ARRÊT DE LA COUR (première chambre)

9 décembre 2004 *

Dans l'affaire C-460/02,

ayant pour objet un recours en manquement au titre de l'article 226 CE, introduit le 19 décembre 2002,

Commission des Communautés européennes, représentée par MM. A. Aresu et M. Huttunen, en qualité d'agents, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie requérante,

contre

République italienne, représentée par M. I. M. Braguglia, en qualité d'agent, assisté de M. O. Fiumara, vice-avvocato generale dello Stato, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie défenderesse,

* Langue de procédure: l'italien.

LA COUR (première chambre),

composée de M. P. Jann, président de chambre, M^me^ R. Silva de Lapuerta (rapporteur), MM. K. Lenaerts, S. von Bahr et K. Schiemann, juges,

avocat général: M. P. Léger,
greffier: M^me^ M. Múgica Arzamendi, administrateur principal,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 25 mars 2004,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 9 septembre 2004,

rend le présent

Arrêt

1 Par sa requête, la Commission des Communautés européennes demande à la Cour de constater que, dans la mesure où le décret législatif n° 18, du 13 janvier 1999, portant application de la directive 96/67/CE relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (supplément ordinaire à la GURI n° 28, du 24 février 1999, ci-après le «décret législatif n° 18/99»),

— n'a pas fixé la période d'une durée maximale de sept années pour la sélection de prestataires de services d'assistance en escale, conformément à l'article 11, paragraphe 1, sous d), de la directive 96/67/CE du Conseil, du 15 octobre 1996 (JO L 272, p. 36),

— a introduit, à son article 14, une mesure sociale incompatible avec l'article 18 de cette directive, et

— a prévu, à son article 20, des dispositions de caractère transitoire non autorisées par la même directive,

la République italienne a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de ladite directive.

Le cadre juridique

La réglementation communautaire

2 La directive 96/67 prévoit un système d'ouverture progressive du marché des services d'assistance en escale dans les aéroports communautaires.

3 Les dispositions de l'article 2, sous e) et f), de cette directive définissent les notions d'«assistance en escale» et d'«auto-assistance en escale» de la manière suivante:

«e) 'assistance en escale': les services rendus sur un aéroport à un usager tels que décrits en annexe;

f) 'auto-assistance en escale': situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Au sens de la présente définition, ne sont pas considérés comme tiers entre eux des usagers:

— dont l'un détient dans l'autre une participation majoritaire

ou

— dont la participation dans chacun d'eux est majoritairement détenue par une même entité.»

4 Aux termes des articles 6, paragraphe 1, et 7, paragraphe 1, de la directive 96/67, les États membres doivent prendre les mesures nécessaires pour assurer, d'une manière

générale, le libre accès au marché des services d'assistance en escale à des tiers et le libre exercice de l'auto-assistance en escale dans les aéroports communautaires.

5 L'article 6, paragraphe 2, de la même directive prévoit les dérogations suivantes au libre accès au marché de la prestation de services d'assistance en escale à des tiers:

«Les États membres peuvent limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir les catégories de services d'assistance en escale suivantes:

— assistance 'bagages',

— assistance 'opérations en piste',

— assistance 'carburant et huile',

— assistance 'fret et poste' en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion.

Ils ne peuvent toutefois limiter ce nombre à moins de deux, pour chaque catégorie de service.»

6 L'article 9, paragraphe 1, de la directive 96/67 dispose:

«Lorsque, sur un aéroport, des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles, notamment en fonction de l'encombrement et du taux d'utilisation des surfaces, entraînent une impossibilité d'ouverture du marché et/ou d'exercice de l'auto-assistance au degré prévu par la présente directive, l'État membre concerné peut décider:

[...]

b) de réserver à un seul prestataire une ou plusieurs catégories de services d'assistance visées à l'article 6 paragraphe 2;

[...]»

7 L'article 14, paragraphe 1, de la même directive prévoit la possibilité de subordonner l'accès au marché des services d'assistance en escale à l'obtention d'un «agrément» délivré par un organisme indépendant. Cette disposition est libellée comme suit:

«Les États membres peuvent subordonner l'activité d'un prestataire de services ou d'un usager se livrant à l'auto-assistance sur un aéroport à l'obtention d'un agrément délivré par une autorité publique indépendante de l'entité gestionnaire de cet aéroport.

