DOMSTOLENS DOM
7. maj 1991 *

I sag C-45/89,

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved juridiske konsulenter Giuliano Marenco og Ingolf Pernice, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg hos Guido Berardis, Kommissionens Juridiske Tjeneste, Centre Wagner, Kirchberg,

sagsøger,

støttet af

Kongeriget Nederlandene ved assistent juridisch adviseurs J. W. de Zwaan og M. A. Fierstra, Udenrigsministeriet, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg på Den Nederlandske Ambassade, 5, rue C. M. Spoo,

intervenient,

mod

Den Italienske Republik ved chefen for servizio del contenzioso diplomatico, Luigi Ferrari Bravo, Udenrigsministeriet, som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato Pier Giorgio Ferri, og med valgt adresse i Luxembourg på Den Italienske Ambassade, 5, rue Marie-Adélaïde,

sagsøger,

hvor der er nedlagt påstand om, at det fastslås, at Den Italienske Republik har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til Rådets direktiv 75/130/EØF af 17. februar 1975 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport (jernbane/landevej) mellem medlemsstaterne (EFT L 48, s. 31), jf. navnlig artikel 2, idet der i Italien opretholdes en kontingent- eller bevillingsordning for kom-

* Processprog: italiensk.

bineret transport mellem medlemsstater, ligesom private erhvervsdrivende, der ønsker at udføre denne form for transport, ikke kan få meddelt bevilling hertil,

har

DOMSTOLEN

sammensat af præsidenten, O. Due, afdelingsformændene G. F. Mancini, T. F. O'Higgins, J. C. Moitinho de Almeida og G. C. Rodríguez Iglesias samt dommerne Sir Gordon Slynn, R. Joliet, F. A. Schockweiler og M. Zuleeg,

generaladvokat: M. Darmon
justitssekretær: J.-G. Giraud,

på grundlag af retsmøderapporten,

efter at parternes repræsentanter har afgivet indlæg i retsmødet den 29. januar 1991,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 28. februar 1991,

afsagt følgende

Dom

1 Ved stævning, indleveret til Domstolens Justitskontor den 20. februar 1989, har Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber i medfør af EØF-Traktatens artikel 169 anlagt sag med påstand om, at det fastslås, at Den Italienske Republik har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til Rådets direktiv 75/130/EØF af 17. februar 1975 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport (jernbane/landevej) mellem medlemsstaterne (EFT L 48, s. 31, herefter benævnt »direktivet«), jf. navnlig artikel 2, idet der i Italien opretholdes en bevillings- og/eller kontingentordning for kombineret transport (jernbane/landevej) mellem medlemsstater, ligesom private erhvervsdrivende, der ønsker at udføre denne form for transport, ikke kan få meddelt bevilling hertil.

2 Ved artikel 7 i et dekret udstedt af den italienske regering den 4. juli 1985 (GURI nr. 197 af 22.8.1985) blev der fastsat et kontingent for 1985 for særlige bevillinger for køretøjer, der udelukkende er bestemt til befordring af påhængsvogne eller sættevogne, som anvendes inden for international kombineret transport. For at tage hensyn til direktivet vedtog den italienske regering den 16. september 1986 et andet dekret (GURI nr. 219 af 20.9.1986), i hvis eneste artikel det blev fastsat, at kombineret transport mellem medlemsstater ikke skulle være omfattet af nogen kontingentordning. Kort tid efter, nemlig ved et nyt dekret af 24. oktober 1986 (GURI nr. 263 af 12.11.1986), blev dekretet af 16. september 1986 ophævet.

3 Vedrørende sagens faktiske omstændigheder, retsforhandlingernes forløb samt parternes anbringender og argumenter henvises i øvrigt til retsmøderapporten. Disse omstændigheder omtales derfor kun i det følgende i det omfang, det er nødvendigt for forståelsen af Domstolens argumentation.

4 Kommissionen har gjort gældende, at enhver kontingentordning, eller blot bevillingsordning, for kombineret transport er omfattet af forbuddet i direktivets artikel 2. Denne bestemmelse lyder således:

»Hver medlemsstat skal senest inden den 1. oktober 1975 frigøre de i artikel 1 omhandlede kombinerede transportformer fra enhver kontingent- eller bevillingsordning«.

