

## Kohtuasi 13/83

[...]

Ühine transpordipoliitika – Nõukogu kohustused

[...]

### EUROOPA KOHTU OTSUS

12. mai 1985\*

Kohtuasjas 13/83,

**Euroopa Parlament**, esindajad: Euroopa Parlamendi peasekretariaadi peadirektor F. Pasetti-Bombardella, Euroopa Parlamendi õigusnõunik R. Bieber ja Euroopa Parlamendi peasekretariaadi ametnik J. Schoo, keda abistasid Hamburgi Ülikooli professor J. Schwarze ja Londoni Ülikooli professor, *barrister* F. Jacobs, London, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, Euroopa Parlamendi peasekretariaat, Kirchberg,

hageja,

keda toetab:

**Euroopa Ühenduste Komisjon**, esindajad: komisjoni õigustalituse peadirektor C.-D. Ehlermann, komisjoni õigusnõunik G. Close ja komisjoni õigustalituse ametnik C. Bail, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, c/o komisjoni õigustalituse ametnik M. Beschel, bâtiment Jean Monnet, Kirchberg,

menetluse astuja,

*versus*

**Euroopa Ühenduste Nõukogu**, esindajad; nõukogu õigusnõunik H.-J. Glaesner, keda abistasid nõukogu õigustalituse ametnikud A. Sacchettini ja J. Aussant, Strasbourgi Ülikooli professor R. M. Chevallier, Freiburgi Ülikooli professor W. von Simson ning nõukogu õigustalituse ametnik B. Laloux, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, c/o Euroopa Investeerimispanka õigustalituse direktor H. J. Pabbruwe, 100 boulevard Konrad Adenauer,

kostja,

keda toetab:

---

\* Kohtumenetluse keel: saksa.

**Madalmaade Kuningriik**, esindajad: välisministeeriumi abiõigusnõunik A. Bos, keda abistas Erasmuse Ülikooli professor L. H. Klaassen, Rotterdam, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, Madalmaade Kuningriigi suursaatkond, 5 rue C. M. Spoo,

menetlusse astuja,

mille esemeks on nõue asutamislepingu artikli 175 alusel kinnitada, et nõukogu on jätnud täitmata oma kohustused seoses ühise transpordipoliitikaga,

## EUROOPA KOHUS,

koosseisus: president A. J. Mackenzie Stuart, kodade esimehed G. Bosco, O. Due ja C. Kakouris, kohtunikud T. Koopmans, U. Everling, K. Bahlmann, Y. Galmot ja R. Joliet,

kohtujurist: C. O. Lenz,

kohtusekretär: vanemametnik H. A. Rühl,

on teinud järgmise

### **otsuse**

[...]

### **Faktilised ja õiguslikud asjaolud**

Kohtuasja faktilised asjaolud, menetluse käigu ning menetlusosaliste nõuded, väited ja argumendid võib kokku võtta järgmiselt:

#### **I — Faktilised asjaolud ja menetlus**

##### *A. Kohtueelne menetlus*

Euroopa Parlament võttis 16. septembril 1982. aastal toimunud täiskogu istungil vastu resolutsiooni menetluse algatamise kohta Euroopa Ühenduste Nõukogu vastu seoses viimase poolt oma kohustuste täitmatajätmisega transpordipoliitika valdkonnas (EÜT C 267, 11.10.1982, lk 62).

Resolutsioonis märgiti:

“Euroopa Parlament,

[...]

D. võttes arvesse asjaolu, et transpordipoliitika valdkonnas on võetud ainult minimaalseid meetmeid, mis ei rahulda ühelgi juhul ühisturu vajadusi,

E. võttes arvesse asjaolu, et täidetud ei ole EMÜ asutamislepingu artikli 3 punkti e ning artikleid 74–84, mistõttu on asutamislepingut rikutud,

F. võttes arvesse asjaolu, et nõukogu ei ole jõudnud otsuseni komisjoni arvukate ettepanekute osas, mille suhtes Euroopa Parlament on ammu vastu võtnud pooldava arvamuse,

G. olles kasutanud ära kõik muud asutamislepingus ette nähtud võimalused ühise transpordipoliitika vastuvõtmise nõude realiseerimiseks,

1) teeb oma presidendile ülesandeks algatada Euroopa Ühenduste Kohtus hagimenetlus Euroopa Ühenduste Nõukogu vastu EMÜ asutamislepingu artikli 175 alusel,

2) teeb sellega seoses oma presidendile ülesandeks kõigepealt kutsuda nõukogu EMÜ asutamislepingu artikli 175 alusel üles tegutsema lisatud eelnõus kirjeldatud viisil,

3) teeb oma presidendile ülesandeks juhul, kui nõukogu ei vasta EMÜ asutamislepingus ette nähtud kahekuulise perioodi jooksul, algatada Euroopa Ühenduste Kohtus hagimenetlus asutamislepingus selliseks puhuks ette nähtud täiendava kahekuulise perioodi jooksul,

4) teeb oma presidendile ülesandeks juhul, kui nõukogu vastab EMÜ asutamislepingus ette nähtud kahekuulise perioodi jooksul, konsulteerida transpordikomisjoniga ja õiguskomisjoniga ning selle konsulteerimise tulemuste alusel otsustada, kas tuleks algatada menetlus; kui selle konsulteerimisega ei jõuta lõpule menetluse algatamiseks ette nähtud tähtaja jooksul, siis võtta tarvitusele kõik Euroopa Parlamendi õiguste kaitseks vajalikud meetmed; kui selle konsulteerimise tulemusena otsustatakse menetlust mitte algatada, siis algatada kõnealuse küsimuse uus arutamine Euroopa Parlamendis võimalikult kiiresti,