Les critères d'octroi de cet agrément doivent se référer à une situation financière saine et à une couverture d'assurance suffisante, à la sûreté ou à la sécurité des installations, des aéronefs, des équipements ou des personnes, ainsi qu'à la protection de l'environnement et au respect de la législation sociale pertinente.

Les critères doivent respecter les principes suivants:

a) être appliqués de façon non discriminatoire aux différents prestataires et usagers;

b) être en relation avec l'objectif poursuivi;

c) ne pas aboutir à réduire de fait l'accès au marché ou l'exercice de l'auto-assistance à un niveau inférieur à celui prévu par la présente directive.

Ces critères doivent être rendus publics et le prestataire ou l'usager pratiquant l'auto-assistance doit être informé au préalable de la procédure d'octroi.»

8 L'article 18 de la directive 96/67 dispose:

«Sans préjudice de l'application des dispositions de la présente directive et dans le respect des autres dispositions du droit communautaire, les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires pour assurer la protection des droits des travailleurs et le respect de l'environnement.»

La réglementation nationale

9 La directive 96/67 a été transposée dans l'ordre juridique italien par le décret législatif n° 18/99.

10 L'article 14 dudit décret législatif, qui concerne le régime de la protection sociale, dispose:

«1. En garantissant le libre accès au marché des services d'assistance en escale, il faut, pendant les 30 mois qui suivent la date d'entrée en vigueur du présent décret, assurer le maintien des niveaux d'emploi et la continuité des rapports de travail du personnel du gérant précédent.

2. Sauf dans l'hypothèse d'un transfert d'une branche d'entreprise, tout transfert d'activités concernant une ou plusieurs des catégories de services d'assistance en escale visées aux annexes A et B comporte le transfert du personnel, désigné par les sujets concernés en accord avec les organisations syndicales des travailleurs, du précédent prestataire de services au successeur, proportionnellement à la part de trafic ou d'activités reprise par ce dernier.»

11 L'article 20 du même décret législatif contient la disposition transitoire suivante:

«Les situations contractuelles du personnel des services d'assistance en escale, en vigueur au 19 novembre 1998, qui prévoient plusieurs régimes organisationnels et contractuels, sont maintenues jusqu'à l'expiration des contrats correspondant, sans possibilité de prorogation et en toute hypothèse pour une période non supérieure à six ans.»

La procédure précontentieuse

12 À la suite d'une plainte, la Commission a conclu que la réglementation italienne n'était pas conforme au droit communautaire sur plusieurs points. Elle a alors adressé à la République italienne une lettre de mise en demeure du 3 mai 2000. Le gouvernement italien y a répondu par une note du 18 juillet 2000.

13 Considérant que cette réponse n'était pas satisfaisante, la Commission a adressé à la République italienne un avis motivé en date du 24 juillet 2001. La réponse du

gouvernement italien a été donnée par une note du 31 octobre 2001. Cette note a été suivie par une autre communication du 5 décembre 2001.

14 Plusieurs rencontres ont alors eu lieu entre les représentants des services compétents de la Commission et les experts du ministère des Infrastructures et des Transports italien, au cours desquelles le gouvernement italien a présenté des propositions de modifications des dispositions du décret législatif n° 18/99. Aucune autre information n'ayant été communiquée à la Commission, cette dernière a décidé d'introduire le présent recours.

Sur le recours

Sur le premier grief

15 Par lettre du 19 janvier 2004, le gouvernement italien a communiqué à la Cour l'information selon laquelle l'article 11, paragraphe 1, du décret législatif n° 18/99 a été modifié par la loi n° 306, du 31 octobre 2003 (GURI du 15 novembre 2003). Dans ces conditions, la Commission, par lettre du 23 mars 2004, s'est désistée du premier grief, tout en maintenant sa demande de condamnation de la défenderesse aux dépens.

Sur le deuxième grief

Argumentation des parties

16 La Commission estime que l'article 14 du décret législatif n° 18/99 est incompatible avec l'article 18 de la directive 96/67, car il soumet les prestataires de services d'assistance en escale à l'obligation de garantir le transfert du personnel du précédent prestataire de services à son successeur, proportionnellement à la part de trafic ou d'activité reprise par ce dernier, chaque fois qu'il y a un «transfert d'activités» concernant une ou plusieurs des catégories de services d'assistance en escale visées aux annexes dudit décret.

