# RELATÓRIO PARA AUDIÊNCIA
apresentado no processo 420/85 *

## I — Factos e tramitação processual

1. A Directiva 75/130/CEE do Conselho, de 17 de Fevereiro de 1975, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados rodoferroviários de mercadorias entre Estados-membros (JO L 48, p. 31; EE 07 F2, p. 30), inscreve-se no âmbito da política comum dos transportes perspectivada pelos artigos 74.° e 75.° do Tratado e visa libertar de qualquer restrição quantitativa os transportes internacionais rodoviários de mercadorias entre Estados-membros que utilizam a rede ferroviária de forma a reduzir ao mínimo o percurso rodoviário. De acordo com o segundo considerando da directiva, esta utilização da técnica rodoferroviária apresenta vantagens no plano económico; por outro lado, tem por finalidade reduzir a circulação rodoviária e inscreve-se também numa acção de protecção do ambiente.

Nos termos do seu artigo 1.°, a directiva aplica-se aos referidos transportes se o veículo rodoviário ou a parte deste destinada a receber a carga for encaminhado por caminho-de-ferro desde a estação de embarque apropriada mais próxima do ponto de carregamento da mercadoria até à estação de desembarque apropriada mais próxima do ponto do seu descarregamento.

O artigo 2.° da directiva prevê que os Estados-membros isentem de todos os regimes de contingentação e de autorização os transportes referidos no artigo 1.°

2. A Directiva 75/130/CEE foi modificada, em último lugar, pela Directiva 82/603/CEE do Conselho, de 28 de Julho de 1982 (JO L 247, p. 6; EE 07 F3, p. 63). Em substância, esta directiva apresenta duas inovações principais, a saber:

a) o alargamento do regime de isenção da contingentação e da autorização aos transportes combinados por via navegável efectuados entre Estados-membros e que incluam trajectos iniciais ou finais por estrada que não excedam um raio de 50 Km em linha recta, a partir do porto fluvial de embarque ou de desembarque;

b) adopção de medidas de redução ou de reembolso dos impostos de circulação relativamente aos veículos utilizados em todos os transportes combinados. Assim, de acordo com o n.° 6 do artigo 1.° da Directiva 82/603/CEE é aditado à Directiva 75/130/CEE, já referida, um artigo 8.°, cujo teor é o seguinte:

«1) Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para que, a partir de 1 de Janeiro de 1985, os impostos... aplicáveis aos veículos rodoviários (automóveis pesados de mercadorias, tractores, reboques ou semi-reboques) quando estes são encaminhados por transporte combinado, sejam reduzidos ou reembolsados, quer de um montante fixo quer em função dos percursos que estes veículos efectuem por caminho de ferro, dentro dos limites e segundo as condições e modalidades fixadas por estes e após consulta da Comissão.

As reduções ou os reembolsos referidos no primeiro parágrafo são concedidas pelo Estado de matrícula dos veículos com base nos percursos por caminho-de-ferro efectuados no interior desse Estado.

* Língua do processo: italiano.

Todavia, os Estados-membros podem conceder estas reduções ou reembolsos tendo em conta os percursos por caminho-de-ferro efectuados quer parcialmente quer na totalidade, fora do Estado-membro em que os veículos estão matriculados.»

Por último, o artigo 2.° da Directiva 82/603/CEE estabelece:

«Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para darem cumprimento à presente directiva antes de 1 de Abril de 1983. Desse facto informarão a Comissão.»

3. Por carta de 30 de Janeiro de 1984, dirigida ao Governo italiano, a Comissão chamou a atenção para o facto de, até então, não lhe ter sido comunicado nada sobre as medidas de transposição da Directiva 82/603/CEE e que, por conseguinte, entendia que a República Italiana não tinha cumprido as obrigações que lhe incumbem por força da directiva. De acordo com o disposto no artigo 169.° do Tratado, a Comissão convidou o Governo italiano a apresentar, no prazo de dois meses, as suas observações a este respeito.

4. Na falta de reacção por parte das autoridades italianas, a Comissão formulou, em 20 de Fevereiro de 1985, e de acordo com o disposto no primeiro parágrafo do artigo 169.° do Tratado, parecer fundamentado no qual concluía que a Comissão tinha de considerar que não tinham sido adoptadas as disposições necessárias e que, de qualquer modo, a obrigação de informar não tinha sido respeitada. Por último, a Comissão convidou a República Italiana a adoptar, num prazo de dois meses, as medidas necessárias para dar cumprimento ao parecer fundamentado.

5. Não tendo também o parecer fundamentado dado lugar a qualquer reacção por parte das autoridades italianas, a Comissão, por petição entregue na Secretaria do Tribunal em 13 de Dezembro de 1985, intentou a presente acção.

6. Com base no relatório do juiz relator, ouvido o advogado-geral, o Tribunal decidiu iniciar a fase oral do processo sem instrução prévia. O Tribunal convidou, no entanto, a Comissão a esclarecer se contesta as informações, fornecidas pelo Governo italiano, de que os caminhos-de-ferro italianos não estão ainda equipados para carregar tractores nos comboios.

