

**Cauza 13/83**  
**Parlamentul European**  
**împotriva**  
**Consiliului Comunităților Europene**  
„Politica comună în domeniul transporturilor – Obligațiile Consiliului”

HOTĂRÂREA CURȚII (Prima cameră)  
22 MAI 1985\*

În cauza 13/83,

**Parlamentul European**, reprezentat de domnul F. Pasetti-Bombardella, director general în cadrul Secretariatului General, de către consilierul său juridic, domnul R. Bieber și de către domnul J. Schoo, administrator în cadrul Secretariatului General, în calitate de agenți, asistați de domnul J. Schwarze, profesor la Universitatea din Hamburg, și de domnul F. Jacobs, Barrister la Londra și profesor la Universitatea din Londra, cu domiciliul ales la Secretariatul General al Parlamentului European, Kirchberg, Luxemburg,

reclamant,

susținut de

**Comisia Comunităților Europene**, reprezentată de domnul C.-D. Ehlermann, director general al Serviciului Juridic, de consilierul său juridic, domnul G. Close și de domnul C. Bail, membru al Serviciului Juridic, în calitate de agenți, cu domiciliul ales la biroul domnului M. Beschel, membru al Serviciului Juridic, bâtiment Jean Monnet, Kirchberg, Luxemburg,

intervenientă,

împotriva

**Consiliului Comunităților Europene**, reprezentat de către consilierul său juridic, domnul H.-J. Glaesner, în calitate de agent, asistat de domnul A. Sacchetti și doamna J. Aussant, membri ai Serviciului Juridic, în calitate de coagenți, de domnul R. M. Chevallier, profesor la Universitatea din Strasbourg, domnul W. von Simson, profesor la Universitatea din Freiburg, și doamna B. Laloux, membru al Serviciului Juridic, cu domiciliul ales la Luxemburg, la biroul domnului H. J. Pabbruwe, director al Serviciului Juridic al Băncii Europene de Investiții, 100, Boulevard Konrad-Adenauer,

pârât,

susținut de

---

\*Limba de procedură: germana.

**Regatul Țărilor De Jos**, reprezentat de domnul A. Bos, consilier juridic adjunct la Ministerul Afacerilor Externe, în calitate de agent, asistat de domnul L. H. Klaassen, profesor la Erasmus-Universiteit din Rotterdam, cu domiciliul ales în Luxemburg, la Ambasada Regatului Țărilor de Jos, 5, Rue C. M. Spoo,

intervenient,

având ca obiect constatarea, în temeiul articolului 175 din tratat, a faptului că Consiliul nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în domeniul politice comune în domeniul transporturilor,

#### CURTEA,

compusă din domnii Mackenzie Stuart, președinte, G. Bosco, O. Due și C. Kakouris, președinți de cameră, T. Koopmans, U. Everling, K. Bahlmann, Y. Galmot și R. Joliet, judecători,

avocat general: domnul C. O. Lenz

grefier: domnul H. A. Rühl, administrator principal

pronunță prezenta

#### HOTĂRÂRE

1 Prin cererea depusă la grefa Curții la 24 ianuarie 1983, Parlamentul European a introdus, în temeiul articolului 175 alineatul (1) din Tratatul CEE, o acțiune având ca obiect constatarea faptului că, abținându-se să instituie o politică comună în domeniul transporturilor și, în special, să stabilească în mod obligatoriu cadrul acestei politici, Consiliul a încălcat Tratatul CEE, în special articolul 3 litera (e) și articolele 61, 74, 75 și 84 din acest tratat și că, încălcând tratatul menționat, Consiliul s-a abținut să se pronunțe cu privire la șaisprezece propuneri special desemnate, care i-au fost prezentate de Comisie în materie de transport.

2 Politica comună în domeniul transporturilor se numără printre acțiunile pe care Comunitatea trebuie să le întreprindă, în conformitate cu articolul 3 din Tratatul CEE, în scopul înființării unei piețe comune și al apropierii progresive a politicilor economice ale statelor membre. Aceasta face obiectul Titlului IV din Partea a doua a tratatului, care se referă la „Temeiurile Comunității”. Primul articol din acest titlu, articolul 74, prevede că obiectivele tratatului trebuie să fie urmărite, în sectorul transporturilor, „în cadrul unei politici comune”. În scopul de a realiza punerea în aplicare a acestei dispoziții, Consiliul trebuie, în conformitate cu articolul 75 alineatul (1), să stabilească, la propunerea Comisiei și după ce primește avizul Comitetului Economic și Social și al Parlamentului European:

„a) norme comune aplicabile transporturilor internaționale efectuate spre sau dinspre teritoriul unui stat membru sau care traversează teritoriul unuia sau mai multor state membre;

b) condițiile în care transportatorii nerezidenți pot efectua transporturi naționale pe teritoriul unui stat membru;

c) orice alte dispoziții utile”.

În conformitate cu articolul 75 alineatul (2), dispozițiile vizate la literele (a) și (b) trebuie să fie adoptate în cursul perioadei de tranziție.

#### *A – Cu privire la faptele premergătoare litigiului*

3 Reclamantul observă că în 1968, la apropierea sfârșitului perioadei de tranziție, prevăzută de Tratatul CEE, Parlamentul European adoptase deja o rezoluție privind situația politicii comune în domeniul transporturilor (JO C 10, p. 8), în care, după ce face referire la o rezoluție anterioară care privește întârzierea intervenită în punerea în aplicare a politicii comune în domeniul transporturilor, subliniază „dorința sa expresă de a defini și pune în aplicare, fără întârziere, o politică în domeniul transporturilor, pe care o consideră ca fiind un element esențial al pieței comune”. Doi ani mai târziu, în 1970, Parlamentul a adoptat o rezoluție similară (JO C 40, p. 27), în temeiul căreia atrăgea din nou atenția asupra întârzierii din domeniul respectiv și invita Consiliul să stabilească un program de lucru, care să conțină o planificare precisă a deciziilor care trebuie adoptate.

4 La momentul emiterii avizului său privind comunicarea Comisiei adresată Consiliului, în octombrie 1973, referitoare la dezvoltarea politicii comune în domeniul transporturilor, Parlamentul a adoptat o Rezoluție, la 25 septembrie 1974, privind principiile politicii comune în domeniul transporturilor (JO C 127, p. 24). Prin rezoluțiile din 16 ianuarie 1979 (JO C 39, p. 16) și din 3 martie 1982 (JO C 87, p. 42), Parlamentul reiterea cererea sa adresată Consiliului de a institui, de îndată, o politică comună coerentă în sectorul transporturilor.