17 La Commission souligne que la protection des droits des travailleurs est admise en vertu de l'article 18 de la directive 96/67, à condition qu'elle ne soit pas contraire à l'application effective de celle-ci en ce qui concerne les services d'assistance en escale. Or, l'article 14, paragraphe 1, du décret législatif n° 18/99 irait manifestement au-delà de la protection garantie par la directive 77/187/CEE du Conseil, du 14 février 1977, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transferts d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements (JO L 61, p. 26), telle que modifiée par la directive 98/50/CE du Conseil, du 29 juin 1998 (JO L 201, p. 88), et codifiée par la directive 2001/23/CE du Conseil, du 12 mars 2001 (JO L 82, p. 16).

18 La Commission considère qu'une disposition nationale telle que celle contestée en l'espèce ne pourrait se justifier sur la base de l'article 18 de la directive 96/67 que si elle était appliquée en cas de transfert d'entreprise au sens de la directive 2001/23. Or, pour pouvoir appliquer cette dernière directive, le transfert devrait se référer à

une entité économique, à savoir un ensemble organisé de personnes et d'éléments qui permettent d'exercer une activité économique visant à atteindre un objectif déterminé. Toutefois, pour pouvoir juger si les caractéristiques d'un transfert d'entité existent, il faudrait prendre en considération l'ensemble des circonstances effectives qui caractérisent l'opération dont il s'agit.

19 Selon la Commission, le simple fait que les services fournis par le prestataire précédent et ceux fournis par le nouveau soient analogues ne permet pas de conclure qu'il y a transfert d'une entité économique entre les deux entreprises. En fait, une entité ne pourrait pas être réduite à l'activité qui lui est confiée et son identité serait constituée par d'autres éléments, tels que son personnel, ses cadres, l'organisation de son travail, ainsi que ses méthodes et moyens de gestion.

20 La Commission rappelle que, pour qu'il y ait transfert d'entreprise, il manque en l'espèce l'élément clef de la cession de l'entreprise, c'est-à-dire un accord négocié implicite ou explicite, ou un acte de la puissance publique. Le nouveau prestataire accéderait en effet aux structures aéroportuaires sur la base d'un titre autonome, indépendamment de tout rapport ou contact de quelque type que ce soit avec l'ancien prestataire. Ce titre résiderait dans la conclusion d'un contrat avec le gestionnaire de l'aéroport concerné.

21 La Commission fait valoir que la mesure adoptée par le gouvernement italien implique un véritable transfert de la charge sociale de l'État aux nouvelles entreprises prestataires qui sont ainsi pénalisées. Au cas où les autorités nationales souhaiteraient adopter des mesures sociales dans le cadre de l'application du processus de libéralisation des services d'assistance en escale, l'article 18 de la directive 96/67 pourrait constituer une base juridique adéquate, mais à condition que les mesures en question respectent l'esprit de cette directive ainsi que les principes généraux du droit communautaire.

22 D'après la Commission, l'article 14 du décret législatif n°18/99 empêche les prestataires de services qui souhaitent accéder au marché en cause de choisir leur propre personnel et, par conséquent, le type d'organisation des services qu'ils entendent fournir pour pouvoir exercer leurs activités sur ce marché. Or, l'objectif de la directive 96/67 serait précisément d'encourager la concurrence sur des marchés précédemment fermés et de type monopolistique, en réduisant les coûts d'exploitation des compagnies aériennes et en améliorant la qualité des services fournis aux usagers des aéroports.

23 Le gouvernement italien relève que la directive 96/67 laisse aux États membres une marge d'appréciation concernant le mode et le calendrier d'adoption des mesures requises pour la mise en œuvre du nouveau système, compte tenu des spécificités de chaque État. Dans cette optique, le législateur national aurait adopté la réglementation en cause, ayant conscience du fait que le libre accès au marché peut être compatible avec le bon fonctionnement des aéroports communautaires et réalisé de manière progressive et adaptée aux exigences du secteur. Les mesures de protection sociale prévues à l'article 14 du décret législatif n°18/99 ne feraient pas obstacle à la libéralisation du secteur de l'assistance en escale et se présenteraient comme la concrétisation d'une compétence attribuée à l'État par l'article 18 de la directive 96/67.

