skäl att beakta den av kommissionen anförda sträckan från Schönberg till gränsstationen vid Brenner såsom delsträcka, eftersom denna sträcka på alla punkter är att jämställa med totalsträckan.
- 74 Den österrikiska regeringens uppfattning, att samtliga delsträckor måste beaktas vid jämförelsen med genomsnittspriset per kilometer vid användningen av totalsträckan, kan inte godtas.
- 75 Såsom generaladvokaten med rätta har påpekat i punkt 35 i sitt förslag till avgörande skall det vid jämförelsen nämligen tas hänsyn till de delsträckor som faktiskt används av fordon med mer än tre hjulaxlar för att utföra liknande typer av transport som den som förekommer på totalsträckan. Såsom kommissionen träffande har anmärkt är emellertid de i punkt 72 i denna dom nämnda sträckorna de enda som betjänar ekonomiskt sett betydelsefulla orter, nämligen Innsbruck, Fulpmes, nära Stubaital, och Matrei, medan de andra städer som är belägna längs motorvägen framför allt är av turistintresse. Under dessa förhållanden utgår domstolen från att fordon med mer än tre hjulaxlar som trafikerar dessa delsträckor och totalsträckan har liknande skäl att förflytta sig, nämligen godstransporter med lastbil, antingen i transit vid användningen av totalsträckan eller från eller till en av de orter som betjänas av de nämnda delsträckorna. Däremot skall de sträckor som saknar intresse eller enbart är av underordnat intresse för detta slags transport inte beaktas vid jämförelsen.

- 76 Det är förvisso ostridigt att av det totala antalet fordon med mer än tre hjulaxlar endast 1 procent trafikerar delsträckorna på Brennermotorvägen. Det är emellertid också ostridigt att de fordon med mer än tre hjulaxlar som tillryggalägger de nämnda delsträckorna till största delen är registrerade i Österrike. För att kunna fastställa om det föreligger diskriminering är det emellertid utslagsgivande hur många procent inhemska respektive utländska åkare som ingår i de två grupper som skall jämföras och inte antalet medlemmar i respektive grupp. Om det är fråga om olika behandling består den följaktligen i att största delen av de fordon som ingår i den gynnade gruppen är registrerade i Österrike, medan största delen av de fordon som ingår i den missgynnade gruppen, som utgör 99 procent av den totala trafiken med fordon med mer än tre hjulaxlar, inte är registrerade i Österrike.
- 77 Den österrikiska regeringen har vidare gjort gällande att såväl den låga andelen trafik med tunga fordon på delsträckorna som den omständigheten att denna trafik består av fordon som praktiskt taget inte används nattetid motiverade att det system med differentierade avgifter som genomförts på totalsträckan, där avgiften är beroende av buller- och utsläppsnivån för fordon med mer än tre hjulaxlar eller av den tidpunkt då de körs, inte utsträcktes till delsträckorna, på grund av de administrativa kostnader som driften av ett sådant system ger upphov till. De österrikiska myndigheterna anser sig följaktligen inte ha tillämpat olika bestämmelser på lika situationer.
- 78 I detta avseende är det tillräckligt att påpeka att denna argumentation enbart gäller den aspekten av vägtullsystemet att det föreskrivs en differentierad avgift som är beroende av buller- och utsläppsnivån för fordon med mer än tre hjulaxlar eller den tidpunkt då de körs, såsom systemet har tillämpats på totalsträckan efter den andra ifrågasatta avgiftsändringen. Genom denna argumentation besvaras emellertid inte kommissionens anmärkning att Republiken Österrike har åsidosatt icke-diskrimineringsprincipen, genom att för fordon med mer än tre hjulaxlar som trafikerar totalsträckan avskaffa de möjligheter till rabatt på avgifterna som gällde före den första ifrågasatta avgiftsändringen och, vid den andra ifrågasatta avgiftsändringen, höjt den grundavgift som är tillämplig på fordon med mer än tre hjulaxlar som trafikerar totalsträckan. Medlemsstaterna kan i vilket fall som helst inte åberopa administrativa svårigheter för att införa eller bibehålla diskriminerande bestämmelser (se i detta avseende i synnerhet dom



av den 7 april 1992 i mål C-45/91, kommissionen mot Grekland, REG 1992, s. I-2509, punkt 21).

