ARRÊT DE LA COUR (première chambre)

10 mai 2001 *

Dans l'affaire C-444/99,

Commission des Communautés européennes, représentée par M^mes^ M. Wolfcarius et S. Dragone, en qualité d'agents, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie requérante,

contre

République italienne, représentée par M. U. Leanza, en qualité d'agent, assisté de M. O. Fiumara, avvocato dello Stato, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie défenderesse,

* Langue de procédure: l'italien.

ayant pour objet de faire constater que, en maintenant en vigueur un régime d'autorisation et de contingentement des transports combinés entre États membres et bien qu'ayant transformé les autorisations spéciales en autorisations générales, la République italienne a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de la directive 92/106/CEE du Conseil, du 7 décembre 1992, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368, p. 38), notamment de son article 2,

LA COUR (première chambre),

composée de MM. M. Wathelet, président de chambre, P. Jann (rapporteur) et L. Sevón, juges,

avocat général: M. L. A. Geelhoed,
greffier: M. R. Grass,

vu le rapport du juge rapporteur,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 22 février 2001,

rend le présent

Arrêt

1 Par requête déposée au greffe de la Cour le 22 novembre 1999, la Commission des Communautés européennes a introduit, en vertu de l'article 226 CE, un recours visant à faire constater que, en maintenant en vigueur un régime d'autorisation et de contingentement des transports combinés entre États membres et bien qu'ayant transformé les autorisations spéciales en autorisations générales, la République italienne a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de la directive 92/106/CEE du Conseil, du 7 décembre 1992, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368, p. 38, ci-après la «directive»), notamment de son article 2.

La directive

2 La directive, qui s'applique à certaines opérations de transports combinés définies à son article 1er, vise, selon son cinquième considérant, à promouvoir un plus large recours aux transports combinés en supprimant tant les restrictions quantitatives que les contraintes d'ordre administratif existant encore dans le domaine des transports routiers.

3 L'article 2 de la directive dispose:

«Chaque État membre doit libérer de tout régime de contingentement et d'autorisation, au plus tard le 1er juillet 1993, les transports combinés visés à l'article 1er.»

La réglementation nationale

4 Le décret ministériel du 27 février 1992 (GURI n° 50, du 29 février 1992, p. 17) a supprimé les restrictions relatives aux autorisations spéciales concernant le transport de marchandises pour le compte d'autrui jusqu'alors en vigueur en Italie, en les transformant en autorisations générales sans contraintes ni limitations.

5 Le décret ministériel du 27 juin 1992 (GURI n° 163, du 13 juillet 1992, p. 12) fixe les modalités de délivrance de ces autorisations générales. Son article 1er dispose que le nombre d'autorisations délivrées pour le transport de marchandises pour le compte d'autrui est fixé annuellement à un nombre qui ne peut être supérieur au triple des autorisations pour le transport de marchandises pour le compte d'autrui restituées l'année précédente. L'article 4, deuxième alinéa, du même décret prévoit que, à l'intérieur de chaque catégorie, les demandes d'autorisation sont classées en fonction d'un critère de préférence déterminé par le nombre d'autorisations dont les entreprises sont déjà titulaires.

6 Le décret législatif n° 85, du 14 mars 1998 (GURI n° 83, du 9 avril 1998, p. 42), adopté sur la base de l'habilitation conférée par la loi n° 454/97, du 23 décembre 1997, relative à la restructuration du transport routier et au développement du transport combiné (GURI n° 303, du 31 décembre 1997, p. 4), prévoit que, à compter du 1er janvier 2001, toutes les entreprises inscrites au registre des

transporteurs routiers seront autorisées à exercer l'activité de transporteur routier pour le compte d'autrui. Ce même décret prévoit, pendant la période de transition, une augmentation des capacités de transport pouvant aller jusqu'au double du volume de transport autorisé auparavant.

La procédure précontentieuse

7 Considérant que la directive n'avait pas été transposée de manière complète en droit italien dans le délai prescrit, la Commission a engagé la procédure en manquement. Après avoir mis la République italienne en demeure de présenter ses observations, la Commission a, le 24 juillet 1998, émis un avis motivé invitant cet État membre à prendre les mesures nécessaires pour s'y conformer dans un délai de deux mois à compter de sa notification. La République italienne n'ayant pas donné suite à cet avis, la Commission a introduit le présent recours.

Sur le fond

8 Dans son recours, la Commission fait valoir que les mesures prises pour assurer la transposition de la directive dans l'ordre juridique italien n'atteignent pas l'objectif visé par celle-ci. Alors que ladite directive a pour but d'instaurer, dans le domaine des transports combinés, un régime sans autorisation ni contingentement, les autorités italiennes ont cependant maintenu, dans ce domaine, un régime tant d'autorisation que de contingentement, lequel s'est appliqué postérieurement au 1er juillet 1993, date à laquelle a expiré le délai imparti pour la transposition de la directive.

9 Le gouvernement italien admet que le régime d'autorisation générale mis en place par les décrets ministériels des 27 février et 27 juin 1992 est contraire à la directive. Toutefois, il fait valoir que le décret législatif n° 85, a mis en œuvre, à

compter du 1er janvier 2001, un système conforme à la directive. Selon ledit gouvernement, la brève période intermédiaire de mise en place progressive du processus de libéralisation, qu'il aurait été nécessaire de prévoir, n'aurait entraîné aucun inconvénient pour les opérateurs.

10 À cet égard, il suffit de relever que la directive ne prévoit nullement la possibilité pour les États membres d'aménager une période transitoire en vue d'une mise en place progressive du processus de libéralisation dans le domaine des transports routiers.

11 Il s'ensuit que, pour les raisons exposées par M. l'avocat général au point 5 de ses conclusions quant à la date à laquelle doit être appréciée l'existence d'un manquement, il y a lieu de considérer le recours comme fondé.

12 Dès lors, il convient de constater que, en maintenant en vigueur un régime d'autorisation et de contingentement des transports combinés entre États membres et bien qu'ayant transformé les autorisations spéciales en autorisations générales, la République italienne a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 2 de la directive.

Sur les dépens

13 Aux termes de l'article 69, paragraphe 2, du règlement de procédure, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. La Commission ayant conclu à la condamnation de la République italienne et cette dernière ayant succombé en ses moyens, il y a lieu de la condamner aux dépens.

Par ces motifs,

LA COUR (première chambre)

déclare et arrête:

1) **En maintenant en vigueur un régime d'autorisation et de contingentement des transports combinés entre États membres et bien qu'ayant transformé les autorisations spéciales en autorisations générales, la République italienne a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 2 de la directive 92/106/CEE du Conseil, du 7 décembre 1992, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres.**

2) **La République italienne est condamnée aux dépens.**

Wathelet Jann Sevón

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 10 mai 2001.

Le greffier

R. Grass

Le président de la première chambre

M. Wathelet