SITZUNGSBERICHT
in der Rechtssache 420/85 *

I — Sachverhalt und Verfahren

1. Die Richtlinie 75/130/EWG des Rates vom 17. Februar 1975 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr Schiene/Straße zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 48, S. 31) gehört in den Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik gemäß den Artikeln 74 und 75 EWG-Vertrag und soll den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, der sich der Eisenbahnnetze bedient, um die Beförderungsstrecke auf der Straße auf ein Mindestmaß herabzusetzen, von jeder mengenmäßigen Beschränkung befreien. Nach der zweiten Begründungserwägung der Richtlinie bietet diese Schiene/Straße-Technik wirtschaftliche Vorteile; im übrigen soll sie den Straßenverkehr entlasten und außerdem zum Umweltschutz beitragen.

Gemäß Artikel 1 gilt die Richtlinie für diese Beförderungen, wenn das Straßenfahrzeug oder dessen zur Aufnahme der Ladung bestimmter Teil von dem der Beladestelle nächstgelegenen geeigneten Verladebahnhof bis zu dem der Entladestelle nächstgelegenen Entladebahnhof auf der Eisenbahn befördert wird.

Gemäß Artikel 2 der Richtlinie befreien die Mitgliedstaaten die Beförderungen im Sinne des Artikels 1 von jeder Kontingentierung und Genehmigungspflicht.

2. Die Richtlinie 75/130/EWG wurde zuletzt durch die Richtlinie 82/603/EWG des Rates vom 28. Juli 1982 (ABl. L 247, S. 6) geändert. Durch diese Richtlinie wurden im wesentlichen zwei Hauptneuerungen eingeführt, nämlich

a) die Erstreckung der Regelung über die Befreiung von jeder Kontingentierung und Genehmigungspflicht auf Beförderungen im kombinierten Verkehr in der Binnenschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten mit Zu- und Ablauftransporten auf der Straße im Radius von höchstens 50 km Luftlinie von den Binnenwasserumschlagplätzen, und

b) der Erlaß von Maßnahmen zur Ermäßigung oder Erstattung der Kraftfahrzeugsteuer für Fahrzeuge, die in allen Arten des kombinierten Verkehrs eingesetzt werden. So wird gemäß Artikel 1 Nr. 6 der Richtlinie 82/603/EWG folgende Bestimmung als Artikel 8 Absatz 1 in die Richtlinie 75/130/EWG eingefügt:

„1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit ab 1. Januar 1985 die in Absatz 3 aufgeführten Steuern für Straßenfahrzeuge (Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Anhänger, Sattelanhänger), wenn diese im kombinierten Verkehr eingesetzt werden, entweder pauschal oder anteilig unter Berücksichtigung der Strecken, die diese Fahrzeuge mit der Eisenbahn zurücklegen, innerhalb der Grenzen, nach Maßgabe und nach den Modalitäten ermäßigt oder erstattet werden, die sie selbst nach Anhörung der Kommission festlegen.

Die in Unterabsatz 1 genannten Ermäßigungen oder Erstattungen werden von dem Mitgliedstaat, in welchem die Fahrzeuge zugelassen sind, nach Maßgabe der innerhalb dieses Staates zurückgelegten Eisenbahnstrecken gewährt.

* Verfahrenssprache: Italienisch.

Die Mitgliedstaaten können jedoch diese Ermäßigungen oder Erstattungen unter Berücksichtigung der Eisenbahnstrecken gewähren, die entweder teilweise oder in ihrer Gesamtheit außerhalb des Mitgliedstaats liegen, in dem die Fahrzeuge zugelassen sind."

Schließlich lautet Artikel 2 der Richtlinie 82/603:

„Die Mitgliedstaaten treffen die Maßnahmen, um dieser Richtlinie vor dem 1. April 1983 nachzukommen. Sie setzen die Kommission davon in Kenntnis."

3. Die Kommission machte die italienische Regierung mit Schreiben vom 30. Januar 1984 darauf aufmerksam, daß ihr keinerlei Mitteilung über die Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie 82/603 zugegangen sei und daß sie infolgedessen der Auffassung sei, daß die Italienische Republik gegen ihre Verpflichtungen aus dieser Richtlinie verstoßen habe. Gemäß Artikel 169 EWG-Vertrag forderte die Kommission deshalb die italienische Regierung auf, ihr binnen zwei Monaten ihre Äußerungen dazu zu übermitteln.