5 După ce a constatat că nu exista încă o politică comună, astfel cum a fost prevăzută de tratat, Parlamentul European a adoptat, în cele din urmă, la 16 septembrie 1982, o rezoluție referitoare la o acțiune în constatarea abținerii de a acționa împotriva Consiliului Comunităților Europene, în domeniul politicii transporturilor (JO C 267, p. 62). Această rezoluție consideră că politica din domeniul transporturilor a făcut numai obiectul unor măsuri minimale, care nu îndeplinesc deloc cerințele pieței comune și că, astfel, dispozițiile de la articolul 3 litera (e) și articolele 74 – 84 din Tratatul CEE nu au fost respectate. Rezoluția amintește, de asemenea, „că Consiliul nu s-a pronunțat cu privire la numeroasele propuneri ale Comisiei, referitor la care Parlamentul European a emis de multă vreme un aviz favorabil”.

6 Prin Rezoluția din 16 septembrie 1982, Parlamentul și-a însărcinat președintele să introducă o acțiune împotriva Consiliului, în temeiul articolului 175 alineatul (1) din tratat, după ce a invitat Consiliul să acționeze, în conformitate cu articolul 175 alineatul (2). Printr-o scrisoare din 21 septembrie 1982, președintele Parlamentului a informat efectiv Consiliul cu privire la intenția Parlamentului de a introduce o acțiune în constatarea abținerii de a acționa împotriva Consiliului, deoarece acesta s-a abținut să stabilească, în temeiul articolului 3 litera (e) și al

articolelor 61 și 74, cadrul unei politici comune în domeniul transporturilor, în care pot fi urmărite obiectivele tratatului și să adopte deciziile prevăzute la articolele 75 – 84, pentru punerea în aplicare a articolelor 61 și 74.

7 Scrisoarea din 21 septembrie 1982 invită Consiliul la o serie de acțiuni și în special:

– stabilirea cadrului unei politici comune în domeniul transporturilor, în conformitate cu articolul 3 litera (e) și articolul 74 din tratat;

– introducerea libertății de a presta servicii în domeniul transporturilor, prevăzută la articolul 61, și aplicarea, în acest scop, a dispozițiilor de la articolele 74 – 84;

– adoptarea, de îndată, a deciziilor care ar fi trebuit adoptate înainte de sfârșitul perioadei de tranziție, în special cele prevăzute la articolul 75 alineatul (1) literele (a) și (b);

– adoptarea tuturor dispozițiilor utile pentru urmărirea obiectivelor tratatului în cadrul unei politici comune în domeniul transporturilor, în conformitate cu articolul 75 alineatul (1) litera (c);

– să se pronunțe, fără întârziere, în privința unei serii de propuneri ale Comisiei, special desemnate, cu privire la care Parlamentul emisese deja avizul său.

8 Președintele Consiliului a răspuns prin scrisoarea din 22 noiembrie 1982. În temeiul acestei scrisori, Consiliul, „fără a se pronunța, în acest stadiu, cu privire la aspectele juridice” evocate de președintele Parlamentului, ci „în spiritul bunelor relații cu Parlamentul European”, îi comunică acestuia o analiză ale cărei elemente ar trebui să îi permită să cunoască „evaluarea pe care Consiliul o face, în stadiul actual, cu privire la dezvoltarea politicii comune în domeniul transporturilor”. Consiliul menționează, în plus, că împărtășește preocuparea Parlamentului European pentru realizarea acestei politici, pe care a adoptat-o deja, în diferite sectoare ale transporturilor, un ansamblu de decizii care reprezintă măsuri importante pentru punerea în aplicare a unei politici comune în domeniul transporturilor, dar că este, cu toate acestea, conștient că, în ciuda progreselor efectuate, politica comună în domeniul transporturilor necesită acțiuni ulterioare.

9 Într-o notă anexată la această scrisoare, Consiliul furnizează o listă cu 71 de acte ale Consiliului, adoptate în domeniul transporturilor, precum și un comentariu cu privire la stadiul examinării fiecăreia din propunerile Comisiei, menționate în scrisoarea președintelui Parlamentului.

10 Ca urmare a examinării răspunsului Consiliului de către comisiile parlamentare competente, în conformitate cu procedura prevăzută de Rezoluția din 16 septembrie 1982, președintele Parlamentului European a considerat că acest răspuns nu reprezintă o „luare de poziție” în sensul articolului 175 alineatul (2) din tratat. Acesta a hotărât, prin urmare, să introducă prezenta acțiune.

11 Comisia a intervenit în litigiu pentru a susține concluziile Parlamentului European; Regatul Țărilor de Jos a intervenit în sprijinul concluziilor Consiliului.

### *B – Cu privire la admisibilitatea acțiunii*

12 Consiliul, în calitate de pârât, a prezentat o excepție de inadmisibilitate, întemeiată pe două motive: primul se bazează pe lipsa capacității reclamantului de a acționa în justiție sau lipsa legitimității active; al doilea este întemeiat pe nerespectarea condițiilor referitoare la procedura precontencioasă, astfel cum sunt prevăzute la articolul 175.

#### 1. Legitimitatea procesuală activă

13 Consiliul explică, mai întâi, că, în opinia sa, prezenta acțiune se înscrie în eforturile Parlamentului de a-și consolida influența în procesul decizional din cadrul Comunității. Aceste eforturi, legitime de altfel, nu ar trebui, cu toate acestea, să folosească acțiunea în constatarea abținerii de a acționa, prevăzută la articolul 175, dat fiind faptul că colaborarea dintre instituțiile comunitare nu este reglementată de această dispoziție. Obiectivele politice ale Parlamentului ar trebui să fie urmărite prin alte metode.

14 În lumina acestui considerent, Consiliul, recunoscând că articolul 175 oferă dreptul la o acțiune în constatarea abținerii de a acționa împotriva omisiunilor Consiliului și Comisiei, statelor membre și „altor instituții ale Comunității”, dorește să afle dacă dreptul de control atribuit prin tratat Parlamentului se pierde prin competențele prevăzute la articolele 137, 143 și 144 din tratat, dispoziții care reglementează posibilitățile Parlamentului de a influența activitățile Comisiei și Consiliului. În aceste condiții, Parlamentul nu poate să dispună în privința Consiliului de un drept de control, care să poată fi exercitat prin intermediul unei acțiuni în constatarea abținerii de a acționa.