5) jätab enesele õiguse vaadata presidendi otsus täiskogu istungil viivitamatult üle ning teeb sellega seoses transpordikomisjonile kui vastutavale komisjonile ülesandeks esitada raport ja teeb õiguskomisjonile ülesandeks esitada arvamus,

6) kinnitab, et lisa moodustab käesoleva resolutsiooni lahutamatu osa,

7) palub Euroopa Ühenduste Komisjonil osaleda kõnealuses hagimenetluses,

8) teeb oma presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon ja oma komisjoni raport Euroopa Ühenduste Nõukogule ja Euroopa Ühenduste Komisjonile.”

Talle selle resolutsiooniga antud volituste alusel saatis Euroopa Parlamendi president Euroopa Ühenduste Nõukogu eesistujale 21. septembril 1982. aastal kirja, mille esimesed lõigud kõlavad alljärgnevalt:

“1) Mul au teatada Teile, et 16. septembril 1982. aastal otsustas Euroopa Parlament algatada nõukogu vastu Euroopa Majandusühenduse asutamislepingu artikli 175 alusel hagimenetluse, kuna nõukogu on rikkunud asutamislepingut, jättes artikli 3 punkti e ning artiklite 61 ja 74 alusel määratlemata ühise transpordipoliitika aluspõhimõtted, mille raames oleks võimalik taotleda asutamislepingu eesmärkide saavutamist, ning jättes vastu võtmata ka artiklites 75–84 ette nähtud otsused artiklite 61 ja 74 rakendamiseks.

2) Ma soovin käesoleva kirjaga kutsuda nõukogu artikli 175 teise lõigu alusel üles tegutsema alljärgnevalt üksikasjalikult kirjeldatud viisil.

3) Jään ootama nõukogu arvamust, mille loodan saada kahe kuu jooksul. Seda arvamust käsitletakse põhjalikult. Kui nõukogu arvamuse käsitlemise tulemusena ilmneb, et see arvamus on ebarahuldav, või kui nõukogu arvamust ei esitata, algatan ma ettenähtud perioodi jooksul Euroopa Ühenduste Kohtus hagimenetluse rikkumise tuvastamiseks; sellega seoses jätan enesele õiguse määratleda hagi põhiküsimusena kõik või mõned alljärgnevalt toodud küsimused.”

Edasi märgitakse kirjas, et tervikuna võttes ei vasta nõukogu poolt transpordivaldkonnas võetud meetmed ei asutamislepingu artikli 3 punkti e nõuetele, mille kohaselt tuleb kasutusele võtta ühine transpordipoliitika, ega artikli 74 nõuetele, milles on sätestatud, et asutamislepingu transpordivaldkonnaga seotud eesmärged tuleb taotleda ühist transpordipoliitikat rakendades.

Oma kirjas kutsub Euroopa Parlament nõukogu muu hulgas üles

— “tegema otsust ühise transpordipoliitika aluspõhimõtete kohta vastavalt artikli 3 punktile e ja artiklile 74 ning kooskõlas komisjoni 24. oktoobri 1973. aasta teatisega;

— kehtestama teenuste osutamise vabadus transpordivaldkonnas, nagu on ette nähtud artiklis 61, ja sellega seoses kohaldama artiklite 74–84 sätteid;

— võtma vastu kõik asjakohased sätted vastavalt artikli 75 lõike 1 punktile c, et taotleda asutamislepingu eesmärkide saavutamist ühise transpordipoliitika raames,”

ja

“... viivitamatult võtma vastu otsused, mis oleks tulnud vastu võtta juba üleminekuperioodi jooksul, lähtudes asutamislepingu sõnastusest, st artikli 75 lõikest 1, ja kehtestama:

a) ühised eeskirjad, mida kohaldatakse liikmesriigi territooriumile või sealt välja kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes, samuti läbi ühe või mitme liikmesriigi territooriumi kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes;

b) tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigis transporditeenuseid osutada mitteresidentidest vedajad.”

Täpsemalt kutsub Euroopa Parlament nõukogu üles viivitamatult tegema otsused komisjoni 24 ettepaneku osas, mille kohta Euroopa Parlament on juba oma arvamuse esitanud. Parlamendi kirja kohaselt on need ettepanekud seotud rahvusvahelise raudtee-, maantee- ja siseveetranspordiga. Ettepanekud puudutavad eelkõige hinnapoliitikat, läbilaskevõimega seotud poliitikat, turu jälgimist, infrastruktuuri, sotsiaalõigusnormide, maksude ja tehniliste õigusnormide ühtlustamist ning ametiasutuste sekkumist. Kõikide nende ettepanekute suhtes kehtib teatav tähtaeg, nagu ilmneb artikli 75 lõikest 2.

Seejärel kutsutakse nõukogu üles määratlema transpordieeskirjadega seotud põhimõttelised küsimused, mis nõukogu arvates artikli 75 lõike 3 kohaselt tuleb otsustada ühehäälselt, kuna asjaomaste sätete rakendamine võiks tõsiselt kahjustada teatud piirkondade elatustaset ja tööhõivet, samuti veovahendite kasutust. Samuti peaks nõukogu sellega seoses artikli 75 lõike 3 alusel otsustama, millistel juhtudel tuleb asjaomased sätted eespool viidatud asjaoludele vaatamata siiski kvalifitseeritud häälteenamusega vastu võtta, kuna need on vajalikud liikmesriikide transpordieeskirjade kohandamiseks ühisturu rajamisest tulenevale majanduslikule arengule.