4. Da die italienischen Behörden hierauf nicht anworteten, gab die Kommission am 20. Februar 1985 die mit Gründen versehene Stellungnahme gemäß Artikel 169 Absatz 1 EWG-Vetrag ab, in der sie zu dem Ergebnis kam, sie habe davon auszugehen, daß die erforderlichen Bestimmungen nicht erlassen worden seien und daß jedenfalls die Mitteilungspflicht nicht beachtet worden sei. Schließlich forderte die Kommission die Italienische Republik auf, binnen zwei Monaten die notwendigen Maßnahmen zu erlassen, um der mit Gründen versehenen Stellungnahme nachzukommen.

5. Da auf die mit Gründen versehene Stellungnahme ebenfalls keine Antwort der italienischen Behörden erfolgte, hat die Kommission mit Klageschrift, die am 13. Dezember 1985 in das Register der Kanzlei des Gerichtshofes eingetragen worden ist, die vorliegende Klage erhoben.

6. Der Gerichtshof hat auf Bericht des Berichterstatters nach Anhörung des Generalanwalts beschlossen, die mündliche Verhandlung ohne vorherige Beweisaufnahme zu eröffnen. Er hat die Kommission jedoch aufgefordert, klarzustellen, ob sie die Ausführungen der italienischen Regierung bestreite, wonach die italienischen Eisenbahnen noch nicht für die Verladung der Zugfahrzeuge auf die Züge ausgerüstet seien.

II — Anträge der Parteien

1. Die *Kommission* beantragt,

— festzustellen, daß die Italienische Republik gegen ihre Verpflichtungen aus dem EWG-Vertrag verstoßen hat, indem sie nicht innerhalb der festgesetzten Frist die erforderlichen Bestimmungen erlassen hat, um der Richtlinie 82/603 des Rates vom 28. Juli 1982 nachzukommen,

— hilfsweise, festzustellen, daß die Italienische Republik gegen ihre Verpflichtungen aus dem EWG-Vertrag verstoßen hat, indem sie die Kommission nicht von den Maßnahmen in Kenntnis gesetzt hat, die sie getroffen hat, um der Richtlinie 82/603 des Rates vom 28. Juli 1982 nachzukommen,

— der Italienischen Republik die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

2. Die *italienische Regierung* beantragt,

— die Klage abzuweisen oder festzustellen, daß der Rechtsstreit gegenstandslos geworden ist,

— der Kommission die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

III — Vorbringen der Parteien

1. Die *Kommission* verweist in ihrer Klageschrift darauf, daß die Mitgliedstaaten ge-

mäß Artikel 189 EWG-Vertrag verpflichtet seien, den Richtlinien der Gemeinschaft unter Einhaltung der in ihnen zu diesem Zweck vorgesehenen Fristen nachzukommen. Die Kommission glaube aber aufgrund der ihr vorliegenden Informationen zu wissen, daß die Italienische Republik keinerlei Bestimmungen erlassen habe, um der Richtlinie 82/603 nachzukommen.

2. Die *italienische Regierung* legt in ihrer Klagebeantwortung dar, daß die Italienische Republik von den durch die Richtlinie 82/603 eingeführten Neuerungen nicht betroffen und deshalb nicht verpflichtet sei, diese Richtlinie durchzuführen.

Die Richtlinie verlange nämlich von Italien keine Durchführungsmaßnahmen in bezug auf die Ausdehnung der Regelung über die Befreiung von der Kontingentierung und der Genehmigungspflicht auf den kombinierten Verkehr in der Binnenschiffahrt, da es zur Zeit zwischen Italien und den anderen Mitgliedstaaten kein System von Binnenwasserstraßen gebe. Was im übrigen die Maßnahmen zur Ermäßigung oder Erstattung der Kraftfahrzeugsteuer für im gesamten kombinierten Verkehr verwendete Fahrzeuge gemäß Artikel 1 Nr. 6 der Richtlinie 82/603 angehe, so enthalte diese Neuerung ebenfalls keine Verpflichtung zur Änderung der italienischen Rechtsvorschriften, da diese Fahrzeuge bereits aufgrund von Artikel 5 des Decreto-legge Nr. 953 vom 30. Dezember 1982, umgewandelt in das Gesetz Nr. 53 vom 28. Februar 1983, von der Steuer befreit seien, außer wenn das Zugfahrzeug selbst und nicht nur der Anhänger ebenfalls auf den Zug verladen werde, die sogenannte „rollende Landstraße", die nur ganz wenig von den italienischen Beförderungsunternehmen benutzt werde. Deshalb könne kein Verstoß gegen die Richtlinie der Gemeinschaft darin liegen, daß für diese Beförderungsmittel keine Steuererstattung erfolge.