15 Consiliul adaugă că o interpretare sistematică a tratatului ar împiedica o legitimitate activă a Parlamentului. De fapt, acțiunea în anulare prevăzută la articolul 173, care permite un control al legalității actelor Consiliului și Comisiei, nu poate fi formulată de Parlament. În măsura în care tratatul privează Parlamentul de dreptul de a controla legalitatea actelor acestor două instituții, ar fi illogic să i se confere dreptul de acțiune în cazul abținerii ilegale de a acționa a uneia dintre cele două instituții. În consecință, numai o atribuire expresă de competențe ar fi permis să i se recunoască Parlamentului dreptul de a introduce o acțiune în constatarea abținerii de a acționa.

16 Parlamentul European și Comisia contestă acest raționament, făcând referire chiar la textul articolului 175; formularea acestei dispoziții nu se pretează niciunei interpretări care ar împiedica Parlamentul să introducă o acțiune în constatarea abținerii de a acționa. Cele două instituții consideră, de asemenea, că recunoașterea unui astfel de drept nu este incompatibilă cu repartizarea competențelor, prevăzută de tratat.

17 Este necesar să se sublinieze că articolul 175 alineatul (1) conferă, astfel cum a recunoscut, de altfel Consiliul, dreptul de a introduce o acțiune în constatarea abținerii de a acționa împotriva Consiliului și Comisiei, *inter alia*, „celorlalte instituții ale Comunității”. Această dispoziție prevede astfel același drept de a intenta o acțiune pentru toate instituțiile Comunității. Nu se poate restrânge exercitarea acestui drept, pentru una dintre acestea, fără a aduce atingere poziției sale instituționale prevăzute de tratat și, în special, la articolul 4 alineatul (1).

18 Faptul că Parlamentul European este, în același timp, instituția Comunității care are ca misiune exercitarea unui control politic asupra activităților Comisiei și, într-o anumită măsură, asupra activităților Consiliului, nu este de natură să afecteze interpretarea dispozițiilor tratatului referitoare la căile de atac ale instituțiilor.

19 Prin urmare, prima excepție de inadmisibilitate trebuie respinsă.

## 2. Condițiile care reglementează procedura precontencioasă

20 Consiliul consideră că respectivele condiții care reglementează procedura precontencioasă, astfel cum sunt specificate la articolul 175, nu sunt îndeplinite. Pe de o parte, scrisoarea președintelui Parlamentului European din 21 septembrie 1982 nu a fost o „invitație la acțiune” în sensul articolului 175; pe de altă parte, Consiliul „a luat poziție” cu privire la această scrisoare, în sensul aceleiași dispoziții, furnizând Parlamentului o analiză completă a activităților sale cu privire la politica comună în domeniul transporturilor, prevăzută în scrisoarea menționată anterior din 21 septembrie 1982.

21 Cu privire la primul aspect, Consiliul susține că scrisoarea președintelui Parlamentului nu a fost considerată, la vremea respectivă, ca fiind o invitație la acțiune, în sensul articolului 175. Răspunsul Consiliului permite să se constate că corespondența dintre cele două instituții reprezintă, pentru Consiliu, o contribuție la dialogul politic și nu prima etapă a unui litigiu. Din acest motiv, Consiliul a furnizat Parlamentului toate informațiile necesare pentru a arăta viziunea Consiliului asupra evoluției viitoare a politicii comune în domeniul transporturilor.

22 În ceea ce privește al doilea aspect, Consiliul atrage atenția asupra faptului că conținutul exact al unei „luări de poziții” în sensul articolului 175 depinde de natura abținerii de a acționa, care i se reproșează instituției în cauză. În cazul în care aceasta este obligată să ia o decizie fără nici un fel de discreție, ar fi dificil de conceput că o luare de poziție, cu un conținut diferit de actul care trebuia adoptat, putea să facă o acțiune inadmisibilă. În cazul în care, dimpotrivă, tratatul acordă instituției o largă putere discreționară pentru a acționa, precum în cazul de față, situația este diferită: un răspuns al instituției în cauză, care precizează stadiul lucrărilor și motivele pentru care aceasta nu a acționat încă, precum și maniera în care intenționează să procedeze, ar ajunge într-o astfel de situație pentru a stabili că nu există o abținere de a acționa în sensul articolului 175 și că, în consecință, acțiunea este inadmisibilă.

23 Parlamentul și Comisia consideră că scrisoarea președintelui Parlamentului din 21 septembrie 1982 precizează suficient de clar măsurile solicitate de Parlament în cadrul articolului 175 alineatul (2) și că scrisoarea de răspuns a președintelui Consiliului din 22

noiembrie 1982 se caracterizează tocmai prin faptul că nu ia poziție cu privire la niciuna dintre aceste măsuri, astfel încât nu oferă un răspuns Parlamentului referitor la obiecția privind abținerea Consiliului de a acționa.

24 Este necesar să se constate că respectivele condiții stabilite la articolul 175 alineatul (2) erau îndeplinite în speță. După ce a făcut referire în mod expres la această dispoziție, Parlamentul a precizat clar în scrisoarea președintelui său că invita Consiliul să acționeze în sensul articolului 175, adăugând o enumerare de acțiuni, care, în opinia sa, trebuiau să fie întreprinse de Consiliu pentru a pune capăt abținerii sale de a acționa.

25 Dimpotrivă, răspunsul Consiliului s-a limitat să prezinte activitățile pe care Consiliul le-a întreprins deja în domeniul transporturilor, fără să se pronunțe cu privire la „aspectele juridice” ale corespondenței inițiate de Parlament. Răspunsul nici nu a contestat, nici nu a confirmat abținerea pretinsă și nici nu a precizat punctul de vedere al Consiliului cu privire la acțiunile care trebuiau încă să fie luate în continuare, în opinia Parlamentului. Un astfel de răspuns nu poate fi considerat ca o luare de poziție în sensul articolului 175 alineatul (2).

26 Curtea consideră, pe de altă parte, că, în speță, observațiile Consiliului referitoare la puterea discreționară de care dispune pentru punerea în aplicare a politicii comune în domeniul transporturilor nu privesc problema stabilirii dacă au fost îndeplinite condițiile specifice de la articolul 175, ci țin de problema, mai generală, de a stabili dacă absența unei politici comune în sectorul transporturilor poate reprezenta o abținere de a acționa în sensul acestei dispoziții, problemă care va fi analizată ulterior în această hotărâre.