Lõpuks kutsutakse nõukogu asutamislepingu artikli 84 lõike 2 alusel otsustama, mil määral ja millise menetlusega tuleks kehtestada asjakohased sätted mere- ja õhutranspordi kohta, ning ennekõike viivitamatult tegema otsused kolme konkreetse ettepaneku osas sel teemal, mille komisjon on Euroopa Parlamendile esitanud ja mille suhtes Euroopa Parlament on juba esitanud oma arvamuse.

Nõukogu eesistuja vastas Euroopa Parlamendi presidendile oma 22. novembri kirjas alljärgnevalt:

“Väljendamata praeguses etapis arvamust Teie kirja õiguslike aspektide kohta, ent pidades silmas nõukogu ja Euroopa Parlamendi vahelisi häid suhteid, saadame Teile nõukogu poolt võetud meetmete analüüsi, mis on lisatud käesolevale kirjale. See analüüs sisaldab kõiki fakte, mis on Euroopa Parlamendile vajalikud selleks, et tutvuda nõukogu hinnanguga ühise transpordipoliitika arengule käesolevas etapis.

Nõukogu jagab Euroopa Parlamendi poliitilist muret nimetatud poliitika rakendamise osas. Nõukogu on aastate jooksul võtnud vastu rea otsuseid erinevate transpordisektorite kohta, mille näol on tegemist oluliste sammudega teel ühise transpordipoliitika rakendumiseni.

Samas on nõukogu teadlik, et vaatamata tehtud edusammudele nõuab ühise transpordipoliitika kehtestamine täiendavaid meetmeid.”

Nõukogu eesistuja kirja kohaselt on nõukogul kindel kavatsus saavutada täiendavat sisulist edu vaatamata asjaomase valdkonna äärmiselt komplitseeritud olemusele ning käimasolevate arutelude keerukale majanduslikule ja sotsiaalsele kontekstile.

Vastusele lisatud selgituses esitas nõukogu kokkuvõtliku kirjelduse meetmete kohta, mida ta on ühise transpordipoliitikaga seoses võtnud. Sellele kokkuvõttele on lisatud nõukogu poolt transpordisektoris võetud 71 meetme nimekiri ja kommentaar Euroopa Parlamendi presidendi kirjas osundatud ettepanekutega seoses toimunud arengute kohta. Sellest

kommentaari ilmneb, et nõukogu on vahepeal astunud samme mitmete kõnealuste ettepanekute osas ja et komisjon tõenäoliselt muudab või asendab mitmed ettepanekud.

### *B. Asutamislepingu sätted*

Asutamislepingu esimeses osas pealkirjaga "Põhimõtted" sisalduvas artiklis 3 on loetletud ühenduse tegevused, millega taotletakse artiklis 2 sätestatud eesmärkide saavutamist. Artikli 3 punktis e on ühe sellise tegevusena märgitud ühise transpordipoliitika kasutuselevõtmine.

Transpordivaldkonda käsitletakse asutamislepingu teise osa pealkirjaga "Ühenduse alused" IV jaotises. IV jaotise esimese sätte, st artikli 74 kohaselt tuleb asutamislepingu transpordivaldkonnaga seotud eesmärgi taotleda ühist transpordipoliitikat rakendades.

Artikli 75 lõiked 1 ja 2 sätestavad:

"1. Nõukogu kehtestab kuni teise etapi lõpuni ühehäälselt ning seejärel kvalifitseeritud häälteenamusega komisjoni ettepaneku põhjal ning pärast konsulteerimist majandus- ja sotsiaalkomitee ja assambleega transpordi iseloomulikke jooni arvesse võttes artikli 74 rakendamiseks:

a) ühised eeskirjad, mida kohaldatakse liikmesriigi territooriumile või sealt välja kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes, samuti läbi ühe või mitme liikmesriigi territooriumi kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes;

b) tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigis transporditeenuseid osutada mitteresidentidest vedajad;

c) kõik muud asjakohased sätted.

2. Lõike 1 punktides a ja b osutatud sätted kehtestatakse üleminekuajaperioodi jooksul."

### *C. Hagi*

Kui 16. septembri 1982. aasta resolutsioonis märgitud Euroopa Parlamendi pädevad komisjonid olid nõukogu vastust käsitletud, asus Euroopa Parlamendi president seisukohale, et nõukogu vastuse näol ei olnud artikli 175 teise lõigu tähenduses tegemist nõukogu seisukoha määramisega Euroopa Parlamendi presidendi poolt nõukogule 21. septembril 1982. edastatud üleskutse suhtes, ja otsustas algatada käesoleva hagimenetluse artikli 175 esimese lõigu alusel.

Üldiselt taotletakse hagi kinnitust, et ühise transpordipoliitika kehtestamata jätmisega on nõukogu jätnud täitmata oma kohustused asutamislepingu alusel. Sellegipoolest võib hagi jagada kaheks eraldiseisvaks nõudeks.

Kõigepealt soovitakse hagi kinnitust selle kohta, et nõukogu on jätnud kehtestamata ühise transpordipoliitika põhimõtteid, mis moodustaksid asutamislepingu artiklite 74–84 rakendamise raamistiku.