- 79 Det skall under dessa förhållanden konstateras att vad beträffar fordon med mer än tre hjulaxlar som utför godstransport förekommer det en skillnad i behandling mellan å ena sidan fordon som trafikerar totalsträckan och som till största delen inte är registrerade i Österrike och å andra sidan fordon som befinner sig i en jämförbar situation och trafikerar de delsträckor som avses i punkt 73 i denna dom och till största delen är registrerade i Österrike.
- 80 Såsom framgår av kommissionens uppgifter, vilka inte har bestridits av den österrikiska regeringen, betalas nämligen för fordon med mer än tre hjulaxlar som trafikerar en av de tre delsträckor som avses i punkt 73 i denna dom, efter de två omtvistade höjningarna, 20 ATS per kilometer, 10,53 ATS per kilometer respektive 15,48 ATS per kilometer, vilket ger ett genomsnitt på 15,34 ATS per kilometer. Däremot betalas för fordon med mer än tre hjulaxlar, efter dessa höjningar, på totalsträckan dagtid 33,33 ATS per kilometer om de uppfyller de högre kraven avseende föroreningar och buller och 43,48 ATS per kilometer i övriga fall samt 66,67 ATS per kilometer nattetid.
- 81 Detta påstående bekräftas om man ser till lagstiftningshistorien bakom de två ifrågasatta avgiftsändringarna. I det beslut av det regionala parlamentet i delstaten Tyrolen av den 17 maj 1995 som ligger till grund för de nämnda avgiftsändringarna underströks nämligen att det var nödvändigt att skydda de "inhemska åkarna" ("heimischen Frächter") från "stora belastningar" till följd av dessa avgiftsändringar.
- 82 För det andra skall det undersökas om, såsom kommissionen dessutom har hävdad, fordon med mer än tre hjulaxlar som trafikerar totalsträckan respektive fordon med högst tre hjulaxlar som trafikerar samma sträcka behandlas olika.

- 83 Domstolen påpekar genast i detta avseende, i motsats till de argument som utvecklats av den österrikiska regeringen, att vid prövningen av om det föreligger diskriminering i den mening som avses i direktivet det inte, såsom för fordon med högst tre hjulaxlar, kan tas hänsyn till vare sig bussar eller alla andra fordon som inte motsvarar definitionen av fordon i artikel 2 fjärde strecksatsen i direktivet, vilken avser motorfordon eller ledad fordonskombination ”uteslutande för godstransporter på väg och med en högsta tillåten bruttovikt av minst 12 ton”.
- 84 Den österrikiska regeringens argument, att alla jämförelser mellan fordon med mer än tre hjulaxlar och fordon med högst tre hjulaxlar är olämpliga eftersom de förstnämnda, på grund av deras högre vikt och motorstyrka, innebär större skada för miljön, kan inte heller accepteras.
- 85 I detta avseende är det nämligen tillräckligt att anmärka dels att den österrikiska regeringen inte har ifrågasatt kommissionens påstående att det slitage på infrastrukturen som ett visst fordon framkallar inte enbart beror på antalet hjulaxlar utan även på andra faktorer, såsom totalvikten i förhållande till antalet hjulaxlar, axeltrycket och drivaxelns fjädringssystem. Såsom kommissionen även har påpekat finns det vidare inte något som pekar på att fordon med mer än tre hjulaxlar innebär en väsentligt större skada för miljön än fordon med högst tre hjulaxlar, eftersom mer än 90 procent av fordonen med mer än tre hjulaxlar uppfyller normerna för att omfattas av den avgift som är tillämplig på lastbilar med låg buller- och utsläppsnivå, vilket den österrikiska regeringen också medger.
- 86 Domstolen skall följaktligen pröva om de flesta av fordonen är registrerade i Österrike inom kategorin fordon med högst tre hjulaxlar som trafikerar totalsträckan, vilka inte berörs av de omtvistade höjningarna och därför tillhör den gynnade gruppen. Om detta är fallet innebär det en olikhet i behandling till nackdel för fordon med mer än tre hjulaxlar som berörs av de två ifrågasatta

avgiftsändringarna och som till största delen är registrerade i andra medlemsstater.

- 87 Såsom generaladvokaten har anfört i punkt 42 i sitt förslag till avgörande kan man, med stöd av de uppgifter som framgår av 1995 års tekniska studie, som har åberopats av kommissionen till stöd för dess första anmärkning, anta att, år 1994, ungefär en fjärdedel av de fordon med högst tre hjulaxlar som trafikerade totalsträckan var registrerade i Österrike. På grundval av dessa uppgifter kan det inte fastställas någon diskriminering på grund av åkarens nationalitet mellan de två fordonskategorierna i fråga, eftersom de flesta av de fordon som inte är registrerade i Österrike och, följaktligen, de åkare som inte är österrikiska åtnjuter de fördelaktiga avgifter som är tillämpliga på fordon med högst tre hjulaxlar.
- 88 Av vad anförts följer att de två ifrågasatta avgiftsändringarna har till verkan att gynna österrikiska åkare i förhållande till åkare som är medborgare i andra medlemsstater genom att dessa avgiftsändringar berör fordon med mer än tre hjulaxlar som tillryggalägger Brennermotorvägens totalsträcka och de flesta inte är registrerade i Österrike, i motsats till de fordon med mer än tre hjulaxlar som utför en motsvarande transport på vissa delsträckor och som till största delen är registrerade i Österrike.
- 89 För att motivera dessa skillnader i avgifter har den österrikiska regeringen emellertid gjort gällande dels att en höjning av vägtullarna på delsträckorna skulle medföra en stor förflyttning av lokal och regional trafik av fordon på mindre än 7,5 ton till riksvägsnätet, vilket är oacceptabelt för lokalbefolkningen. Vidare är det nödvändigt att genom de omtvistade höjningarna på totalsträckan bekämpa företeelsen "omvägstransit" ("Umwegtransit"). Denna företeelse innebär att 30—40 procent av fordonen med mer än tre hjulaxlar som utför godstransport mellan Tyskland och Nordeuropa å ena sidan och Italien å andra sidan gör en omväg via Österrike för att åtnjuta lägre avgifter än dem som är tillämpliga i synnerhet i Schweiz.

