RETSMØDERAPPORT
i sag 420/85 *

I — Faktiske omstændigheder og retsforhandlinger

1. Rådets direktiv 75/130 af 17. februar 1975 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport (jernbane / landevej) mellem medlemsstaterne (EFT L 48, s. 31) er et led i den fælles transportpolitik, jfr. Traktatens artikler 74 og 75, og har til formål at ophæve enhver kvantitativ begrænsning med hensyn til international vejgodstransport mellem medlemsstaterne, som anvender jernbanenettene med henblik på at begrænse den benyttede vejstrækning til det mindst mulige. I henhold til betragtning 2 til direktivet giver brugen af kombineret jernbane / landevejstransport økonomiske fordele; desuden aflaster den landevejstrafikken og har sideløbende hermed betydning for de miljøbevarende bestræbelser.

I henhold direktivets artikel 1 omfatter det den nævnte form for transport, såfremt motorkøretøjet eller den del af det, der er bestemt til at modtage ladningen, befordres med jernbane fra den egnede indladningsbanegård, som ligger nærmest ved det sted, hvor godset pålæsses, til den egnede udladningsbanegård, der ligger nærmest ved det sted, hvor godset losses.

Direktivets artikel 2 bestemmer, at medlemsstaterne skal frigøre de i artikel 1 omhandlede kombinerede transportformer fra enhver kontingent- eller bevillingsordning.

2. Direktiv 75/130/EØF er senest ændret ved Rådets direktiv 82/603/EØF af 28. juli 1982 (EFT L 247, s. 6). Herved indførtes to væsentlige nyskabelser:

a) Bestemmelsen om frigørelse fra enhver kontingent- eller bevillingsordning udvidedes til også at omfatte kombineret transport ad indre vandveje mellem medlemsstaterne med indledende eller afsluttende vejtransport, som ligger inden for en radius af 50 km i lige linje fra laste- eller lossehavnen;

b) der skal vedtages bestemmelser om nedsættelse eller refusion af vægtafgiften for køretøjer, som anvendes til kombineret transport. Således indsættes der i henhold til artikel 1, stk. 6, i direktiv 82/603/EØF følgende bestemmelse som artikel 8 i ovennævnte direktiv 76/130/EØF:

»1) Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til, at de... afgifter, der gælder for køretøjer (lastvogne, traktorer, påhængsvogne eller sættevogne), som anvendes til kombineret transport, fra den 1. januar 1985 nedsættes eller refunderes enten med et fast beløb eller med et beløb i forhold til den rejse, som køretøjerne foretager med jernbane inden for de grænser, på de betingelser og efter de retningslinjer, der er fastlagt af medlemsstaterne efter konsultation af Kommissionen.

De i stk. 1 omhandlede nedsættelser eller refusioner indrømmes af den medlemsstat, hvor køretøjerne er registreret, på grundlag af den rejse, der foretages med jernbane inden for denne stat.

* Processprog: Italiensk.

Medlemsstaterne kan dog indrømme disse nedsættelser eller refusioner under hensyn til den rejse, der foretages med jernbane enten delvis eller fuldstændig uden for den medlemsstat, hvor køretøjerne er registreret.«

Endelig bestemmer artikel 2 i direktiv 82/603:

»Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme dette direktiv inden den 1. april 1983. De underretter Kommissionen herom.«

3. Ved skrivelse af 30. januar 1984 gjorde Kommissionen den italienske regering opmærksom på, at den ikke havde modtaget meddelelse om foranstaltninger til gennemførelse af direktiv 82/603, og at Den Italienske Republik følgelig efter Kommissionens opfattelse ikke havde overholdt sine forpligtelser i henhold til direktivet. I medfør af Traktatens artikel 169 opfordrede Kommissionen derfor den italienske regering til at fremsætte sine bemærkninger hertil inden for en frist på to måneder.

4. De italienske myndigheder reagerede ikke på ovennævnte skrivelse, hvorfor Kommissionen den 20. februar 1985 fremsatte den i Traktatens artikel 169, stk. 1, fastsatte begrundede udtalelse. Heri anførte Kommissionen, at de nødvendige bestemmelser ikke fandtes at være vedtaget, og at den italienske regering under alle omstændigheder ikke havde overholdt forpligtelsen til at underrette Kommissionen. Endelig opfordrede Kommissionen Den Italienske Republik til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme den begrundede udtalelse inden for en frist på to måneder.

5. Da de italienske myndigheder heller ikke reagerede på den begrundede udtalelse, anlagde Kommissionen sag. Stævningen er registreret på Domstolens Justitskontor den 13. december 1985.

6. På grundlag af den refererende dommers rapport og efter at have hørt generaladvokaten har Domstolen besluttet at indlede den mundtlige forhandling uden forudgående bevisførelse. Domstolen har dog anmodet Kommissionen om at meddele, om den bestrider den italienske regerings oplysninger om, at de italienske jernbaner endnu ikke har udstyr til at læsse motorvogne på tog.

II — Parternes påstande

1. *Kommissionen* har nedlagt følgende påstande:

— det statueres, at Den Italienske Republik har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til EØF-Traktaten, da den ikke inden for den fastsatte frist har vedtaget de bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme Rådets direktiv 82/603 af 28. juli 1982;

— subsidiært statueres det, at Den Italienske Republik har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til EØF-Traktaten, da den ikke har underrettet Kommissionen om de foranstaltninger, den har truffet for at efterkomme Rådets direktiv 82/603 af 28. juli 1982;

— Den Italienske Republik tilpligtes at betale sagens omkostninger.