Seejärel väidetakse, et nõukogu on jätnud tegemata konkreetsed toimingud, millele viidati kirjas, milles Euroopa Parlamendi president esitas nõukogu eesistujale üleskutse teatud toimingute tegemiseks. Seoses esialgses hagiavalduses esitatud konkreetsete kaebustega ilmneb hageja vastusest, et hageja võtab tagasi nõukogu tegevusetust puudutava kaebuse komisjoni kahe ettepaneku osas, kuna nõukogu on vahepeal võtnud vastu:

— nõukogu 28. märtsi 1983. aasta direktiivi 83/127/EMÜ, millega muudetakse direktiivi 68/297/EMÜ kommerts-mootorsõidukite kütusepaakides oleva kütuse tollimaksuvaba riiki toomist käsitlevate sätete ühtlustamise kohta (EÜT L 91, 9.4.1983, lk 28; ELT eriväljaanne 07/01, lk 212), ja

— nõukogu 25. juuli 1983. aasta direktiivi 83/416/EMÜ liikmesriikide vahel reisijate, posti ja kauba vedamiseks regulaarsete piirkondadevaheliste lennuteenuste osutamise lubamise kohta (EÜT 237, 26.8.1983, lk 19).

Seega taotletakse hagi teiseks kinnitust selle kohta, et nõukogu on jätnud täitmata oma kohustused asutamislepingu alusel, kuna ta ei ole teinud otsust 16 ettepanekust 14 ettepaneku osas, millele Euroopa Parlament oma hagiavalduses osutas (vt II – Menetlusosaliste nõuded); komisjon oli esitanud need ettepanekud Euroopa Parlamendile, mis on nende suhtes ka oma arvamuse esitanud.

Teise variandina taotletakse hagi artikli 173 alusel kinnitust selle kohta, et nõukogu 22. novembri 1982. aasta vastus on õigustühine.

#### *D. Kirjalik menetlus*

Kohtuasja aluseks olev Euroopa Parlamendi hagiavaldus saabus Euroopa Kohtu kantseleisse 24. jaanuaril 1983.

Oma 23. märtsi ja 22. juuni 1983. aasta otsustega lubas Euroopa Kohus oma kodukorra artikli 93 alusel Euroopa Ühenduste Komisjonil astuda menetlusse Euroopa Parlamendi nõuete toetuseks ja Madalmaade Kuningriigil astuda menetlusse nõukogu väidete toetuseks.

Oma 2. märtsil 1983. aastal esitatud taotlusega palus nõukogu kodukorra artikli 91 alusel Euroopa Kohtul teha kõigepealt otsus hagi vastuvõetavuse kohta. Oma 22. juuni 1983. aasta otsusega otsustas Euroopa Kohus lükata selles küsimuses otsuse tegemise edasi kuni lõpliku kohtuotsuse tegemiseni.

Kirjalik menetlus viidi läbi tavapärasel korras.

Olles ära kuulunud ettekandja-kohtuniku ettekande ja kohtujuristi seisukohad, otsustas Euroopa Kohus algatada suulise menetluse ilma ettevalmistavate uurimistoiminguteta. Sellegipoolest esitas Euroopa Kohus menetlusosalistele mitmed küsimused, millele viimased õigeaegselt vastasid.

## **II — Menetlusosaliste nõuded**

Euroopa Parlamendi (hageja) arvates peaks Euroopa Kohus asutamislepingu artikli 175 alusel:

— kinnitama, et Euroopa Ühenduste Nõukogu on rikkunud EMÜ asutamislepingut, eelkõige asutamislepingu artikli 3 punkti e ning artikleid 61, 74, 75 ja 84, kuna ta on jätnud kehtestamata ühise transpordipoliitika ja iseäranis kuna ta on jätnud siduvalt kehtestamata selle poliitika aluspõhimõtted;

— kinnitama, et Euroopa Ühenduste Nõukogu on rikkunud EMÜ asutamislepingut, kuna ta on jätnud tegemata otsuse järgmiste Euroopa Ühenduste Komisjoni poolt esitatud ettepanekute kohta:

1) ettepanek anda nõukogu määrus, mis käsitleb siseveekogudel kauba transportimisega seoses teatavate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (EÜT C 259, 12.11.1975, lk 2, muudetud EÜT C 206, 16.8.1979, lk 3; Euroopa Parlamendi arvamus: EÜT C 57, 7.3.1977, lk 9);

2) ettepanek võtta vastu esimene direktiiv kommertssõidukite maksustamise siseriiklike süsteemide ühtlustamise kohta (EÜT C 95, 21.9.1968, lk 44; Euroopa Parlamendi arvamus: EÜT 1969, C 63);

3) (ettepanek on vahepeal vastu võetud);

4) ettepanek võtta vastu direktiiv kommertssõidukite massi ja mõõtmete ning nende konstruktsiooni ja funktsioneerimise muude tingimuste kohta (EÜT C 90, 11.9.1971, lk 25, muudetud EÜT C 16, 18.1.1979, lk 3 ja dokumendiga COM/81/510, 11.9.1981; Euroopa Parlamendi arvamus: EÜT 1971, C 124 ja 7. mai 1981. aasta resolutsioon: EÜT C 144, 15.6.1981, lk 82);

5) ettepanekud muuta ja täiendada määrust (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta (dokument COM/72/1516 ja EÜT C 268, 20.10.1981, lk 11; Euroopa Parlamendi arvamus: EÜT 1973, C 37 ja EÜT C 260, 12.10.1981, lk 119);