- 90 Såsom kommissionen har påpekat under förhandlingen kan emellertid de skillnader i avgiftssättning som påpekas i punkt 80 i denna dom inte motiveras av miljöskyddsskäl eller av hänsyn till den nationella transportpolitiken.
- 91 Enligt första och andra övervägandet i direktivet är det för att kunna avlägsna snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag i medlemsstaterna en förutsättning att avgiftssystemen harmoniseras och att rättvisa ordningar införs för att ta ut infrastrukturkostnader av åkare. Dessa mål kan endast uppnås i etapper. I tionde övervägandet påpekas att i avvaktan på att tekniskt och ekonomiskt lämpligare avgiftsformer införs kan snedvridningarna av konkurrensen mellan transportföretag i medlemsstaterna minskas genom möjligheten att behålla eller införa vägtullar och införa trafikavgift på motorvägar och under vissa förhållanden andra vägtrafikavgifter. I elfte övervägandet anges i detta avseende att vägtullar och trafikavgifter inte bör vara diskriminerande.
- 92 Det framgår av dessa överväganden att gemenskapslagstiftaren, samtidigt som han var medveten om att snedvridningar av konkurrensen inom området för godstransport på väg endast kan avlägsnas i etapper, klart har visat att han håller fast vid att detta mål skall uppnås, eftersom det är nödvändigt för den inre marknadens goda funktion, och i detta syfte närmare bestämt har beslutat att harmonisera vissa aspekter av systemet för vägtullar och trafikavgifter.
- 93 Detta förklarar varför gemenskapslagstiftaren inom det område som omfattas av direktivet har avsett att möjliggöra för medlemsstaterna att avvika från de regler som föreskrivs inom detta område enbart av de skäl som föreskrivs i direktivet och under iakttagande av de villkor som fastställs i detta.

- 94 Således måste ytterligare undantag från eller ytterligare nedsättning av fordons-skatte godkännas av rådet och grunda sig på en särskild politik som är av socioekonomisk art eller knuten till medlemsstatens infrastruktur (artikel 6.5 a i direktivet).
- 95 Däremot föreskrivs varken i övervägandena till direktivet eller i bestämmelserna i detta någon möjlighet att åberopa skäl avseende den nationella transportpolitiken eller skyddet för miljön för att motivera en avgiftssättning som leder till indirekt diskriminering i den mening som avses i artikel 7 b i direktivet. Inte heller någon annan bestämmelse i direktivet medger avvikelser från icke-diskriminerings-principen vid fastställandet av vägtullsats.
- 96 Denna tolkning av direktivet bekräftas av det nya direktivet 1999/62 som antogs på grundval av EG-fördraget i, dess lydelse enligt Amsterdamfördraget.
- 97 I direktiv 1999/62, i vilket numera ingår hänsyn till miljöskydd och en balanserad utveckling av transportnätet när vägtullsats fastställs, stadgas nämligen i artikel 7.4 ett förbud mot diskriminering på grund av åkarens nationalitet, vilket är identiskt med förbudet i artikel 7 b i det ogiltigförklarade direktivet. Enligt artikel 7.10 första stycket i direktiv 1999/62 är det dock tillåtet för medlemsstaterna att variera vägtullsatserna såväl i förhållande till fordonens utsläppsklasser, förutsatt att ingen tullsats är mer än 50 procent högre än tullsatsen för likvärdiga fordon som uppfyller de striktaste normerna för utsläpp, som i förhållande till tidpunkten på dygnet, förutsatt att ingen tullsats är mer än 100 procent högre än tullsatsen under den billigaste perioden av dygnet. Alla variationer i de vägtullar som tas ut med avseende på fordonens utsläppsklasser eller tidpunkten på dygnet skall dessutom stå i proportion till det eftersträlvade målet (artikel 7.10 andra stycket i direktiv 1999/62).