Schließlich seien diese Erwägungen mehrfach von den Vertretern der italienischen Verwaltung bei Sitzungen sowohl der Kommission als auch der „Gruppe Verkehrsfragen" dargelegt worden.

3. Die *Kommission* räumt in ihrer Erwiderung ein, daß das Vorbringen der italienischen Regierung zum Fehlen von grenzüberschreitenden Binnenwasserstraßen einleuchtend sei. Sie beantragt jedoch, festzustellen, daß die Mitteilungspflicht aus Artikel 2 der Richtlinie 82/603 nicht beachtet worden sei.

Zum besonderen Fall der Verladung des Zugfahrzeugs auf Eisenbahnwagen („rollende Landstraße") führt die Kommission aus, der Umstand, daß diese Beförderungsart von den italienischen Transportunternehmen nur ganz wenig benutzt werde, sei natürlich kein hinreichender Grund, um die Anwendbarkeit der Richtlinie zu verneinen, um so weniger, als mit der Steuerermäßigung die Verwendung dieser Technik gerade habe gefördert werden sollen.

4. In ihrer Gegenerwiderung erklärt die *italienische Regierung* schließlich, selbst in den ganz seltenen Fällen, in denen das System der „rollenden Landstraße" von den italienischen Beförderungsunternehmen benutzt werde, berühre der auf der Schiene zurückgelegte Beförderungsabschnitt das nationale Hoheitsgebiet nicht, denn die italienischen Eisenbahnen seien für diese Dienstleistung noch nicht ausgerüstet. Die Höhe bestimmter Tunnels und das Fehlen bestimmter Infrastrukturen verhinderten nämlich die Verladung von Zugfahrzeugen auf die Bahn. Da aber Artikel 1 Nr. 6 der Richtlinie 82/603 den Staat, in dem die Fahrzeuge zugelassen seien, zur Ermäßigung oder Erstattung der Steuern nur nach Maßgabe der innerhalb dieses Staates zurückgelegten Eisenbahnstrecken verpflichte und ihm hierbei nur die Möglichkeit eröffne, Ermäßigungen oder Erstattungen für außerhalb des Ho-

heitsgebiets zurückgelegte Eisenbahnstrekken vorzunehmen, liege es auf der Hand, daß kein Anlaß bestehe, zur Durchführung einer Richtlinie umfangreiche hypothetische Maßnahmen zu erlassen, die völlig unanwendbar bleiben sollten. Sobald die tatsächliche Situation die Benutzung dessen, was man „rollende Landstraße" nenne, auch in Italien ermögliche, würden die nach der Richtlinie erforderlichen innerstaatlichen Bestimmungen im Einvernehmen mit der Kommission erlassen.

IV — Antwort auf die Frage des Gerichtshofes

Die Kommission bestätigt, daß sie die Informationen der italienischen Regierung bestreite, wonach die italienischen Eisenbahnen noch nicht für die Verladung von Zugfahrzeugen auf die Bahn ausgerüstet seien.

Aus den Angaben der Ständigen Vertretung Italiens bei den Gemeinschaften in zwei Noten an die Kommission vom 11. März und vom 1. Juli 1985 gehe hervor, daß drei italienische Bahnhöfe für das System der „rollenden Landstraße" ausgerüstet seien, nämlich Milano Greco Pirelli, Ala di Trento und Verona. Diesen Angaben zufolge gebe es zwei Bahnverbindungen, die nach diesem Verfahren betrieben würden, eine zwischen Mailand und Freiburg i. Br. (sechsmal pro Woche) und eine zwischen Ala und München (fünfmal pro Woche).

O. Due
Berichterstatter