6) ettepanek anda määrus, millega muudetakse määrust (EMÜ) nr 1192/69 raudtee-ettevõtjate finantskohustuste ja soodustuste tasendamise ühisreeglite kohta (EÜT C 307, 21.12.1977, lk 5; Euroopa Parlamendi arvamus: EÜT C 163, 10.7.1978, lk 67);

7) ettepanek võtta vastu resolutsioon rendi või tasu eest tehtava liikmesriikidevahelise kaupade autoveo veomahu kohandamise kohta (EÜT C 247, 18.10.1978, lk 6; Euroopa Parlamendi arvamus: EÜT C 67, 12.3.1979, lk 49);

8) ettepanek võtta vastu direktiiv omal kulul tehtava kaupade autoveo kohta liikmesriikide vahel (EÜT C 41, 14.12.1979, lk 10; Euroopa Parlamendi arvamus: EÜT C 127, 21.5.1979, lk 82);



9) ettepanek võtta vastu direktiiv, millega muudetakse nõukogu esimest direktiivi ühiste eeskirjade kehtestamise kohta liikmesriikidevahelise kaupade autoveo teatavate liikide jaoks ning nõukogu direktiivi 65/629/EMÜ (EÜT C 253, 1.10.1980, lk 6; Euroopa Parlamendi arvamus: EÜT C 327, 15.12.1980, lk 66);

10) ettepanek võtta vastu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 65/269/EMÜ, mis käsitleb liikmesriikidevahelise kaupade autoveo lubadega seotud teatavate eeskirjade standardimist (EÜT C 350, 31.12.1980, lk 19; Euroopa Parlamendi arvamus: EÜT C 144, 15.6.1981, lk 80);

11) ettepanek anda määrus, millega muudetakse määrust (EMÜ) nr 3164/76, mis käsitleb liikmesriikidevahelise kaupade autoveo ühenduse kvooti (EÜT C 350, 31.12.1980, lk 18; Euroopa Parlamendi arvamus: EÜT C 144, 15.6.1981, lk 80);

12) ettepanek anda määrus siseveeteedel laevajuhtimise turule juurdepääsu kohta (EÜT C 95, 21.9.1968, lk 1, muudetud dokumendiga COM/69/311, 25.4.1969; Euroopa Parlamendi arvamus: EÜT 1968, C 108, kabotaažisüsteemi kohta);

13) ettepanek anda määrus liikmesriikidevahelise raudtee-, maantee- ja siseveetranspordi turgude seiresüsteemi kohta (EÜT C 1, 5.1.1976, lk 37, muudetud dokumendiga COM/80/785, 5.12.1980; Euroopa Parlamendi arvamus: EÜT C 293, 13.12.1976, lk 56);

14) ettepanek anda nõukogu määrus ühenduse huvidele vastavate transpordiinfrastruktuuri projektide toetamise kohta (EÜT C 207, 2.9.1976, lk 9; muudetud EÜT C 249, 18.10.1977, lk 5 ja EÜT C 89, 10.4.1980, lk 4; Euroopa Parlamendi arvamus: EÜT C 293, 13.12.1976, lk 57 ja EÜT C 197, 4.8.1980, lk 74);

15) ettepanek võtta vastu nõukogu otsus, mis käsitleb teabe kogumist teatud kolmandatesse riikidesse ja teatud kolmandatest riikidest kaubaveoga tegelevate maanteeveo-ettevõtjate tegevuse kohta (EÜT C 36, 12.2.1982, lk 8; Euroopa Parlamendi arvamus: EÜT C 238, 13.9.1982, lk 98);

16) (ettepanek on vahepeal vastu võetud);

— teise variandina tunnistama EMÜ asutamislepingu artikli 173 alusel nõukogu vastuse õigustühiseks;

— mõistma kohtukulud välja Euroopa Ühenduste Nõukogult.

Euroopa Ühenduste Nõukogu (kostja) arvates peaks Euroopa Kohus:

— jätma hagi rahuldamata selle vastuvõetamatuse tõttu;

— teise variandina jätma hagi rahuldamata selle alusetuse tõttu;

— mõistma kohtukulud välja hagejalt.

### **III — Menetlusosaliste väited ja argumendid**

## A. Vastuvõetavus

Euroopa Ühenduste Nõukogu (kostja) hinnangul on hagi vastuvõetavuse küsimus fundamentaalse tähtsusega ühenduse institutsioonide vaheliste suhete edasise arengu seisukohalt. Nõukogu märgib, et hagi on ajendatud Euroopa Parlamendi (õiguspärastest) jõupingutustest suurendada oma mõjuvõimu ühenduse otsuste tegemise protsessis. Samas ei saa ühenduse institutsioonide vahelist koostööd reguleerida asutamislepingu artikliga 175 ja Euroopa Parlamendil ei ole õigust algtada selle artikli alusel hagi oma poliitiliste eesmärkide saavutamiseks.

Nõukogu on hagi vastuvõetavuse suhtes esitanud vastuväite rajanud kahele alusele. Esiteks vaidlustab nõukogu Euroopa Parlamendi pädevuse algtada artikli 175 alusel hagi; teiseks väidab nõukogu, et artikli 175 teises lõigus sätestatud vastuvõetavuse tingimused ei ole täidetud. Nõukogu hinnangul on ka artikli 173 alusel esitanud alternatiivne nõue vastuvõetamatu.