- 98 Överväganden avseende skyddet för miljön kan således enbart beaktas inom den strikta ram som fastställts i direktiv 1999/62. Om sådana överväganden hade kunnat åberopas inom området för det ogiltigförklarade direktivet skulle emellertid detta system ha bibehållits i det nya direktivet 1999/62, vilket i enlighet med artikel 6 EG innehåller miljöhänsyn.
- 99 Av vad anförts följer att gemenskapslagstiftarens avsikt med att anta direktivet var att förbjuda skillnader i avgiftssättning som direkt eller indirekt grundas på åkarens nationalitet eller på transportens ursprung eller bestämmelseort inom det särskilda området för fastställande av vägtullsats, utan att möjliggöra något undantag i detta avseende.
- 100 Till detta kommer att de syften som åberopats av den österrikiska regeringen är föremål för andra regleringar såsom till exempel, inom området för åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon, rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon (EGT L 36, 1998, s. 33, svensk specialutgåva, område 15, volym 8, s. 36), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 96/1/EG av den 22 januari 1996 (EGT L 40, s. 1). Vad närmare bestämt beträffar målet att minska godstransporter med lastbil i transit genom Österrike skall nämnas kommissionens förordning (EG) nr 3298/94 av den 21 december 1994 om det närmare förfarandet i systemet med transiträttigheter (miljöpoäng) för transport med tung lastbil genom Österrike, upprättat genom artikel 11 i protokoll nr 9 till anslutningsakten för Norge, Österrike, Finland och Sverige (EGT L 341, s. 20; svensk specialutgåva, område 7, volym 5, s. 189), i dess ändrade lydelse enligt kommissionens förordning (EG) nr 1524/96 av den 30 juli 1996 (EGT L 190, s. 13).
- 101 Av detta följer att den första anmärkningens första del är grundad, eftersom skillnaden i avgiftssättning för fordon med mer än tre hjulaxlar som utför en

godstransport beroende på om dessa fordon trafikerar Brennermotorvägens totalsträcka eller en av de tre delsträckor som avses i punkt 73 i denna dom, till nackdel för åkare som är medborgare i andra medlemsstater, innebär en indirekt diskriminering grundad på åkarens nationalitet, vilken strider mot artikel 7 b i direktivet.

Påståendet om diskriminering på grund av transportens ursprung eller bestämmelseort

- 102 Enligt kommissionen utgör vägtullsystemet på Brennermotorvägen efter de två ifrågasatta avgiftsändringarna även en indirekt diskriminering på grund av "transportens ursprung" eller "bestämmelseort" i den mening som avses i artikel 7 b i direktivet.
- 103 Kommissionen har i detta avseende påpekat att eftersom detta system är tillämpligt utan någon åtskillnad med avseende på transportens ursprung eller bestämmelseort och skillnaden i avgifter mellan totalsträckan, delsträckorna och kortsträckan formellt sett grundas på ett objektiva kriterium, nämligen sträckans längd, kan det inte fastställas någon direkt diskriminering på grund av transportens ursprung eller bestämmelseort. Enligt kommissionen föreligger det emellertid en indirekt diskriminering, eftersom totalsträckan av naturliga skäl till stor del (80 procent) används för transittrafik (ursprung och bestämmelseort utanför Österrike), medan delsträckorna och kortsträckan huvudsakligen används av lastbilar vars ursprung eller bestämmelseort ligger inom det österrikiska territoriet.
- 104 Skillnaden i avgifter mellan de olika sträckorna motsvarar dock inte skillnaden mellan de nämnda sträckornas längd. Detta beror på att vägtullsatsen ibland har

höjts enbart för totalsträckan med mer än 100 procent och att priset per kilometer, i synnerhet då förköpskort används för delsträckor och för sträckan Innsbruck—Matrei/Steinach tur och retur, är uppenbart lägre än priset på totalsträckan efter de två omtvistade höjningarna, såsom har påpekats i punkt 72 i denna dom.

- 105 Kommissionen anser därför att den omständigheten att de två omtvistade höjningarna i stort sett endast avser fordon med mer än tre hjulaxlar som trafikerar Brennermotorvägens totalsträcka även utgör en indirekt diskriminering på grund av "transportens ursprung" eller "bestämmelseort".
- 106 Den österrikiska regeringen har gjort gällande att påståendet om diskriminering på grund av transportens ursprung eller bestämmelseort grundas på felaktiga premisser. De avgifter som är tillämpliga på totalsträckan är väl avvägda i förhållande till dem som är tillämpliga på delsträckorna. Dessutom anser den österrikiska regeringen att kommissionens uppfattning att de två ifrågasatta avgiftsändringarna innebär en diskriminering, eftersom de endast berör lastbilar med mer än tre hjulaxlar, är felaktig. De sistnämnda skall i vissa avseenden klassificeras i en annan kategori än den för lastbilar som har ett lägre antal hjulaxlar, i synnerhet eftersom de medför större slitage på vägarna samt mera föroreningar. Således föreligger det en annorlunda situation i den mening som avses i den rättspraxis som nämns i punkt 70 i denna dom, vilken motiverar en annan behandling.
- 107 Den österrikiska regeringen har tillagt att även om den största delen (94 procent) av transittrafiken utförs av fordon registrerade i utlandet, av vilka 96 procent är tunga fordon och således ingår i vägtullkategorierna C/F (fordon med mer än tre hjulaxlar), utförs den inkommande eller utgående trafiken till 73 procent av österrikiska fordon, vilka till 90 procent består av tunga fordon. Således måste de sistnämnda själva erlägga de avgifter som är tillämpliga på kategorierna C/F. Vad beträffar den inhemska trafiken, dominerar naturligtvis de sträckor som enbart



berör avsnitt av motorvägen. De används i praktiken uteslutande av österrikiska lastbilar.