27 Rezultă că cea de-a doua excepție de inadmisibilitate trebuie, de asemenea, respinsă.

### *C – Cu privire la obiectul acțiunii*

28 În memoriul său în apărare, Consiliul îi reproșează Parlamentului că nu a abordat problema esențială a litigiului și anume aceea de a stabili dacă expresia „a hotărî”, care este prevăzută la articolul 175 poate să fie interpretată în sensul că include instituirea unei politici comune în domeniul transporturilor. Consiliul explică faptul că această politică privește un domeniu extrem de complex, care cuprinde numeroase aspecte, precum infrastructura, prețurile, condițiile de transport, libertatea de stabilire și de a presta servicii, problemele sociale, cele ale concurenței, etc. Prin urmare, o politică comună în acest sector, care trebuie să includă traficul rutier, precum și căile navigabile interioare și căile ferate, nu ar putea fi instituită printr-o singură decizie: aceasta trebuie să fie elaborată progresiv, prin intermediul unor reglementări specifice.

29 Consiliul consideră că procedura prevăzută la articolul 175 a fost concepută pentru cazul în care instituția în cauză are obligația legală de a adopta un anumit act juridic și că aceasta nu este un instrument adecvat pentru soluționarea cazurilor în care este vorba despre instituirea unui întreg sistem de măsuri în cadrul unui proces legislativ complex. De fapt, în cazul în care Curtea constată că o instituție s-a abținut să „hotărască”, încălcând tratatul, această instituție este obligată, în temeiul articolului 176, să „adopte măsurile” necesare pentru executarea

hotărârii Curții. Cu toate acestea, reclamantul nu a precizat care sunt măsurile concrete a căror neadoptare i se reproșează Consiliului.

30 Parlamentul European recunoaște că o politică comună în domeniul transporturilor nu va fi probabil adoptată „uno actu”, ci că aceasta trebuie să fie realizată prin intermediul măsurilor succesive care vor trebui armonizate între ele în cadrul unui singur sistem coerent. Cu toate acestea, este evident că este necesar să „hotărască”, într-un fel sau altul, să instituie, conform unui plan prestabilit, ansamblul măsurilor necesare în acest scop.

31 Conform Comisiei, care sprijină poziția Parlamentului în această privință, tratatul presupune o obligație generală de a introduce o politică comună în domeniul transporturilor, obligație care impune să fie definite, în primul rând, în conformitate cu obiectivele generale ale tratatului, principiile unei politici comune în domeniul transporturilor, care vor furniza baza indispensabilă pentru adoptarea unor măsuri de punere în aplicare. Adoptarea unor măsuri sporadice, care nu includ domeniile esențiale ale unei politici comune, nu este suficientă pentru îndeplinirea acestei cerințe. Comisia consideră că, indiferent de libertatea oferită prin tratat Consiliului pentru stabilirea naturii măsurilor care trebuie adoptate, în cadrul stabilit de acesta și indiferent de ordinea în care vor fi adoptate aceste măsuri, obligația de a acționa, impusă la articolele 74 și 75 din tratat, precum și la articolul 3 litera (e), este suficient de precisă pentru a face obiectul, în cazul în care nu este îndeplinită, unei acțiuni în constatarea abținerii de a acționa, în temeiul articolului 175.

32 Parlamentul și Comisia adaugă că, în orice caz, articolul 75 stabilește un termen foarte precis pentru măsurile care trebuie adoptate în domeniile pe care tratatul le consideră în mod evident ca fiind esențiale, dat fiind că normele comune aplicabile transporturilor internaționale și condițiile în care transportatorii nerezidenți pot să efectueze servicii de transport naționale într-un stat membru trebuie să fie adoptate în cursul perioadei de tranziție, și anume înainte de sfârșitul anului 1969. Cele două instituții amintesc că cele două domenii în cauză sunt strâns legate de libertatea de a presta servicii, a cărei instituire este prevăzută de tratat, în principiu, înainte de sfârșitul perioadei de tranziție, dar care este condiționată, în materie de transporturi, de realizarea unei politici comune, în conformitate cu articolul 61.

33 Trebuie, mai întâi, să se amintească faptul că Parlamentul a formulat două cereri diferite: una dintre ele privește faptul că nu a introdus o politică comună în domeniul transporturilor și, în special, faptul că nu a stabilit cadrul acesteia și cealaltă se referă la faptul că Consiliul nu a hotărât cu privire la șaisprezece propuneri în materie de transporturi, pe care Comisia i le-a prezentat. Numai prima cerere ridică problema de a stabili dacă termenii articolului 175 și locul acestei dispoziții în sistemul căilor de atac prevăzut de tratat permit Curții să constate o încălcare a tratatului în forma unei abțineri de a acționa.

34 Deși este adevărat că formularea de la articolul 175 pare să pledeze în favoarea unei interpretări care presupune absența adoptării unui anumit act, în special în versiunile germană și olandeză, acest argument nu este decisiv. Pe de o parte, celelalte versiuni lingvistice ale aceluiași text sunt formulate astfel încât să poată include o abținere de a acționa mai puțin restricționată; pe de altă parte, obiectivul de la articolul 175 nu ar fi îndeplinit în cazul în care un reclamant nu ar putea să prezinte Curții omiterea de către o instituție de a adopta mai multe decizii sau un ansamblu de decizii, în cazul în care adoptarea unor astfel de decizii intră sub incidența unei obligații pe care tratatul o impune acestei instituții.



35 În aceste condiții, problema ridicată de Consiliu se reduce la stabilirea dacă, în speță, Parlamentul European a indicat, în prima sa cerere, măsurile a căror neadoptare i se reproșează Consiliului cu o precizie atât de mare încât Curtea, prezentând Parlamentului concluziile sale, ar putea determina ca o hotărâre să fie executată de Consiliu, în temeiul articolului 176.

36 Un astfel de grad de precizie se impune cu atât mai mult cu cât sistemul căilor de atac instituite prin tratat presupune o legătură strânsă între acțiunea prevăzută la articolul 173, care permite să se ajungă la anularea actelor ilegale ale Consiliului și Comisiei și cel întemeiat pe articolul 175, care poate conduce la constatarea că abținerea, de către Consiliu sau Comisie, de a adopta anumite acte este contrară tratatului. Având în vedere legătura respectivă, trebuie să se concluzioneze că, în cele două cazuri, actele care fac obiectul litigiului trebuie să fie suficient de bine definite pentru a-i permite Curții să stabilească dacă adoptarea sau neadoptarea lor este legală sau nu.