### 1. Euroopa Parlamendi pädevus esitada artikli 175 alusel hagi

Nõukogu mõnab, et viidates “teistele ühenduse institutsioonidele”, tundub artikkel 175 esmapilgul hõlmavat muude selle artikli alusel hagi esitama õigustatud institutsioonide seas ka Euroopa Parlamenti. Samas välistab asutamislepingu üldine struktuur nõukogu arvates Euroopa Parlamendi hagemisõiguse selle artikli alusel.

Sellega seoses märgib nõukogu, et artiklis 173 on institutsioonide hagemisõigus selgesõnaliselt piiratud nõukogu ja komisjoniga. Seega, kui võrd asutamisleping välistab Euroopa Parlamendi pädevuse teostada järelevalvet nõukogu või komisjoni võetud meetmete seaduslikkuse üle, tuleb ebaloogiliseks pidada Euroopa Parlamendi õigust esitada Euroopa Kohtule hagi nende kahe institutsiooni ebaseadusliku tegevuse suhtes. Artiklites 173 ja 175 ette nähtud õiguskaitsevahendeid tuleb pidada üksikeist täiendavateks.

Järgmiseks tõstatab nõukogu küsimuse, kas juhul, kui tunnistataks Euroopa Parlamendi õigust esitada artikli 175 alusel hagi, laiendataks Euroopa Parlamendile asutamislepinguga antud volitusi ja antaks Euroopa Parlamendile kontrollimisvolitused, mida aga asutamislepingus silmas ei ole peetud. Nõukogu osutab sellega seoses “antud volituste” põhimõttele, millele viidatakse asutamislepingu artiklis 4.

Asutamislepingu artikkel 137 sätestab, et Euroopa Parlament võib kasutada talle asutamislepinguga antud nõuande- ja järelevalvevolitusi. Asutamislepinguga ette nähtud volituste jaotuse kohaselt seisneb Euroopa Parlamendi mõju komisjoni üle järelevalve teostamise õiguses ja nõukogule oma arvamuste esitamise õiguses. Ehkki transpordivaldkonnas Euroopa Parlamendiga konsulteerimine, nagu on muu hulgas ette nähtud artiklis 75, kujutab endast otsuste vastuvõtmise seisukohalt olulist menetlusnõuet, kuulub seadusandlik pädevus ainuüksi nõukogule. Sellise institutsioonidevahelise koostöö süsteemi raames ei saa Euroopa Parlamendil olla nõukogu kui seadusandja suhtes järelevalveõigust, mida oleks võimalik teostada tegevusetushagi kaudu. Kui Euroopa Kohus teeks artikli 175 alusel otsuse, mida tuleks jõustada artikli 176 kohaselt, antaks

Euroopa Parlamendile seeläbi seadusandlik pädevus, mida aga asutamislepinguga talle ei ole ette nähtud.

Nende argumentide põhjal teeb nõukogu järelduse, et ainult selgesõnaline pädevuse andmine võimaldaks Euroopa Parlamenti pidada institutsiooniks, millel on õigus esitada tegevusetushagi. Asjaolu, et Euroopa Kohtu 29. oktoobri 1980. aasta otsuses (kohtuasi 138/79: Roquette v. nõukogu, EKL 1980, lk 3333) arvati Euroopa Parlament nende Euroopa Kohtu põhikirja artiklis 37 viidatud 'institutsioonide' hulka, kellel on õigus astuda Euroopa Kohtus toimuvasse menetlusse, ei toeta nõukogu järeldusest erinevat seisukohta. Sellega seoses märgib nõukogu veel, et menetlusse astumise õiguse eesmärk erineb hagemisõiguse eesmärgist ja seega ei tõlgendatud põhikirja artiklit 37 asutamislepingu artikli 173 alusel. Ja vastupidi – artikli 175 tõlgendus ei sõltu menetlusse astumise õiguse olemasolust.

Euroopa Parlament (hageja) ja Euroopa Ühenduste Komisjon (menetlusse astuja) viitavad artikli 175 sõnastusele, põhjendamaks oma väidet, et Euroopa Parlamendi pädevus esitada tegevusetushagi on väljaspool kahtlust. Artikli 175 selge sõnastus ei võimalda ühtki muud tõlgendust.

Parlament väidab, et artiklis 175 selgesõnaliselt ette nähtud hagemisõiguse piiramist ei saa õigustada artikli 173 teistsuguse sõnastusega. Kuna hagemisõigust käsitlevaid asutamislepingu sätteid ei või tõlgendada piiravalt, siis parimal juhul võib artiklile 173 omistada artikliga 175 kooskõlas oleva tõlgenduse. Kõik artiklis 4 viidatud ühenduse institutsioonid vastutavad asutamislepingu järgimise tagamise eest.

Just sellel kaalutlusel kinnitati eespool osundatud 29. oktoobri 1980. aasta otsuses kõikide institutsioonide (sealhulgas Euroopa Parlamendi) õigust sekkuda Euroopa Kohtus toimuvatesse menetlustesse Euroopa Kohtu põhikirja artikli 37 alusel, kuna ei ole võimalik piirata selle õiguse teostamist ükskõik millise taolise institutsiooni poolt, mõjutamata seejuures negatiivselt selle institutsiooni staatust asutamislepingu, eriti artikli 4 lõike 1 alusel. Seda enam tuleb sama põhimõtet kohaldada kõikidele institutsioonidele antud hagemisõiguse suhtes.