24 Le gouvernement italien estime que le respect des dispositions de cette directive et celui d'autres dispositions du droit communautaire, notamment celles qui concernent le maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprise, ne signifient pas que le niveau de protection que les États membres peuvent accorder ne puisse s'exprimer que dans les limites permises par l'harmonisation législative au niveau communautaire. S'il en était ainsi, l'article 18 de la directive 96/67 serait dépourvu de toute utilité parce que cette disposition ne laisserait aux États membres aucune marge pour offrir aux travailleurs une garantie qui ne découle pas déjà du droit communautaire.

25 Selon le gouvernement italien, cette dernière disposition doit être interprétée en ce sens qu'une telle garantie, «supplémentaire» de par sa nature même, ne doit pas se traduire par une violation du droit communautaire énoncé de manière spécifique par la directive 96/67 ou, de façon plus générale, par d'autres actes communautaires. Dans la mesure où une protection efficace des travailleurs ne saurait se traduire que par une contrainte financière et une obligation pour l'employeur, sa légalité devrait être appréciée par une analyse comparative et raisonnable des intérêts concernés.

26 Le gouvernement italien fait également valoir que, dans la mesure où le service reste identique ou, à tout le moins, analogue à celui fourni par le prestataire précédent, le critère déterminant pour la définition d'un transfert d'entreprise ne consiste pas nécessairement dans une reprise d'éléments matériels et patrimoniaux. L'organisation d'une activité de nature à assumer une reprise significative sur le plan économique rentrerait également dans le champ d'application de la notion de «transfert».

27 Au vu des spécificités du secteur en cause et de l'organisation des entreprises en question, le gouvernement italien souligne que le transfert «d'activités» aéroportuaires peut être couvert par la notion plus large de «transfert d'entreprise». En fait, ce serait justement la continuité de l'activité, qui passe d'un prestataire à un autre, qui rend cette situation tout à fait comparable à un transfert d'entreprise.

28 Le gouvernement italien précise qu'il est certes vrai que l'article 14 du décret législatif n°18/99 fait état spécifiquement du «transfert d'activité concernant une ou plusieurs des catégories de services d'assistance en escale», mais qu'il est évident que, dans la pratique, ce transfert s'accompagne de la reprise matérielle d'un certain nombre de biens et de structures nécessaires à l'activité du nouveau prestataire. Dans ces conditions, l'on serait en présence d'un transfert d'une partie d'entreprise ou, à tout le moins, d'une succession d'entreprises qui présentent en substance les caractéristiques d'un transfert. Il serait donc légitime que le législateur national se soit attaché à garantir la protection des travailleurs en procédant à un compromis raisonnable entre des intérêts qui s'opposent.

29 S'agissant de l'argument selon lequel la transposition de la directive 96/67 en droit interne serait de nature à fausser la concurrence sur le marché des services aéroportuaires en faveur des entreprises déjà établies et au détriment des concurrents potentiels, le gouvernement italien observe que le principe de la libre concurrence implique que les entreprises concernées jouissent d'une vraie égalité des chances dans le cadre des règles, même restrictives, prévues par la législation sociale applicable.

Appréciation de la Cour

30 Par son argumentation, le gouvernement italien fait valoir en substance que l'article 14 du décret législatif n° 18/99 trouve son fondement juridique dans l'article 18 de la directive 96/67 et que la disposition litigieuse entre dans le champ d'application de la directive 2001/23.

31 Quant à la compatibilité dudit article 14 avec la directive 96/67 et compte tenu du libellé de l'article 18 de cette dernière, il ressort du vingt-quatrième considérant de ladite directive que les États membres conservent le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services d'assistance en escale.

32 Pour ce qui est de la définition d'un tel «niveau adéquat», il y a lieu de souligner que, comme l'a relevé à juste titre M. l'avocat général au point 33 de ses conclusions, ce pouvoir ne comporte pas de compétence réglementaire illimitée et doit être exercé de façon à ne pas porter atteinte à l'effet utile de la directive 96/67 et aux objectifs

poursuivis par celle-ci. En effet, comme la Cour l'a souligné dans son arrêt du 16 octobre 2003, Flughafen Hannover-Langenhagen (C-363/01, Rec. p. I-11893, point 43), ladite directive vise à assurer l'ouverture du marché de l'assistance en escale, ouverture qui, selon le cinquième considérant de la même directive, doit contribuer, notamment, à réduire les coûts d'exploitation des compagnies aériennes.