108 Enligt Republiken Österrike kan det således inte vara fråga om indirekt diskriminering vad beträffar avreseplatsen och ankomstplatsen, eftersom även den inkommande eller utgående trafik som till övervägande delen utförs av österrikiska tunga fordon i kategorierna C/F trafikerar sträckan i sin helhet.

109 För att alla former av snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag i medlemsstaterna skall undvikas är enligt artikel 7 b i direktivet vid tillämpningen av trafikavgifter och vägtullar, förutom direkt eller indirekt diskriminering på grund av åkarens nationalitet, även diskriminering på grund av fordonets ursprung eller bestämmelseort förbjuden.

110 Kommissionen avser i detta avseende i den första anmärkningens andra del i huvudsak att visa att de ifrågasatta avgiftsändringarna, till den del de berör fordon med mer än tre hjulaxlar som trafikerar Brennermotorvägens totalsträcka, vilka till största delen utför transittrafik genom det österrikiska territoriet, innebär en indirekt diskriminering grundad på transportens ursprung och bestämmelseort, dels i förhållande till fordon med mer än tre hjulaxlar som trafikerar delsträckor, dels i förhållande till fordon med högst tre hjulaxlar som tillryggalägger totalsträckan, vilka inte huvudsakligen är avsedda för transittrafik.

111 Såsom framgår av denna dom tas de två ifrågasatta avgiftsändringarna nästan helt ut på fordon med mer än tre hjulaxlar som tillryggalägger Brennermotorvägens totalsträcka. Såsom generaladvokaten har anfört i punkt 49 i sitt förslag till avgörande kan man dessutom av de uppgifter avseende år 1994 som framgår av

1995 års tekniska studie dra slutsatsen att största delen av de fordon med mer än tre hjulaxlar som trafikerar totalsträckan utför transittrafik.

- 112 Såsom har konstaterats vid behandlingen av den första anmärkningens första del, grundad på åsidosättande av förbudet mot diskriminering på grund av åkarens nationalitet, är emellertid vägtullsystemet för fordon med mer än tre hjulaxlar som trafikerar jämförbara delsträckor och i regel inte är avsedda för transittrafik klart förmånligare än det system som är tillämpligt på fordon med mer än tre hjulaxlar som trafikerar totalsträckan, vilka som sagt till största delen utför transittrafik.
- 113 Såsom generaladvokaten har visat i punkt 52 i sitt förslag till avgörande utför däremot största delen av de fordon med högst tre hjulaxlar som trafikerar totalsträckan transittrafik. Således föreligger det inte någon diskriminering till nackdel för denna fordonskategori, eftersom den just omfattas av det förmånligare avgiftssystemet för fordon med högst tre hjulaxlar.
- 114 Av samma skäl som har nämnts i punkterna 90—100 i denna dom vid behandlingen av den första anmärkningens första del, är det inte möjligt att motivera den skillnad i behandling som påpekats i punkt 112 i denna dom mellan fordon med mer än tre hjulaxlar som trafikerar totalsträckan och fordon med mer än tre hjulaxlar som trafikerar de tre delsträckor som avses i punkt 73 i denna dom.
- 115 Följaktligen är även den första anmärkningens andra del grundad, eftersom skillnaden i avgiftssättning för fordon med mer än tre hjulaxlar som utför godstransport beroende på om de trafikerar Brennermotorvägens totalsträcka eller en av de tre delsträckor som avses i punkt 73 i denna dom, till nackdel för

dem som utför transittrafik, innebär en indirekt diskriminering grundad på transportens ursprung eller bestämmelseort som strider mot artikel 7 b i direktivet.