Euroopa Parlament ja Euroopa Ühenduste Komisjon ei nõustu väitega, nagu oleks Euroopa Parlamendile artiklist 175 tulenev hagemisõigus kokkusobimatu asutamislepingus ette nähtud volituste jaotusega.

Parlament väidab, et tema seadusandlike volituste piiratusest ei tulene järeldust, nagu ei võiks Euroopa Parlament pöörduda Euroopa Kohtu poole taotlusega, et viimane kontrolliks nõukogu poolt tolle seadusandlike volituste teostamist. Parlamendi hagemisõigust ei tohi segamini ajada tema poliitilise õigusega osaleda seadusandluse protsessis. Käesolevat hagi ei esitatud mitte Euroopa Parlamendi poliitilise kontrolli õiguse teostamise eesmärgil, vaid selleks, et teostada Euroopa Parlamendile asutamislepingu alusel kuuluvat õigust esitada hagi konkreetsete asutamislepinguga vastuolus olevate tegematajätmistest tuvastamise nõudes.

Parlament ei kavatse selle hagi omastada seadusandlikku pädevust, sest kui artikli 175 alusel tehtavas kohtuotsuses tuvastataks seadusandluse protsessi algatamatajätmine, mis

on asutamislepinguga vastuolus, siis artikli 176 kohaselt oleks nõukogu see institutsioon, mis oleks kohustatud võtma sellise kohtuotsuse täitmiseks vajalikke meetmeid.

Komisjon märgib, et kui nõukogu väide tema seadusandliku pädevuse ainuõiguslikkuse kohta tunnistatakse õigeks, siis oleks vastuvõetamatu igasugune hagi, mille artikli 175 kohaselt hagemisõigust omavad teised isikud, näiteks liikmesriigid või komisjon, esitavad nõukogu tegevusetuse tuvastamise nõudes. Selline tõlgendus, mis tegelikult välistaks igasugused hagid nõukogu kui seadusandja tegevusetuse suhtes, oleks kokkusobimatu artikli 175 koostamise aluseks olnud üldiste põhimõtetega.

## 2. Asutamislepingu artikli 175 teises lõigus sätestatud tingimused

Nõukogu väidab kõigepealt, et Euroopa Parlamendi presidendi 21. septembri 1982. aasta kirja ei saa pidada nõukogule teatava toimingute tegemiseks esitatud üleskutseks artikli 175 teise lõigu tähenduses. Mingi toimingute tegematajätmise näol on asutamislepingu rikkumisega tegemist ainult siis, kui asjaomane institutsioon on teadlikult hoidunud selle toimingute tegemisest, et takistada asutamislepingus sätestatud eesmärkide saavutamist. Parlamendi presidendi kiri ei sisalda mingit formaalset viidet selliselt määratletud tegematajätmisele. Lisaks nõutakse selles kirjas üldsõnaliselt ühise transpordipoliitika kehtestamist, ent ei viidata piisavalt täpselt, millised otsused tuleks selleks vastu võtta.

Vaatamata sellele, kuidas Euroopa Parlamendi president oma kirja on kirjeldanud, käsitles nõukogu seda kirja osana Euroopa Parlamendi ja nõukogu vahelisest poliitilisest dialoogist. Just seetõttu edastas nõukogu oma 22. novembri kirjas Euroopa Parlamendile nõukogu poolt transpordivaldkonnas võetud meetmete analüüsi, et võimaldada Euroopa Parlamendil formuleerida oma seisukoht selle kohta, mil viisil on nõukogu kavandanud edasisi arenguid selles valdkonnas.

Kui Euroopa Kohus otsustab käsitleda Euroopa Parlamendi presidendi kirja kui nõukogule esitatud üleskutset artikli 175 tähenduses, siis väidab nõukogu, et tema 22. novembri 1982. aasta vastus täidab nõukogu seisukoha määratlemise kriteeriumid sama artikli 175 tähenduses, mistõttu tuleb Euroopa Parlamendi hagi pidada vastuvõetamatuks.

Sellega seoses märgib nõukogu, et erinevalt ESTÜ asutamislepingu artiklist 35 ei nõua EMÜ asutamislepingu artikkel 175 mingite ametlike meetmete võtmist. Artiklis 175 eristatakse selgelt sõna “toiming” (esimeses lõigus) ja väljendit “oma seisukoha määratlemine” (teises lõigus), mis on seotud hagi vastuvõetavusega.

Nõukogu arvates ei ole teatava toimingute tegematajätmise tuvastamise nõudes esitatava hagi eesmärk kohustada asjaomast institutsiooni mingit konkreetset meetet võtma, vaid tagada, et see institutsioon täidaks oma kohustuse selle toimingute osas. Järelikult ei saa artiklis 175 sisalduva ‘seisukoha määratlemise’ mõiste suhtes kehtestada mingit üldkohaldatavat kriteeriumi. Seisukoha määratlemise sisu tuleb igal konkreetset juhul piiritleda selle konkreetse kohustuse alusel, mis asjaomasel institutsioonil on talle toimingute tegemiseks üleskutse esitanud institutsiooni ees.