33 En revanche, l'interprétation de l'article 18 de la directive 96/67 donnée par le gouvernement italien, notamment en ce qui concerne la prise en compte de considérations d'ordre social, rendrait excessivement difficile l'entrée de nouveaux prestataires de services sur les marchés d'assistance en escale, ces derniers étant obligés de reprendre le personnel employé par le prestataire précédent. En conséquence, l'utilisation rationnelle des infrastructures aéroportuaires et la réduction des coûts des services impliqués pour les usagers seraient mises en cause.

34 En effet, l'obligation imposée aux entreprises concernées en vertu de l'article 14 du décret législatif n° 18/99 de reprendre le personnel du précédent prestataire de services défavorise les nouveaux concurrents potentiels par rapport aux entreprises déjà établies et compromet l'ouverture des marchés de l'assistance en escale, ayant comme conséquence de nuire à l'effet utile de la directive 96/67.

35 Il en résulte que la réglementation litigieuse porte atteinte à la finalité poursuivie par cette directive, c'est-à-dire l'ouverture des marchés concernés et la création des conditions appropriées en vue d'une concurrence intracommunautaire dans ce secteur.

36 Dès lors que la réglementation litigieuse n'est pas compatible avec la directive 96/67, il n'est pas pertinent d'alléguer, comme le fait le gouvernement italien, que l'article 14 du décret législatif n° 18/99 ne va pas à l'encontre de la directive 2001/23.

37 En tout état de cause, le gouvernement italien ne saurait soutenir que l'article 14 dudit décret législatif se base sur la notion de «transfert d'activités» qui entre dans le champ d'application de la directive 2001/23.

38 En effet, il convient de rappeler que, aux termes de son article 1er, paragraphe 1, cette directive est applicable aux transferts d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements à un autre employeur, résultant d'une cession conventionnelle ou d'une fusion. Il ressort de la jurisprudence de la Cour à cet égard que le critère décisif pour établir l'existence d'un transfert au sens de cette directive est de savoir si l'entité en question garde son identité, ce qui résulte notamment de la poursuite effective de l'exploitation ou de sa reprise (voir, notamment, arrêts du 18 mars 1986, Spijkers, 24/85, Rec. p. 1119, points 11 et 12, ainsi que du 11 mars 1997, Süzen, C-13/95, Rec. p. I-1259, point 10).

39 Afin de déterminer si les conditions d'un transfert d'une telle entité sont remplies, la Cour a jugé qu'il importe de prendre en considération l'ensemble des circonstances de fait qui caractérisent l'opération en cause, au nombre desquelles figurent notamment le type d'entreprise ou d'établissement dont il s'agit, le transfert ou non d'éléments corporels, tels que les bâtiments et les biens mobiliers, la valeur des éléments incorporels au moment du transfert, la reprise ou non de l'essentiel des effectifs par le nouveau chef d'entreprise, le transfert ou non de la clientèle ainsi que le degré de similarité des activités exercées avant et après le transfert et la durée d'une éventuelle suspension de ces activités. Ces éléments ne constituent toutefois que des aspects partiels de l'évaluation d'ensemble qui s'impose et ne sauraient, de ce fait, être appréciés isolément (voir, notamment, arrêts précités Spijkers, point 13, et Süzen, point 14).

40 Il ressort de cette jurisprudence que l'importance respective à accorder aux différents critères susceptibles d'établir l'existence d'un transfert d'entreprise, d'établissement ou de parties d'entreprises ou d'établissements au sens de la directive 2001/23 varie en fonction d'un grand nombre de paramètres.

41 Par conséquent, il y a lieu de retenir que ce n'est qu'en fonction des particularités de chaque transfert d'activités concernant une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale que l'on peut déterminer si la transaction concernée constitue un transfert au sens de la directive 2001/23.

42 Or, il importe de constater que l'article 14 du décret législatif n° 18/99 s'applique, indépendamment des caractéristiques de l'opération dont il s'agit, à «tout transfert d'activité» dans le secteur en cause et que, au vu de la jurisprudence susvisée, une telle conception de transfert va manifestement au-delà de celle établie par la directive 2001/23, comme elle a été interprétée par la Cour.

43 Il convient, dès lors, de conclure que le deuxième grief est fondé, le régime de protection sociale prévu à l'article 14 du décret législatif n° 18/99 étant incompatible avec la directive 96/67.