2. Den *italienske regering* har nedlagt følgende påstande:

— frifindelse; subsidiært statueres det, at sagen er blevet uden genstand.

— Kommissionen tilpligtes at betale sagens omkostninger.

III — Parternes anbringender og argumenter

1. I stævningen har *Kommissionen* anført, at i henhold til Traktatens artikel 189 har

medlemsstaterne pligt til at efterkomme EF-direktiver og overholde de i direktiverne fastsatte frister. Ud fra de for Kommissionen foreliggende oplysninger fandtes Den Italienske Republik ikke at have vedtaget nogen bestemmelse for at efterkomme direktiv 82/603.

2. I svarskriftet har den *italienske regering* bemærket, at Den Italienske Republik ikke kunne være berørt af de nye regler i direktiv 82/603, og at den derfor ikke havde pligt til at vedtage bestemmelser til dets gennemførelse.

Den italienske regering har nærmere anført, at der ikke krævedes forskrifter til direktivets gennemførelse for så vidt angår den udvidede ordning om fritagelse for enhver kontingent- eller bevillingsordning for kombineret transport ad indre vandveje, da der ikke på det pågældende tidspunkt var forbindelse ad floder eller indsøer mellem Italien og de øvrige medlemsstater. Med hensyn til spørgsmålet om nedsættelse eller refusion af vægtafgiften for køretøjer, der anvendes ved enhver form for kombineret transport, jfr. artikel 1, stk. 6, i direktiv 82/603, indebærer denne nye bestemmelse heller ikke, at italiensk lovgivning skal ændres; sådanne køretøjer er jo allerede fritaget for afgift i henhold til artikel 5 i dekret nr. 953 af 30. december 1982, som blev ophøjet til lov (nr. 53 af 28. februar 1983), bortset fra det tilfælde, hvor selve motorvognen og ikke kun påhængvognen læsses på et tog, den såkaldte »rullende landevej«, som kun anvendes i meget begrænset omfang af italienske transportvirksomheder. Den omstændighed, at vægtafgiften ikke refunderes for de nævnte transportmidler, kan derfor ikke være en tilsidesættelse af EF-direktivet.

Endelig har den italienske regering understreget, at de italienske myndigheder gentagne gange har fremført de nævnte synspunkter ved forskellige møder, både i Kommissionen og i »Transportudvalget«.

3. I replikken har Kommissionen indrømmet, at den italienske regerings argumentation vedrørende den manglende forbindelse ad indre vandveje over landegrænserne er plausibel. Kommissionen har dog nedlagt påstand om, at det statueres, at den italienske regering ikke har overholdt den i artikel 2 i direktiv 82/603 fastsatte forpligtelse til at underrette Kommissionen.

For så vidt angår det særlige spørgsmål om »rullende landevej« (hvor også motorvognen læsses på et tog), har Kommissionen understreget, at den omstændighed, at italienske transportvirksomheder kun anvender den pågældende form for transport i begrænset omfang, selvsagt ikke er tilstrækkelig til, at direktivet ikke finder anvendelse, ikke mindst fordi afgiftslempelsen netop har til formål at fremme den pågældende form for transport.

4. Endelig har den *italienske regering* i duplikken forklaret, at selv i de ganske få tilfælde, hvor ordningen »rullende landevej« anvendes af italienske transportvirksomheder, omfatter jernbanestrækningen ikke hele statsterritoriet, da de italienske jernbaner endnu ikke har de nødvendige faciliteter for at kunne yde en sådan service. Således er flere tunneler ikke tilstrækkelig høje til, at motorvognene kan læsses på togene, ligesom der mangler visse andre indretninger. Forholdet er nu det, at den medlemsstat, hvor køretøjerne er indregistreret, i henhold til artikel 1, stk. 6, i direktiv 82/603 skal nedsætte eller refundere afgifterne udelukkende på grundlag af den strækning, som køretøjerne foretager med jernbane inden for den pågældende stat; medlemsstaterne kan samtidig indrømme de nævnte nedsættelser eller refusioner under hensyn til den rejse, der foretages med jernbane uden for

statens område. Det er derfor åbenbart, at der ikke til gennemførelse af et direktiv er grund til at vedtage komplicerede og hypotetiske bestemmelser, som vil forblive ganske uvirksomme. Så snart det er muligt også i Italien at anvende den ordning, der benævnes »rullende landevej«, vil regeringen udarbejde de nødvendige forskrifter efter aftale med Kommissionen.

IV — Svar på et spørgsmål fra Domstolen

Kommissionen har nærmere anført, at den bestrider den italienske regerings oplysninger om, at de italienske jernbaner endnu ikke råder over udstyr til at læsse at motorvogne på tog.

Således fremgår det af oplysninger, Italiens Faste Repræsentation ved Fællesskabet gav i to skrivelser til Kommissionen af 11. marts og 1. juli 1985, at tre italienske banegårde har udstyr til at udnytte ordningen »rullende landevej«, nemlig Milano Greco Pirelli, Ala di Trento og Verona. Ifølge de nævnte skrivelser er der to jernbaneforbindelser, hvor den nævnte teknik udnyttes, den ene mellem Milano og Freiburg i. B. (seks gange om ugen), den anden mellem Ala og München (fem gange om ugen).

O. Due
Refererende dommer