37 Din cele prezentate anterior rezultă că prima cerere a Parlamentului nu poate fi admisă, chiar dacă se dovedește a fi întemeiată, decât în măsura în care absența politicii comune în domeniul transporturilor, care i se reproșează Consiliului, se datorează neadoptării unor măsuri a căror sferă de aplicare poate fi definită suficient pentru ca acestea să poată fi individualizate și adoptate în sensul articolului 176. În consecință, este necesar să se procedeze la examinarea argumentelor părților referitoare la existența sau absența unei politici comune în domeniul transporturilor.

#### *D – Prima cerere: abținerea de a institui o politică comună în domeniul transporturilor*

##### 1. Politica comună în domeniul transporturilor în general

38 Parlamentul European recunoaște că tratatul conferă Consiliului o mare putere de apreciere, în ceea ce privește conținutul politicii comune în domeniul transporturilor. Această putere de apreciere este, cu toate acestea, limitată în două privințe: în primul rând, aceasta nu permite Consiliului să rămână inactiv după expirarea termenelor prevăzute de tratat și, în special, cel de la articolul 75 alineatul (2); în al doilea rând, Consiliul este obligat să stabilească un cadru comun care constă într-un ansamblu coerent de principii de natură să ia în calcul toți factorii economici complecși, inerenți sectorului transporturilor. Aceste principii trebuie să guverneze diversele măsuri specifice, necesare punerii în aplicare a principiilor generale ale tratatului în acest sector.

39 Într-o astfel de situație, principiile de bază pe care Consiliul ar fi trebuit să le adopte, ar trebui, conform Parlamentului, să respecte cel puțin anumite obiective și să reglementeze anumite domenii. Însăși natura unei politici comune în domeniul transporturilor implică necesitatea de a asigura urmărirea anumitor obiective, în special în scopul liberalizării transporturilor și facilitării traficului transfrontalier. Principiile în cauză ar trebui, de asemenea, să precizeze domeniile care fac obiectul sistemului de norme care trebuie pus în aplicare. Situația economică din sectorul transporturilor impune ca, în rândul acestor domenii de acțiune, să fie prevăzute, în special, relațiile concurențiale între traficul feroviar și traficul

rutier, precum și normele care să reglementeze capacitatea căilor navigabile interioare și cea a transportului rutier.

40 Comisia subliniază lacunele mari din toate domeniile politicii transporturilor, fără a aduce atingere numeroaselor propuneri pe care le-a prezentat Consiliului pe parcursul a peste douăzeci de ani. Aceasta menționează, în special, insuficiența măsurilor adoptate în domeniul transportului rutier de mărfuri, în care restricțiile privind capacitatea sunt stabilite, în esență, prin intermediul unor acorduri bilaterale între statele membre, pe baza unor criterii foarte diverse, care împiedică adesea utilizarea optimă a capacității existente, datorită numeroaselor returnări fără încărcătură și în care, în plus, transportul din cadrul fiecărui stat membru este rezervat întreprinderilor stabilite pe teritoriul statului membru în cauză. În cele din urmă, un număr considerabil de controale la frontiere continuă să împiedice transporturile internaționale.

41 În această ordine de idei, Comisia menționează situația nesatisfăcătoare a conturilor căilor ferate și a relațiilor dintre acestea și stat, supracapacitatea structurală considerabilă a transporturilor pe căile navigabile interioare, care este agravată de absența unor măsuri coordonate pentru dezarmarea navelor, absența progresului în realizarea proiectelor de infrastructură, importante pentru Comunitate și lipsa coordonării măsurilor naționale de infrastructură și, în cele din urmă, absența, aproape totală, a unei acțiuni comunitare în domeniul transportului maritim și aerian.

42 Consiliul nu contestă lacunele semnalate de Comisie. Cu toate acestea, prezintă o serie de argumente care au ca scop să demonstreze că aceste lacune nu pot fi asimilate unei abțineri de a acționa, în sensul articolului 175 din tratat. În acest scop, Consiliul invocă, în special, marja de discreție de care dispune cu privire la punerea în aplicare a politicii comune în domeniul transporturilor, precum și dificultățile obiective de natură geografică, economică și socială, care împiedică realizarea unui progres mai rapid. Consiliul amintește, de asemenea, problema poziției speciale a căilor ferate pe piața transporturilor și rolul special pe care îl joacă statele membre, în materie de transporturi, în sistemul decizional al Consiliului.

43 Consiliul face referire apoi la activitățile pe care le-a întreprins deja în domeniu și cu privire la care i-a furnizat detalii Parlamentului, prin scrisoarea președintelui Consiliului din 22 noiembrie 1982, precum și la Decizia din 13 mai 1965 de stabilire a obiectivelor care trebuie atinse în materie de armonizare fiscală și socială în sectorul transporturilor (JO 1965, p. 1500) și Decizia din 14 decembrie 1967 de stabilire a unui program de măsuri care pot asigura dezvoltarea ulterioară a politicii comune în domeniul transporturilor (JO 1967, nr. 322, p. 4). Aceste decizii demonstrează, pe de altă parte, că, la vremea respectivă, Consiliul s-a confruntat cu interdependența diverselor sectoare ale transporturilor și a diverselor probleme care trebuiau rezolvate, interdependență recunoscută în repetate rânduri de Comisie.

44 În această privință, Consiliul amintește că, în viziunea sa, liberalizarea transporturilor rutiere de mărfuri este de neconceput fără o apropiere considerabilă a condițiilor de concurență, apropiere care este, totuși, imposibil de obținut fără să se rezolve problema căilor ferate și a relațiilor acestora cu autoritățile publice. Cu toate acestea, Consiliul nu a primit niciodată o propunere din partea Comisiei, care să îi permită să rezolve această problemă fundamentală.

45 Guvernul Țărilor de Jos susține concluziile Consiliului în această privință, deși nu este de acord în totalitate cu argumentele sale. De fapt, acesta consideră că absența unei politici comune în domeniul transporturilor nu implică faptul că normele generale ale tratatului și libertățile pe care acestea le asigură nu se aplică transporturilor. Deși este adevărat că, în conformitate cu articolul 61 din tratat, libera circulație a serviciilor în materie de transporturi este reglementată prin dispozițiile tratatului referitoare la politica comună în domeniul transporturilor, nu se poate deduce că expirarea perioadei de tranziție nu a avut consecințe pentru libera circulație a serviciilor în acest sector. Guvernul Țărilor de Jos amintește faptul că, în alte domenii, precum organizarea piețelor agricole și conservarea resurselor maritime, Curtea a considerat că însăși expirarea perioadei de tranziție poate să genereze drepturi și obligații, bazate pe normele generale ale tratatului.