Sur le troisième grief

44 La Commission estime que l'article 20 du décret législatif n° 18/99 est incompatible avec la directive 96/67, en ce que cette disposition permet à des entreprises ayant des systèmes d'organisation particuliers d'opérer dans le domaine de l'auto-

assistance parallèlement à d'autres prestataires sélectionnés et/ou autorisés, conformément aux dispositions de cette directive.

45 La Commission précise que l'article 20 dudit décret législatif se réfère aux contrats de travail en vigueur au 19 novembre 1998 et qui prévoient divers régimes organisationnels ou contractuels. Ces contrats de travail concerneraient le personnel d'autres usagers pratiquant l'auto-assistance que ceux définis dans la directive 96/67. Ils devraient rester en vigueur sous leur forme actuelle jusqu'à leur expiration et, en tout cas, pendant une période non supérieure à six ans. En pratique, ces entreprises seraient autorisées à assurer des prestations de services parallèlement à d'autres entreprises dans le domaine de l'auto-assistance et à des prestataires de services d'assistance en escale aux tiers.

46 Or, d'après la Commission, la directive 96/67 énonce clairement les catégories d'entreprises, prestataires de services d'assistance en escale, qui peuvent se considérer comme des prestataires de services d'assistance en escale aux tiers et des usagers pratiquant l'auto-assistance. Les entités ne remplissant pas les critères d'auto-assistance prévus à l'article 2, sous f), de la directive 96/67 ne pourraient opérer qu'en qualité de prestataires de services à des tiers. En outre, les articles 6 et 7 de la même directive prévoiraient l'obligation de suivre des procédures spécifiques pour le processus de sélection des usagers pratiquant l'auto-assistance et des prestataires d'assistance à des tiers.

47 La Commission ajoute que la directive 96/67 ne prévoit pas de mesures transitoires pour les entreprises ayant des systèmes d'organisation différents. La validité des relations contractuelles devrait être appréciée en fonction de la réglementation applicable et, en particulier, des dispositions de cette directive. En effet, le législateur national ne pourrait pas intervenir sur la durée maximale de validité des relations contractuelles comme si ces dernières échappaient aux obligations prévues par lesdites dispositions.

48 Le gouvernement italien estime que la règle litigieuse revêt une portée qui est non seulement transitoire, mais aussi très limitée. Elle devrait être appréciée dans l'esprit de sauvegarde des droits acquis et cela pendant une période relativement brève, à savoir jusqu'à l'expiration des contrats en question et, en tout état de cause, pour une période non supérieure à six ans. Par ailleurs, il serait envisagé d'en proposer la suppression, ceci dans le cadre de la prochaine loi annuelle portant mise en œuvre de dispositions communautaires.

Appréciation de la Cour

49 Il y a lieu de relever que les dispositions de la directive 96/67 définissent de façon précise les catégories d'entreprises qui peuvent être qualifiées de prestataires de services d'assistance en escale aux tiers et d'usagers pratiquant l'auto-assistance. Il en découle que les entités qui ne remplissent pas les critères d'auto-assistance prévus par cette directive ne peuvent opérer qu'en qualité de prestataires de services à des tiers. En outre, ainsi que M. l'avocat général l'a souligné à juste titre au point 49 de ses conclusions, ladite directive ne prévoit pas la possibilité pour les États membres de prendre des mesures transitoires à cet égard.

50 Or, en mettant en place de telles mesures transitoires, l'article 20 du décret législatif n° 18/99 comporte un régime réglementaire incompatible avec la directive 96/67.

51 Le grief de la Commission est dès lors fondé.

52 De tout ce qui précède, il convient de constater que, dans la mesure où le décret législatif n° 18/99 a introduit, à son article 14, une mesure sociale incompatible avec l'article 18 de la directive 96/67 et a prévu, à son article 20, un régime de caractère transitoire non autorisé par cette directive, la République italienne a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de ladite directive.

Sur les dépens

53 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) **Dans la mesure où le décret législatif n° 18, du 13 janvier 1999, portant application de la directive 96/67/CE relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, a introduit, à son article 14, une mesure sociale incompatible avec l'article 18 de la directive 96/67/CE du Conseil, du 15 octobre 1996, et a prévu, à son article 20, un régime de caractère transitoire non autorisé par cette directive, la République italienne a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de ladite directive.**

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

Signatures.