*Anmärkningen avseende åsidosättande av artikel 7 h i direktivet*

- 116 Enligt kommissionen är för det första en höjning av priset på vägtullarna enligt artikel 7 h i direktivet berättigad enbart om den är förbunden med en ökning av kostnaderna för den tillryggalagda sträckan.
- 117 Kommissionen instämmer inte i den österrikiska regeringens synpunkt att begreppet ”det berörda infrastrukturnätverket” i artikel 7 h i direktivet avser samtliga de motorvägar som Asfinag har ansvaret för. I det förevarande fallet avses med det berörda infrastrukturnätverket Brennermotorvägens sträckning.
- 118 Kommissionen har vidare gjort gällande att bolaget Alpen Straßens kostnader för Brennermotorvägen enligt den österrikiska regeringens meddelande av den 15 januari 1996 minskade väsentligt under de föregående åren. Emellertid skulle kostnaderna för drift, underhåll och förvaltning öka enligt prognoserna för åren 1995—1997 (från 279,2 miljoner ATS år 1994 till 476,7 miljoner ATS år 1997). Enligt kommissionen kan de omtvistade höjningarna följaktligen enbart delvis motiveras av de ovannämnda kostnaderna.
- 119 Dessutom sammanfaller dessa kostnader med en väsentlig ökning av intäkterna från vägtullarna på Brennermotorvägen (från 1 084,5 miljoner ATS år 1994 till

1 495 miljoner ATS år 1997). De intäktsprognoser som enligt den österrikiska regeringen har utförts på grundval av de avgifter som gällde den 1 juli 1995, visar att den första höjningen av vägtullen år 1995 redan väsentligt översteg kostnadsnivån och att den ytterligare höjningen av vägtullen som beslutades år 1996 var omotiverad. Den österrikiska regeringen har för övrigt motiverat den andra omtvistade höjningen huvudsakligen med hänsyn till trafikpolitiska och miljöpolitiska hänsyn. Syftet med de omtvistade höjningarna sägs ha varit att i största möjliga grad förflytta den ytterligare transittrafik av gods som uppstått på Brennermotorvägen sedan år 1995 till järnvägsnätet och att minska de ökade miljöstörningar som den kringboende befolkningen drabbats av. Enligt artikel 7 h i direktivet skall emellertid höjningarna av vägtullsatserna vara relaterade till en höjning av kostnaderna för den infrastruktur som omfattas av vägtullen.

- 120 Kommissionen har vidare anfört att medlemsstaterna kan täcka sina infrastrukturkostnader genom vägtullar som måste vara relaterade till de verkliga kostnaderna, även om miljöskyddsskäl skulle tala för en höjning av avgifterna. Enbart gemenskapslagstiftaren kan i framtiden medge att externa kostnader beaktas vid beräkningen av avgifterna, för att det inte skall uppstå sådana oacceptabla snedvridningar av konkurrensen som direktivet just avser att eliminera.
- 121 Vad beträffar de politiska överväganden som härvid framförts av den österrikiska regeringen, i synnerhet avseende de bilaterala förhandlingarna mellan Europeiska unionen och Schweiziska edsförbundet inom transportområdet, saknar de enligt kommissionen rättslig betydelse i detta mål, som inte föregriper tänkbara politiska lösningar som kan utarbetas i framtiden för Brennermotorvägen.
- 122 Kommissionen anser slutligen att den beräkning av infrastrukturkostnaderna för Brennerpasset som Republiken Österrike har ingett under diskussionerna

avseende förslaget till nytt direktiv, numera direktiv 1999/62, inte utgör en lämplig grundval för att fastställa de kostnader som är relevanta enligt artikel 7 h i direktivet. För övrigt har Republiken Österrike, genom att åberopa denna beräkning i detta sammanhang, frångått sin uppfattning att det är hela det nätverk som finansieras av Asfinag som är det "berörda" nätverket.

- 123 Vad beträffar denna nya beräkning av kostnaderna, som fastställs enligt samma principer som den kostnadsberäkning för korridoren Basel—Chiasso som Schweiziska edsförbundet framlade inom ramen för avtalet med Europeiska unionen på transportområdet, understryker kommissionen för det första att den omständigheten att den godtog denna typ av beräkning enbart som grundval för en politisk diskussion vid förhandlingarna om ett avtal på transportområdet med detta tredje land inte utgör en lämplig grundval för den rättsliga bedömningen av en medlemsstats åsidosättande av en direktivbestämmelse. För det andra är de schweiziska och österrikiska beräkningsmetoderna helt olika vad beträffar de avgörande kriterierna och det resultat som erhållits. För det tredje kan kommissionen i vart fall inte godta det resultat som erhållits med denna metod, oavsett om det är vetenskapligt korrekt eller inte.

- 124 Enligt dessa beräkningar hänför sig dels omkring 26 procent av infrastrukturkostnaderna för hela det österrikiska nätverket av motorvägar och motortrafikleder enbart till Brenneravsnittet, trots att detta enbart utgör ungefär 2 procent av detta nätverk. Vidare är enligt denna metod 65 procent av samtliga infrastrukturkostnader att hänföra till lastbilar med mer än två hjulaxlar, trots att denna kategori enbart utgör 18 procent av den totala trafiken på Brennermotorvägen. Enligt den schweiziska beräkningsmetoden ger däremot samma kategori lastbilar, som utgör 8,2 procent av den totala trafiken över Alperna i korridoren Basel—Chiasso, upphov till enbart 16,5 procent av samtliga infrastrukturkostnader. Enligt den österrikiska regeringens beräkningsmetod är för övrigt 42,8 procent av infrastrukturkostnaderna för hela det österrikiska nätverket att hänföra till lastbilar, medan enligt den schweiziska metoden enbart 17,3 procent av kostnaderna är att hänföra till lastbilar.