46 Din aceste patru intervenții, se poate deduce, cu ușurință, o concluzie: pentru părți este evident că nu există încă un set coerent de reglementări care pot fi considerate drept o politică comună în domeniul transporturilor în sensul articolelor 74 și 75 din tratat. Această concluzie se poate întemeia fie pe lipsa unui cadru coerent pentru punerea în aplicare a unei astfel de politici, lipsă invocată de Parlament, fie pe faptul, evidențiat de Comisie, că problemele esențiale din domeniul transporturilor persistă, fie pe lipsa, amintită de Consiliu, a executării deciziilor din 1965 și 1967 de stabilire a planificării lucrărilor din acest domeniu, fie, în cele din urmă, pe faptul că persistă obstacole în calea libertății de a presta servicii în materie de transporturi, astfel cum a subliniat Guvernul Țărilor de Jos.

47 Prin urmare, este important să se stabilească dacă, în lipsa unui set de măsuri care ar putea constitui o politică comună în domeniul transporturilor, abținerile Consiliului de a hotărî reprezintă o abținere de a acționa în temeiul articolului 175.

48 În această privință, este necesar, mai întâi, să se observe că dificultățile obiective care, conform tezei Consiliului, împiedică realizarea progreselor necesare pe calea spre o politică comună în domeniul transporturilor nu sunt relevante în cadrul prezentului litigiu. În temeiul articolului 175, Curtea trebuie să constate, după caz, încălcarea tratatului, de către Consiliu sau Comisie, prin faptul că s-au abținut să hotărască într-o situație în care instituția respectivă avea această obligație. Articolul 175 nu ține seama de gradul de dificultate al respectării acestei obligații de către instituția în cauză.

49 Cu toate acestea, argumentul, pe care Consiliul îl întemeiază pe puterea sa de apreciere, trebuie, în principiu, să fie acceptat. Deși este adevărat că această putere de apreciere este limitată de cerințele care decurg din instituirea pieței comune și de anumite dispoziții precise ale tratatului, precum cele care stabilesc termenele limită, este la fel de adevărat că, în temeiul sistemului tratatului, Consiliul are obligația de a stabili, conform regulamentului de procedură prevăzut de tratat, obiectivele și mijloacele de punere în aplicare a unei politici comune în domeniul transporturilor.

50 Într-adevăr, deși Consiliul trebuie, în cadrul obligației sale de a stabili o politică comună în domeniul transporturilor, să adopte toate deciziile necesare pentru punerea în aplicare progresivă a unei astfel de politici, conținutul acestor decizii nu este precizat de tratat. Astfel, de exemplu, tratatul îi lasă Consiliului sarcina de a stabili dacă acțiunile din sectorul transporturilor trebuie, în primul rând, să privească rapoartele dintre căile ferate și autoritățile publice sau relațiile de concurență dintre traficul rutier și traficul feroviar. De asemenea,

Consiliului îi revine sarcina să stabilească prioritățile de care trebuie să se țină seama în armonizarea legislațiilor și a practicilor administrative în acest sector și să decidă ce trebuie să conțină această armonizare. În această privință, tratatul îi acordă Consiliului o putere discreționară.

51 Această remarcă este susținută de informațiile furnizate, în cursul litigiului, de către cele trei instituții în cauză și de Guvernul Țărilor de Jos. Aceste informații arată că, de la Decizia Consiliului din 1965, menționată anterior, opiniile referitoare la conținutul unei politici comune în domeniul transporturilor au evoluat și că, în special importanța legată de diversele aspecte ale unei astfel de politici face obiectul unei aprecieri care a variat de-a lungul timpului.

52 Informațiile furnizate aduc o a doua contribuție la această dezbateră. Rezultă efectiv că Parlamentul, reclamant în acest litigiu, nu a precizat, în ciuda invitațiilor care i-au fost adresate în acest sens, ce măsuri ar trebui adoptate de către Consiliu în temeiul tratatului și în ce ordine ar trebui adoptate acestea. Parlamentul s-a limitat să precizeze că aceste măsuri trebuie să alcătuiască un set coerent, să fie comune tuturor statelor membre și să realizeze obiectivele tratatului în sectorul transporturilor.

53 Astfel cum s-a constatat deja, absența unei politici comune ca atare, a cărei instituire este prevăzută de tratat, nu constituie, în mod necesar, o abținere de a acționa suficient de bine definită pentru a face obiectul unei acțiuni în temeiul articolului 175. Această constatare se aplică în speță, sub rezerva faptului că trebuie să fie întreprinse, în permanență, acțiuni în scopul instituirii treptate a unei politici comune în domeniul transporturilor, în conformitate cu articolul 175 sau că o parte substanțială din aceste acțiuni ar fi trebuit să fie realizată înainte de expirarea perioadei de tranziție, în temeiul articolului 75 alineatul (2).

## 2. Libera circulație a serviciilor în materie de transporturi

54 Parlamentul și Comisia au susținut, în această privință, că dispozițiile de la articolul 75 alineatul (1) literele (a) și (b) privind normele comune aplicabile transporturilor internaționale, precum și condițiile în care transportatorii nerezidenți pot să efectueze transporturi naționale intră sub incidența nu numai a unui termen limită de adoptare, ci și, de asemenea, impun Consiliului obligații suficient de specifice pentru a putea face obiectul unei constatări a absenței de a acționa în sensul articolului 175 din tratat. Cele două instituții subliniază legătura strânsă care există între aceste dispoziții și libertatea de a presta servicii, a cărei realizare constituie una dintre principalele sarcini încredințate Comunității.

55 Consiliul a contestat această teză, susținând că, chiar și în domeniul reglementat de articolul 75 alineatul (1) literele (a) și (b), conținutul și scopul normelor care trebuie adoptate nu sunt suficient de bine definite.

56 Comisia a semnalat că, în orice caz, politica comună în domeniul transporturilor, prevăzută de tratat, presupune un element al cărui conținut este suficient de clar definit pentru a fi calificat drept obligație precisă, și anume libertatea de a presta servicii. Sfera de aplicare a

acestei obligații ar putea fi determinată pe baza dispozițiilor tratatului referitoare la prestarea de servicii, în special articolele 59 și 60 și pe baza directivelor și a jurisprudenței relevante.

