RAPPORT D'AUDIENCE
présenté dans l'affaire 420/85 *

I — Faits et procédure

1. La directive 75/130/CEE du Conseil, du 17 février 1975, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés rail/route de marchandises entre États membres (JO L 48, p. 31), s'inscrit dans le cadre de la politique commune des transports envisagée aux articles 74 et 75 du traité, et vise à libérer de toute restriction quantitative les transports internationaux routiers de marchandises entre les États membres qui font usage des réseaux ferroviaires de manière à réduire au minimum le parcours routier. Selon le deuxième considérant de la directive, cette utilisation de la technique rail/route présente des avantages sur le plan économique; en outre, elle a pour but d'alléger la circulation routière et elle s'inscrit également dans une action de protection de l'environnement.

Aux termes de son article 1er, la directive s'applique auxdits transports si le véhicule routier ou la partie de celui-ci qui est destinée à recevoir le chargement est acheminée par chemin de fer depuis la gare d'embarquement appropriée la plus proche du point de chargement de la marchandise jusqu'à la gare de débarquement appropriée la plus proche du point de son déchargement.

L'article 2 de la directive prévoit que les États membres libèrent les transports visés à l'article 1er de tout régime de contingentement et d'autorisation.

2. La directive 75/130/CEE a été modifiée, en dernier lieu, par la directive 82/603/CEE du Conseil, du 28 juillet 1982 (JO L 247, p. 6). Cette directive introdudit, en substance, deux innovations principales, à savoir:

a) l'extension du régime d'exonération du contingentement et des autorisations pour les transports combinés par voie navigable effectués entre États membres et comportant des trajets initiaux ou terminaux par route n'excédant pas un rayon de 50 km à vol d'oiseau, à partir du port fluvial d'embarquement ou de débarquement;

b) l'adoption de mesures de réduction ou de remboursement des taxes de circulation pour les véhicules utilisés dans tous les transports combinés. Ainsi, selon l'article 1er, paragraphe 6, de la directive 82/603/CEE, est insérée la disposition suivante, en tant qu'article 8, dans la directive 75/130/CEE, précitée:

« 1) Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que, à partir du 1er janvier 1985, les taxes ... applicables aux véhicules routiers (camions, tracteurs, remorques ou semi-remorques), lorsqu'ils sont acheminés en transport combiné, soient réduites ou remboursées, soit forfaitairement, soit au prorata des parcours que ces véhicules effectuent par chemin de fer, dans les limites, selon les conditions et les modalités fixées par eux et après avoir consulté la Commission.

Les réductions ou les remboursements visés à l'alinéa 1 sont accordés par l'État d'immatriculation des véhicules sur la base des parcours par chemin de fer effectués à l'intérieur dudit État.

* Langue de procédure: l'italien.

Toutefois, les États membres peuvent accorder ces réductions ou remboursements en tenant compte des parcours par chemin de fer effectués soit partiellement, soit en totalité, en dehors de l'État membre d'immatriculation des véhicules. »

Enfin, l'article 2 de la directive 82/603/CEE dispose:

« Les États membres prennent les mesures pour se conformer à la présente directive avant le 1er avril 1983. Ils en informent la Commission. »

3. Par lettre du 30 janvier 1984 adressée au gouvernement italien, la Commission a attiré l'attention sur le fait qu'aucune communication ne lui était parvenue sur les mesures de transposition de la directive 82/603/CEE et que, en conséquence, elle estimait que la République italienne avait manqué aux obligations résultant de la directive. Conformément à l'article 169 du traité, la Commission a donc invité le gouvernement italien à lui communiquer, dans un délai de deux mois, ses observations à cet égard.

4. En l'absence de réaction de la part des autorités italiennes, la Commission a émis, le 20 février 1985, l'avis motivé prévu à l'article 169, alinéa 1, du traité, qui conclut que la Commission devait considérer que les dispositions nécessaires n'avaient pas été adoptées et que, en tout cas, l'obligation d'information n'avait pas été respectée. Enfin, la Commission a invité la République italienne à adopter les mesures nécessaires pour se conformer à l'avis motivé dans un délai de deux mois.

5. L'avis motivé n'ayant pas non plus suscité de réaction de la part des autorités italiennes, la Commission a, par requête enregistrée au greffe de la Cour le 13 décembre 1985, introduit le présent recours.

6. Sur rapport du juge rapporteur, l'avocat général entendu, la Cour a décidé d'ouvrir la procédure orale sans mesures d'instruction préalables. La Cour a toutefois invité la Commission à préciser si elle conteste les informations fournies par le gouvernement italien quant au fait que les chemins de fer italiens ne sont pas encore équipés pour le chargement de motrices sur les trains.

II — Conclusions des parties

1. La *Commission* conclut à ce qu'il plaise à la Cour:

— déclarer que, en omettant d'adopter dans le délai prescrit les dispositions nécessaires pour se conformer à la directive du Conseil 82/603/CEE, du 28 juillet 1982, la République italienne a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu du traité CEE;

— à titre subsidiaire, déclarer que, en omettant d'informer la Commission des mesures adoptées pour se conformer à la directive du Conseil 82/603/CEE, du 28 juillet 1982, la République italienne a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu du traité CEE;

— condamner la République italienne aux dépens.