- 125 Av alla dessa skäl anser kommissionen att denna nya beräkningsmetod, som har åberopats i efterhand av den österrikiska regeringen, inte är en lämplig grundval för fastställandet av vägtullsatsen för Brennermotorvägen i den mening som avses i artikel 7 h i direktivet.
- 126 Enligt den österrikiska regeringen avses med uttrycket "infrastrukturnätverket" samtliga de motorvägsavsnitt som finansieras av Asfinag. Med hänsyn till Asfinags skuldsättningsgrad kunde emellertid den österrikiska regeringen höja vägtullsatserna på Brennermotorvägen utan att åsidosätta artikel 7 h i direktivet.
- 127 Den österrikiska regeringen anser dessutom att kommissionen uttrycker motsägande uppfattningar genom att å ena sidan påstå att den österrikiska beräkningen av infrastrukturkostnaderna för Brennerpasset inte utgör en lämplig grundval för fastställandet av de kostnader som är relevanta enligt artikel 7 h i direktivet, samtidigt som den å andra sidan godtar den beräkning som Schweiziska edsförbundet ingett — som bygger på samma principer som Republiken Österrikes beräkning — såsom grundval för avgiftssatserna för tunga fordons användning av infrastrukturen vid förhandlingarna med Schweiz.
- 128 Kommissionens mycket restriktiva tolkning av artikel 7 h i direktivet är även helt oacceptabel på det principiella planet. Denna uppfattning leder nämligen till extremt höga vägtullar på vägar med låg trafik för att täcka infrastrukturkostnaderna. På vägar med tät trafik tas det däremot endast ut låga vägtullar, eftersom infrastrukturkostnaderna, som enbart i relativt ringa grad beror på trafiktätheten, fördelas mellan ett stort antal fordon. I synnerhet för sådana vägar som Brennermotorvägen, som befinner sig i stark konkurrens med de fåtaliga övriga möjligheterna att korsa Alpena, skulle detta leda till en oacceptabel situation där en ytterligare trafikökning nödvändigtvis skulle medföra en ännu större minskning av vägtullen per fordon. En sådan minskning ökar ytterligare

denna vägs attraktionskraft och leder till en ond cirkel vars effekter strider mot de miljöpolitiska målen och de transportpolitiska principerna.

- 129 En så snäv tillämpning av direktivet, och i synnerhet av artikel 7 h i detta, får absurda konsekvenser för de vägar som går över Alperna. En tolkning av detta direktiv som grundas på en beräkning av de verkliga kostnaderna för användningen av en väg gör det däremot möjligt att komma fram till ett resultat som är förenligt med direktivet och ändamålsenligt på det miljö- och transportpolitiska planet.
- 130 Domstolen påpekar för det första att ”det berörda infrastrukturnätverket” i den mening som avses i artikel 7 h i direktivet enbart avser den sträcka av infrastrukturen för vars användning vägtullen erläggs, i motsats till den österrikiska regeringens uppfattning.
- 131 Om den österrikiska regeringens uppfattning godtogs skulle medlemsstaterna ha möjlighet att genom den valda finansieringsmetoden kringgå det samband som skall föreligga mellan vägtullsatsen och kostnaderna för bygg- och hanteringskostnader och utvecklingen av sträckorna i fråga och det skulle således leda till att artikel 7 h i direktivet i hög grad berövades sin ändamålsenliga verkan.
- 132 Denna tolkning strider för övrigt uppenbart mot artikel 7 a i direktivet genom att den innebär att vägtullar och trafikavgifter, i motsats till kraven i denna bestämmelse, kan tas ut samtidigt för användningen av ett och samma motorvägsavsnitt utöver de fall där detta uttryckligen har medgivits i artikel 7 a andra meningen, nämligen för ”användande av broar, tunnlår och bergspass”, vilket är den kategori där Brennermotorvägen ingår.