5 Den italienske regering har gjort gældende, at den i denne bestemmelse foreskrevne liberalisering skal gennemføres på forskellig måde, alt efter om trækkøretøjet i praksis er omfattet af den kombinerede transport på strækninger, hvor befordringen sker med jernbane. Er trækkøretøjet ikke omfattet, er tilbagelægningen af den sidste strækning ad landevej i tilfælde, hvor denne er begrænset til en enkelt medlemsstats område, delvis underlagt den gældende ordning i den pågældende medlemsstat, jf. direktivets artikel 6, hvorefter direktivet »[ikke] ændrer ... de i de enkelte medlemsstater gældende betingelser for adgang til erhvervet som fragtfører inden for landevejstransport og for adgang til transportmarkedet«.

6 Det bemærkes indledningsvis, at kombineret transport (jernbane/landevej) efter direktiv 75/130 — således som det fremgår af selve ordlyden af artikel 1, stk. 1,

som affattet ved Rådets direktiv 79/5/EØF af 19. december 1978 (EFT 1979 L 5, s. 33) — ikke alene omfatter transport med medfølgende trækkøretøj, dvs. tilfælde, hvor trækkøretøjet er omfattet af befordringen med jernbane, men også transport uden medfølgende trækkøretøj, dvs. tilfælde, hvor strækningen med jernbane tilbagelægges uden trækkøretøjet.

7 Det bemærkes endvidere, at Domstolen allerede i dom af 28. marts 1985 (sag 2/84, Kommissionen mod Italien, Sml. s. 1127, præmis 16) har fastslået, at den enkelte kombinerede transport skal anses som én transport fra afgangsstedet til ankomststedet.

8 Det kan således ikke antages, at en transport uden medfølgende trækkøretøj, for så vidt angår den sidste strækning ad landevej mellem den banegård, der ligger nærmest det sted, hvor godset losses, og dette sted — selv om strækningen tilbagelægges inden for en enkelt medlemsstat — kan betragtes som en ren national transport.

9 Direktivets artikel 6 kan ikke ændre denne antagelse.

10 Det bemærkes herved blot, som Kommissionen med rette har fremhævet, at denne bestemmelse for det første vedrører betingelserne for adgangen til erhvervet som fragtfører inden for landevejstransport, herunder navnlig de betingelser, som angår den pågældendes økonomiske forhold, hæderlighed og faglige kvalifikationer, og for det andet betingelserne for adgangen til transportmarkedet, hvilket omfatter evnen til at udøve dette erhverv samt den ordning, der gælder for meddelelse af tilladelse til at udøve erhvervet som fragtfører inden for landevejstransport. Bestemmelsen tilsigter derimod ikke at regulere spørgsmålet om en kontingent- og bevillingsordning, idet dette spørgsmål udelukkende er reguleret i direktivets artikel 2, hvorefter der senest inden den 1. oktober 1975 skulle være sket en fuldstændig liberalisering.

11 Det må herefter fastslås, at der foreligger et traktatbrud som påstået af Kommissionen.

Sagens omkostninger

12 Ifølge procesreglementets artikel 69, stk. 2, pålægges det den tabende part at betale sagens omkostninger. Den Italienske Republik har tabt sagen og bør derfor pålægges at betale sagens omkostninger, herunder intervenientens.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

DOMSTOLEN

1) **Den Italienske Republik har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til Rådets direktiv 75/130/EØF af 17. februar 1975 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport (jernbane/landevej) mellem medlemsstaterne, jf. navnlig artikel 2, idet der i Italien opretholdes en bevillings- og/eller kontingentordning for kombineret transport (jernbane/landevej) mellem medlemsstater, ligesom private erhvervsdrivende, der ønsker at udføre denne form for transport, ikke kan få meddelt bevilling hertil.**

2) **Den Italienske Republik betaler sagens omkostninger, herunder intervenientens.**

Due Mancini O'Higgins Moitinho de Almeida

Rodríguez Iglesias Slynn Joliet Schockweiler Zuleeg

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 7. maj 1991.

J.-G. Giraud
Justitssekretær

O. Due
Præsident