## II — Pedidos das partes

1. A *Comissão* conclui pedindo que o Tribunal se digne:

— declarar que ao não aprovar no prazo fixado as disposições necessárias para dar cumprimento à Directiva do Conselho 82/603/CEE, de 28 de Julho, a República Italiana não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do Tratado CEE;

— a título subsidiário, declarou que, ao não informar a Comissão das medidas aprovadas para dar cumprimento à Directiva do Conselho 82/603/CEE, de 28 de Julho de 1982, a República Italiana não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do Tratado CEE;

— condenar a República Italiana nas despesas.

2. O *Governo italiano* conclui pedindo que o Tribunal se digne:

— julgar improcedente a acção ou declarar que o processo ficou sem objecto;

— condenar a Comissão nas despesas.

## III — Fundamentos e argumentos das partes

1. Na sua petição, a *Comissão* recorda que os Estados-membros, por força do artigo

189.° do Tratado, têm de dar cumprimento às directivas comunitárias respeitando os prazos previstos para esse fim por estas directivas. Ora, com base nas informações de que dispõe, a Comissão pensa saber que a República Italiana não adoptou nenhuma disposição para dar cumprimento ao disposto na Directiva 82/603/CEE.

2. No seu memorando de defesa, o *Governo italiano* explica que as inovações introduzidas pela Directiva 82/603/CEE não diziam respeito à República Italiana e que, por isso, esta não tinha a obrigação de a aplicar.

Com efeito, a directiva não exigiria que a Itália adoptasse qualquer medida relativa ao alargamento do regime de liberalização da contingentação e das autorizações para os transportes combinados por via navegável, pois não existiria, actualmente, entre a Itália e os outros Estados-membros um sistema de vias navegáveis, fluviais ou lacustres. Por outro lado, também relativamente às medidas de redução ou de reembolso dos impostos de circulação aplicáveis aos veículos utilizados em qualquer transporte combinado, previstas no n.° 6 do artigo 1.° da Directiva 82/603/CEE, essa inovação não implicaria uma obrigação de modificar a legislação italiana, já que os referidos veículos, ao abrigo do artigo 5.° do Decreto n.° 953, de 30 de Dezembro de 1982, tornado Lei n.° 53, de 28 de Fevereiro de 1983, não estariam sujeitos a impostos salvo no caso em que o próprio tractor, e não apenas o reboque, é também carregado no comboio, transporte conhecido por «rollende Landstraße», que apenas seria utilizado de uma forma muito marginal pelos transportadores italianos. Ora, por essa razão, a não aplicação dos reembolsos a esses meios de transporte não poderia consubstanciar uma infracção à directiva comunitária.

Por último, o Governo italiano sublinha que estas considerações foram tecidas diversas vezes pelos representantes da administração italiana no decurso de diversas reuniões tanto no âmbito da Comissão como do «grupo para as questões de transporte».

3. Na sua réplica, a *Comissão* admite que a argumentação do Governo italiano relativa à não existência de vias navegáveis transfronteiras é plausível. Todavia, solicita que seja declarado o não respeito pela obrigação de informação prevista no artigo 2.° da Directiva 82/603/CEE.

Quanto ao caso particular do carregamento do tractor no vagão ferroviário («rollende Landstraße»), a Comissão sublinha que o facto de esse tráfego ser utilizado de forma marginal pelos transportadores italianos não é, evidentemente, motivo suficiente para afastar a aplicabilidade da directiva, tanto mais que a redução fiscal teria, precisamente, como efeito encorajar o uso dessa técnica.

4. Por último, na sua tréplica, o *Governo italiano* explica que mesmo nesses casos marginais em que o sistema do «rollende Landstraße» é utilizado pelos transportadores italianos, o percurso ferroviário não se verifica em território nacional, pois os caminhos-de-ferro italianos não estão ainda equipados para um tal serviço. Com efeito, a altura de certos túneis e a não existência de determinadas estruturas impediriam o carregamento dos tractores nos comboios. Ora, já que o n.° 6 do artigo 1.° da Directiva 82/603/CEE impõe ao Estado em que o veículo esteja matriculado reduções ou reembolsos de impostos unicamente na base dos percursos efectuados por caminho-de-ferro no referido Estado, reconhecendo-lhe apenas a simples possibilidade de conceder

reduções ou reembolsos relativamente aos percursos por caminho-de-ferro efectuados fora do território, seria evidente que não existiriam possibilidades de aprovar medidas complexas e hipotéticas de execução de uma directiva, destinadas a, de facto, não serem aplicáveis. A partir do momento em que a situação de facto também tornasse possível o uso do que se convencionou chamar «rollende Landstraße» em Itália, seriam as disposições necessárias segundo a directiva aprovadas em acordo com a Comissão.

## IV — Resposta à pergunta feita pelo Tribunal

A Comissão esclarece que, efectivamente, contesta as informações fornecidas pelo Governo italiano quanto ao facto de os caminhos-de-ferro italianos não estarem ainda preparados para carregar tractores nos comboios.

Resultaria das indicações fornecidas pela representação permanente da Itália junto das Comunidades e das comunicações enviadas à Comissão, de 11 de Março e 1 de Julho de 1985, que três estações de caminho-de-ferro italianas estão preparadas para o sistema do «rollende Landstraße», ou seja, Milano Greco Pirelli, Ala di Trento e Verona. Existiriam, de acordo com essas mesmas indicações, duas ligações ferroviárias exploradas segundo essa técnica, uma entre Milão e Friburgo i. B. (seis vezes por semana), a outra entre Alba e Munique (cinco vezes por semana).

O. Due
Juiz relator