57 La rândul său, Guvernul Țărilor de Jos a pus, de asemenea, accent pe importanța libertății de a presta servicii.

58 În consecință, trebuie să se examineze mai îndeaproape argumentele părților referitoare la libertatea de a presta servicii în sectorul transporturilor și legătura acestuia cu introducerea unei politici comune în acest domeniu.

59 Comisia și Guvernul Țărilor de Jos amintesc faptul că, în conformitate cu jurisprudența Curții, dispozițiile de la articolele 59 și 60 sunt direct aplicabile după expirarea perioadei de tranziție. Aceștia susțin că situația în care, în temeiul articolului 61, prestările de servicii în materie de transporturi vor fi liberalizate în cadrul politicii comune în domeniul transporturilor, nu este un motiv suficient pentru a suspenda, pe perioadă nelimitată, efectul dispozițiilor referitoare la servicii, în situația în care Consiliul se abține, de ani de zile, să instituie această politică comună.

60 Guvernul Țărilor de Jos amintește că, în temeiul articolului 8 alineatul (7) din tratat, expirarea perioadei de tranziție constituie termenul limită pentru punerea în aplicare a tuturor măsurilor necesare pentru instituirea pieței comune; nu există niciun motiv pentru ca piața transporturilor să facă excepție. Acesta amintește, de asemenea, că absența dispozițiilor de punere în aplicare, prevăzute în mod expres de tratat, nu a împiedicat niciodată aplicarea normelor generale ale tratatului sau a principiilor sale de bază. Guvernul Țărilor de Jos concluzionează că, de la sfârșitul perioadei de tranziție, efectele libertății de a presta servicii trebuie să fie recunoscute chiar și în sectorul transporturilor. Având în vedere că aplicabilitatea directă a dispozițiilor de la articolele 59 și 60 este, prin ea însăși, suficientă pentru atingerea obiectivelor unei politici comune în domeniul transporturilor, fără să fie nevoie de alte intervenții din partea Consiliului, acesta nu poate fi acuzat că s-a abținut să acționeze.

61 Comisia consideră, în schimb, că articolele 59 și 60 nu sunt direct aplicabile în sectorul transporturilor. În temeiul articolului 61, libertatea de a presta servicii în materie de transporturi ar trebui să fie realizată în cadrul normelor prevăzute la articolul 75 alineatul (1) literele (a) și (b). Această dispoziție are ca scop să acorde Consiliului un termen adecvat, depășind eventual termenul expirării perioadei de tranziție, pentru realizarea liberei circulații a serviciilor în materie de transporturi, în cadrul unei politici comune. Totuși, acest termen adecvat nu poate să se extindă pe o perioadă nedefinită și, având în vedere că au trecut mai mult de cincisprezece ani de la sfârșitul perioadei de tranziție, acesta se apropie de sfârșit; în caz contrar, libertatea de a presta servicii, deși garantată prin tratat, ar rămâne inaplicabilă într-un singur sector de activitate, fapt care ar putea ocaziona, pe termen lung, denaturări ale concurenței. În aceste condiții, Curtea ar trebui, să precizeze în prezenta hotărâre, ca un avertisment, când expiră termenul rezonabil prevăzut la articolul 61.

62 Este necesar să se amintească, mai întâi, că articolul 61 alineatul (1) prevede că libera circulație a serviciilor, în materie de transporturi, este reglementată prin dispozițiile de la titlul referitor la transporturi. Aplicarea principiilor libertății de a presta servicii, astfel cum sunt

stabilite, în special, la articolele 59 și 60 din tratat, trebuie, prin urmare, să fie realizată, conform tratatului, prin punerea în aplicare a politicii comune în domeniul transporturilor și, în special, prin stabilirea unor norme comune aplicabile transporturilor internaționale și a condițiilor necesare pentru ca transportatorii nerezidenți să poată efectua transporturi naționale, norme și condiții prevăzute la articolul 75 alineatul (1) literele (a) și (b) și care privesc în mod necesar libertatea de a presta servicii.

63 Prin urmare, teza guvernului olandez, conform căreia, la expirarea perioadei de tranziție, dispozițiile de la articolele 59 și 60 din tratat devin direct aplicabile chiar și în sectorul transporturilor, nu poate fi acceptată.

64 Cu toate acestea, în mod întemeiat, Parlamentul, Comisia și Guvernul Țărilor de Jos au susținut că obligațiile impuse Consiliului de articolul 75 alineatul (1) literele (a) și (b) includ obligația de a institui libertatea de a presta servicii în materie de transporturi și că sfera de aplicare a acestei obligații este definită clar prin tratat. În temeiul articolelor 59 și 60, cerințele libertății de a presta servicii presupun, astfel cum a constatat Curtea în Hotărârea sa din 17 decembrie 1981 (Webb, cauza 279/80, Rec. 1981, p. 3305), eliminarea oricărei discriminări împotriva prestatorului de servicii pe baza naționalității sale sau a faptului că s-a stabilit într-un alt stat membru decât cel în care prestarea trebuie furnizată.

65 Rezultă că, în această privință, Consiliul nu dispune de puterea discreționară de care se poate prevala în alte sectoare ale politicii comune în domeniul transporturilor. Având în vedere că rezultatul care trebuie obținut este stabilit de efectul coroborat al articolelor 59, 60, 61 și 75 alineatul (1) literele (a) și (b), exercitarea unei anumite puteri de apreciere este permisă numai în privința mijloacelor de obținere a rezultatului respectiv, ținându-se seama, în conformitate cu articolul 75, de aspectele specifice domeniului transporturilor.

66 În aceste condiții, obligațiile prevăzute la articolul 75 alineatul (1) literele (a) și (b), în măsura în care acestea vizează realizarea libertății de a presta servicii, sunt suficient de precise pentru ca nerespectarea lor să poată face obiectul constatării unei abțineri de a acționa în sensul articolului 175.

67 Consiliul avea obligația de a extinde libertatea de a presta servicii la sectorul transporturilor înainte de expirarea perioadei de tranziție, în conformitate cu articolul 75 alineatul (1) litera (a) și alineatul (2), în măsura în care această extindere privea transporturile internaționale efectuate dinspre sau spre teritoriul unui stat membru sau prin traversarea teritoriului unuia sau mai multor state membre, precum și de a stabili, în cadrul libertății de a presta servicii în acest sector, în conformitate cu articolul 75 alineatul (1) litera (b) și alineatul (2), condițiile în care transportatorii nerezidenți pot efectua transporturi naționale pe teritoriul unui stat membru. Este evident că măsurile necesare în acest scop nu au fost încă adoptate.