2. Le *gouvernement italien* conclut à ce qu'il plaise à la Cour:

— rejeter le recours ou déclarer que le litige est devenu sans objet;

— condamner la Commission aux dépens.

III — Moyens et arguments des parties

1. Dans sa requête, la *Commission* rappelle que les États membres, en vertu de l'article

189 du traité, sont tenus de se conformer aux directives communautaires en respectant les délais prévus à cette fin par ces directives. Or, sur la base des informations dont elle dispose, la Commission croit savoir qu'aucune disposition n'a été adoptée par la République italienne pour se conformer à la directive 82/603/CEE.

2. Dans son mémoire en défense, le *gouvernement italien* explique que la République italienne n'était pas concernée par les innovations introduites par la directive 82/603/CEE et qu'elle n'était donc pas tenue de donner application à cette directive.

En effet, la directive n'exigerait de l'Italie aucune mise en œuvre en ce qui concerne l'extension du régime d'exonération du contingentement et des autorisations pour les transports combinés par voie navigable, parce qu'il n'existerait pas à l'heure actuelle entre l'Italie et les autres États membres un système de voies navigables fluviales ou lacustres. En outre, en ce qui concerne les mesures de réduction ou de remboursement des taxes de circulation pour les véhicules utilisés dans tous les transports combinés, prévues à l'article 1er, paragraphe 6, de la directive 82/603/CEE, cette innovation ne comporterait pas non plus une obligation de modification de la législation italienne, dans la mesure où lesdits véhicules seraient déjà détaxés en vertu de l'article 5 du décret n° 953, du 30 décembre 1982, devenu loi n° 53, du 28 février 1983, à l'exception du cas dans lequel la motrice elle-même, et non pas seulement la remorque, est également chargée sur le train, transport dénommé « rollende Landstraße » qui ne serait utilisé que d'une manière très marginale par les transporteurs italiens. Or, pour cette raison, la non-application des remboursements à ces moyens de transport ne saurait constituer une infraction à la directive communautaire.

Enfin, le gouvernement italien souligne que ces considérations ont été exposées à plusieurs reprises par les représentants de l'administration italienne au cours de différentes réunions tant au sein de la Commission qu'au sein du « groupe des questions de transport ».

3. Dans son mémoire en réplique, la *Commission* admet que l'argumentation du gouvernement italien sur l'absence de voies navigables transfrontalières est plausible. Cependant, elle demande que soit constaté le non-respect de l'obligation d'information prévue à l'article 2 de la directive 82/603/CEE.

Quant au cas particulier du chargement de la motrice sur le wagon ferroviaire (« rollende Landstraße »), la Commission souligne que le fait que ce trafic est employé d'une manière marginale par les transporteurs italiens n'est pas, à l'évidence, un motif suffisant pour exclure l'applicabilité de la directive, d'autant moins que la réduction fiscale aurait précisément pour effet d'encourager l'utilisation de cette technique.

4. Enfin, dans sa duplique, le *gouvernement italien* explique que, même dans les cas tout à fait marginaux où le système de la « rollende Landstraße » est utilisé par les transporteurs italiens, le parcours ferroviaire n'intéresse pas le territoire national, parce que les chemins de fer italiens ne sont pas encore équipés pour un tel service. En effet, la hauteur de certains tunnels et l'absence de certaines structures empêcheraient le chargement de motrices sur les trains. Or, puisque l'article 1er, paragraphe 6, de la directive 82/603/CEE impose à l'État d'immatriculation des véhicules des réductions ou remboursements de taxes uniquement sur la base des parcours par chemin de fer effectués à l'intérieur dudit État, tout en leur reconnaissant la simple faculté d'accorder des réductions ou rembourse-

ments pour les parcours par chemin de fer effectués en dehors du territoire, il serait évident qu'il n'y aurait pas lieu d'arrêter des mesures complexes et hypothétiques de mise en œuvre d'une directive, destinées à rester tout à fait inapplicables. Dès que la situation de fait rendrait possible l'utilisation de ce qu'il est convenu d'appeler la « rollende Landstraße » également en Italie, les dispositions nationales nécessaires d'après la directive seraient arrêtées en accord avec la Commission.

IV — Réponse à la question posée par la Cour

La Commission précise que, effectivement, elle conteste les informations fournies par le gouvernement italien quant au fait que les chemins de fer italiens ne sont pas encore équipés pour le chargement de motrice sur les trains.

Il résulterait des indications fournies par la représentation permanente de l'Italie auprès des Communautés, dans deux notes adressées à la Commission, le 11 mars et le 1er juillet 1985, que trois gares italiennes sont équipées pour le système de la « rollende Landstraße », à savoir Milano Greco Pirelli, Ala di Trento et Verona. Il existerait, selon ces mêmes indications, deux relations ferroviaires exploitées selon cette technique, l'une entre Milan et Freiburg i. B. (six fois par semaine), l'autre entre Ala et Munich (cinq fois par semaine).

O. Due
Juge rapporteur