- 133 Om den österrikiska regeringens uppfattning godtogs skulle detta nämligen innebära att fordon med en högsta tillåten bruttovikt av minst 12 ton bidrog till att finansiera hela det motorvägsnätverk som finansieras av Asfinag, såväl genom den vägtull som erläggs för användningen av Brennermotorvägen som genom de trafikavgifter som de dessutom är skyldiga att erlägga för användningen av den österrikiska motorvägsinfrastrukturen i allmänhet.
- 134 Vad beträffar den österrikiska regeringens argument att kravet på ett direkt samband mellan vägtullsatsen och kostnaderna för infrastrukturen i fråga skulle leda till fortlöpande sänkningar av vägtullsatsen för motorvägar med intensiv trafik, vilket på grund av den successiva ökningen av trafiken skulle få mer och mer skadliga verkningar, i synnerhet för miljön, är det tillräckligt att påpeka att om detta blir följden beror det på en mekanism som gemenskapslagstiftaren har önskat och det tillkommer denne att vid behov vidta lämpliga åtgärder för att avhjälpa detta.
- 135 Vad för det andra beträffar påståendet att det saknas samband mellan de omtvistade höjningarna och kostnaderna för Brennermotorvägen skall det, såsom generaladvokaten har anfört i punkterna 61 och 62 i sitt förslag till avgörande, konstateras att det framgår av en granskning av bolaget Alpen Straßens intäkter och kostnader för tidigare räkenskapsår samt av prognoser för räkenskapsåren 1995—1997 att när de omtvistade åtgärderna vidtogs översteg, enligt de österrikiska myndigheternas egna prognoser, beloppet av de vägtullar som tas ut på Brennermotorvägen redan med mer än 150 procent bygg- och hanteringskostnaderna och kostnaderna för utvecklingen av denna motorväg, även bortsett från effekterna av höjningen av vägtullavgifterna efter de ovannämnda åtgärderna.
- 136 Under dessa förhållanden kan de två ifrågasatta avgiftsändringarna inte anses vara relaterade till kostnaderna för det ifrågasatta infrastrukturnätverket i den



mening som avses i artikel 7 h i direktivet. Den österrikiska regeringen har dessutom motiverat den andra omtvistade höjningen huvudsakligen med trafikpolitiska och miljöpolitiska hänsyn.

- 137 Den österrikiska regeringen har under förfarandet vid domstolen hävdats att det var nödvändigt att hänvisa till andra uppgifter än dem som det översände under det administrativa förfarandet, nämligen de uppgifter som följer av det nya sättet att beräkna kostnaderna för infrastrukturnätverket, som utvecklats på förslag av Republiken Österrike inom ramen för förhandlingarna mellan Europeiska unionen och Schweiziska edsförbundet på området för godstransport på väg, vilket motsvarar det sätt som användes av detta tredje land för att beräkna kostnaderna för korridoren Basel—Chiasso.
- 138 Det är i detta avseende tillräckligt att anmärka att, även om det antas att denna nya beräkningsmetod, som inkommit för sent, kan godtas, Republiken Österrike inte har förklarat på vilket sätt denna metod skulle vara mer lämplig för att beräkna kostnaderna för Brennermotorvägen än den metod som den tillämpade för den beräkning som ingavs till kommissionen under det administrativa förfarandet, som svar på anmärkningen att artikel 7 h i direktivet inte iakttagits. Såsom kommissionen med rätta har påpekat innebär dessutom denna bestämmelse att anpassningen av vägtullsatsen skall ske efter den beräkning som visar att denna anpassning är motiverad. Bestämmelsen kan således i princip inte ligga till grund för en höjning av dessa satser genom en senare beräkning.
- 139 Under dessa förhållanden skall den andra anmärkningen godtas.
- 140 Det finns således anledning fastställa att Republiken Österrike har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 7 b och 7 h i direktivet dels genom att från och med den 1 juli 1995 och från och med den 1 februari 1996 höja vägtullavgifterna för Brennermotorvägens totalsträcka, med undantag för denna motorvägs delsträcker, dels genom att inte ta ut de ovannämnda vägtullarna

enbart i syfte att täcka bygg- och hanteringskostnader samt utvecklingskostnader för Brennermotorvägen.

## Rättegångskostnader

- <sup>141</sup> Enligt artikel 69.2 i rättegångsreglerna skall tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Kommissionen har yrkat att Republiken Österrike skall förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom Republiken Österrike har tappat målet, skall kommissionens yrkande bifallas.

På dessa grunder beslutar

## DOMSTOLEN

följande dom:

- 1) Republiken Österrike har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 7 b och 7 h i rådets direktiv 93/89/EEG av den 25 oktober 1993 om medlemsstaternas tillämpning av skatter på vissa fordon som används för godstransporter på väg och tullar och avgifter för användningen av vissa

infrastrukturer, dels genom att från och med den 1 juli 1995 och från och med den 1 februari 1996 höja vägtullavgifterna för totalsträckan på Brennermotorvägen, som är en genomfartsväg i Österrike vilken framför allt trafikeras av fordon med en högsta tillåten bruttovikt av minst 12 ton avsedda för godstransporter som är registrerade i andra medlemsstater, med undantag för denna motorvägs delsträckor, vilka huvudsakligen används av fordon med en högsta tillåten bruttovikt av minst 12 ton avsedda för samma typ av transporter som är registrerade i Österrike, dels genom att inte ta ut de ovannämnda vägtullarna enbart i syfte att täcka bygg- och hanteringskostnader samt utvecklingskostnader för Brennermotorvägen.

2) Republiken Österrike skall ersätta rättegångskostnaderna.

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

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 26 september 2000.

R. Grass

Justitiesekreterare

G.C. Rodríguez Iglesias

Ordförande