68 În această privință, trebuie să se constate abținerea Consiliului de a acționa, prin faptul că acesta s-a abținut să adopte măsurile care ar fi trebuit adoptate înainte de expirarea perioadei de tranziție, măsuri al căror obiect și a căror natură pot fi determinate cu un grad suficient de precizie.

69 Parlamentul, Comisia și Guvernul Țărilor de Jos au făcut referire și la situația juridică în situația în care, după o eventuală condamnare, Consiliul s-ar abține în continuare să hotărască. Totuși, această problemă este ipotetică. Articolul 176 obligă Consiliul să adopte măsuri care presupun executarea prezentei hotărâri; având în vedere că dispoziția respectivă nu prevede niciun termen limită pentru această executare, trebuie să se deducă faptul că Consiliul dispune, în acest scop, de un termen rezonabil. Nu este necesar să se analizeze, în prezenta hotărâre, consecințele pe care le-ar putea avea eventualitatea în care Consiliul s-ar abține în continuare să acționeze.

70 Prin urmare, este necesar să se constate că Consiliul s-a abținut, încălcând tratatul, să asigure libertatea de a presta servicii în materie de transporturi internaționale și să stabilească condițiile în care transportatorii nerezidenți pot efectua transporturi naționale pe teritoriul unui stat membru.

71 Se înțelege că este de competența Consiliului să introducă măsurile a căror adoptare o consideră necesară pentru însoțirea măsurilor de liberalizare care se impun și că este liber să facă acest lucru în ordinea pe care o consideră adecvată.

*E – A doua cerere: abținerea de a lua o decizie privind cele șaisprezece propuneri ale Comisiei*

72 A doua cerere a Parlamentului European vizează abținerea Consiliului de a se pronunța cu privire la șaisprezece propuneri ale Comisiei, incluse pe o listă care face parte din cerere. Parlamentul a emis deja avizul său cu privire la toate aceste propuneri.

73 Două dintre aceste propuneri au fost adoptate de Consiliu înainte de procedura orală; Parlamentul a semnalat că, în aceste condiții, retrace cele două propuneri de pe lista pe care a prezentat-o. Parlamentul nu a reușit să retragă o a treia propunere care a fost adoptată, după modificare, de către Consiliu, ulterior procedurii orale, devenind directiva privind greutatea, dimensiunile și alte caracteristici tehnice ale anumitor vehicule rutiere [Directiva 85/3 din 19 decembrie 1984 (JO 1985, L 2, p. 14)]. Este evident că a patra propunere, inclusă pe lista Parlamentului, a fost respinsă de către Consiliu și a cincea a rămas fără obiect, deoarece conținutul său a fost inclus, de către Consiliu, într-o altă directivă.

74 Parlamentul consideră că articolele 74 și 75 din tratat obligă Consiliul să se pronunțe, într-un termen rezonabil, cu privire la propunerile pe care Comisia i le prezintă în materie de transporturi. Consiliul nu are obligația de a adopta o propunere astfel cum îi este prezentată de Comisie, dar este obligat să se pronunțe cu privire la aceasta, într-un fel sau altul.

75 Această opinie implică faptul că obligația Consiliului vizată de Parlament face parte din obligația generală a Consiliului de a institui o politică comună în domeniul transporturilor, în măsura în care această politică trebuie să fie stabilită într-un anumit termen. În aceste condiții, pot fi luate în considerare numai propunerile care privesc domeniile reglementate de articolul 75 alineatul (1) literele (a) și (b).

76 O singură propunere din cele vizate este întemeiată pe articolul 75 alineatul (1) litera (b), și anume propunerea unui regulament referitor la accesul pe piață al transporturilor de mărfuri pe cale navigabilă interioară, prezentată Consiliului în 1967. Din observațiile Consiliului și Comisiei rezultă că această propunere, în forma sa inițială, nu mai este de actualitate. Comisia a informat Consiliul că numai articolul 38 din propunere va fi păstrat de Comisie, celelalte dispoziții făcând obiectul dezbaterilor privind mandatul care trebuie să i se dea Comisiei pentru negocierile cu Elveția, în cadrul Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin.

77 Majoritatea propunerilor întemeiate pe articolul 75 alineatul (1) litera (a) privesc traficul rutier. Acesta este cazul celor două propuneri referitoare la autorizațiile solicitate de vehiculele cuplate și al propunerii care vizează liberalizarea transportului de animale vii și de opere de artă de către vehicule specializate.

78 În măsura în care propunerile întemeiate pe articolul 75 alineatul (1) literele (a) și (b) au ca obiect realizarea libertății de a presta servicii în materie de transporturi, obligația Consiliului de a se pronunța cu privire la acest subiect decurge deja din constatarea anterioară privind abținerea Consiliului de a acționa. În măsura în care aceste propuneri nu fac parte din cadrul respectiv, acestea fac parte din categoria de măsuri care ar putea însoți măsurile de liberalizare care se impun și a căror adoptare intră sub incidența puterii discreționare a Consiliului.

79 Prin urmare, nu mai este necesară o analiză separată a obligațiilor Consiliului de a se pronunța cu privire la propunerile în cauză.

Cu privire la cheltuielile de judecată

80 În temeiul articolului 69 alineatul (3) din Regulamentul de procedură, Curtea poate decide ca fiecare parte să-și suporte propriile cheltuieli de judecată în cazul în care părțile cad în pretenții cu privire la unul sau mai multe capete de cerere. În prezenta cauză, este necesar ca fiecare parte și fiecare intervenient să-și suporte propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive,

CURTEA,

hotărăște:

**1) Consiliul s-a abținut, încălcând tratatul, să asigure libertatea de a presta servicii în materie de transporturi internaționale și să stabilească condițiile în care transportatorii nerezidenți pot efectua transporturi naționale pe teritoriul unui stat membru.**

**2) În privința celorlalte aspecte, acțiunea este respinsă.**



**3) Fiecare parte, inclusiv fiecare intervenient, își va suporta propriile cheltuieli de judecată.**

Mackenzie Stuart

Bosco

Due

Kakouris

Koopmans

Everling

Bahlmann

Galmot

Joliet

Pronunțată în ședință publică la Luxemburg, 22 mai 1985.

Grefier

P. Heim

Președinte

A. J. Mackenzie Stuart