Seega institutsioon, millel puudub teatud otsuse tegemisel kaalutusõigus, saab tegevusetushagi vältida ainult nii, et ta määratleb oma seisukoha vastavalt sellele

meetmele, mille ta on kohustatud võtma. Ja vastupidi – kui asutamisleping ega ükski teisene õigusakt ei sätesta asjaomasele institutsioonile nõutud meetme võtmise kohustust või annab talle kaalutusõiguse, siis piisaks tegevusetushagi vältimiseks juba põhjendatud vastusest, milles piirduakse väitega, et see institutsioon ei pea oma pädevuse teostamist kohaseks. Institutsiooni seisukoha määratlemise eesmärk seisneb ennekõike Euroopa Kohtus hagimenetluse algatamise välistamises, kuivõrd sellise määratlusega viidatakse käimasoleva töö käsilolevale etapile ja antakse hinnang saavutatud edusammudele, mis läbi kinnitatakse, et institutsioon ei ole oma kaalutusõigust kuritarvitanud.

Nõukogu arvates on Euroopa Parlamendi esimene nõue *ab initio* vastuvõetamatu, kuna selles ei ole täpsustatud, millise meetme võtmist Euroopa Parlament taotleb. Teatava toimingu tegematajätmise tuvastamise nõudega ja seega ka Euroopa Kohtule esitatava hagiga tuleks osutada kohustusele võtta üks või mitu konkreetset piiritletud meetet. Nõukogu selgitab, et artikli 173 alusel algatavat tühistamishagi ei saa suunata ühise poliitika kui sellise vastu, vaid hagiga tuleb viidata sellise poliitika rakendamiseks vajalikele konkreetsetele meetmetele. Samamoodi ei saa ka tegevusetushagi olla seotud ühise transpordipoliitikaga kui niisugusega, ilma et hagi ei täpsustataks neid konkreetseid meetmeid, mis on vajalikud selle poliitika kehtestamiseks. Lisaks on nõukogu seisukohal, et sellise poliitika rakendamise aluspõhimõtete kehtestamisega ei seostu mingit tegutsemiskohustust, st kohustust võtta õiguslike tagajärgedega meetmeid.

Seoses käesoleva hagi raames esitatud teise väitega märgib nõukogu, et ta ei ole kohustatud võtma vastu konkreetseid ettepanekuid, mille talle on edastanud Euroopa Parlament. Nõukogu tegutsemiskohustuse olemasolu ja sisu tuleb määratleda mitte komisjoni ettepanekute alusel, vaid asutamislepingu nende sätete alusel, millel need ettepanekud põhinevad. Sellega seoses viitab nõukogu oma laialdasele kaalutusõigusele, mis tuleneb artikli 75 lõike 1 punktide a ja b üldisest sõnastusest. Seda kaalutusõigust ei piira artikli 75 lõige 2, millega on soovitud vaid kehtestada teatav ajakava.

Eeltoodut arvestades kujutavad nõukogu 22. novembri 1982. aasta kirjas esitatud meetmete analüüs ja sellele lisatud üksikasjalik teave Euroopa Parlamendi poolt nõukogule edastatud ettepanekute kohta endast piisavalt selget seisukohamääratlust, et vabastada nõukogu igasugustest süüdistustest tegematajätmise osas, millele võiks hagi rajada.

Parlament ja komisjon on seisukohal, et Euroopa Parlamendi presidendi 21. septembri 1982. aasta kirjas on nõutavad meetmed artikli 175 tähenduses selgelt välja toodud, mistõttu see kiri vastab artikli 175 teise lõigu mõistes toimingute tegemiseks üleskutse esitamise eesmärgile, st eesmärgile teavitada süüdi olevat institutsiooni sellest tegevusest, mida temalt asutamislepingu alusel eeldatakse, et võimaldada tal vältida kohtumenetlust. Parlamendi ja komisjoni arvates võib teatud toimingute tegemiseks esitatav üleskutse puudutada ka üldise iseloomuga kompleksseid meetmeid, näiteks ühise transpordipoliitika kehtestamist või sellise poliitika aluspõhimõtete kehtestamist; artikli 175 esimeses lõigus kasutatud sõna “toiming” ei tohiks piiravalt tõlgendada. Selle üldise nõudega seotud väidete ja argumentide täpsem selgitus kuulub kohtuasja sisulise arutelu juurde.

Küll aga ei saa nõukogu 22. novembri 1982. aasta vastust pidada nõukogu seisukoha määratlemiseks artikli 175 tähenduses.

Parlamendi hinnangul saab tegevusetushagi olla vastuvõetamatu ainult siis, kui seisukohamääratlus väljendab toimingute tegemiseks üleskutse saanud institutsiooni kindlat kohustust teha seda, mida temalt eeldatakse.

Toimingu tegemisest keeldumist (ka selgesõnalist keeldumist) ei saa pidada seisukohamääratluseks artikli 175 tähenduses. EMÜ asutamislepingus ette nähtud õiguskaitsevahendite süsteemis on tegevusetushagi näol tegemist õiguskaitsevahendiga, mis on tühistamishagist sõltumatu. Artikli 175 alusel esitatav hagi erineb ESTÜ asutamislepingu artiklis 35 ette nähtud hagist, kuivõrd artikli 175 kohaselt ei saa toimingute tegemisest keeldumist käsitleda otsusena, mis võib olla tühistamishagi objektiks. Järelikult toimingute tegemisest keeldumise korral tegevusetus jätkub, ja seda tegevusetust võib endiselt vaidlustada hagi abil, mille eesmärgiks on toimingute tegematajätmise tuvastamise nõue.

Parlament märgib, et Euroopa Kohus ei ole veel käsitlenud “seisukoha määramise” mõistet, sest seni esitatud tegevusetushagid on rahuldamata jäetud kas hagi esitamiseks õigustatud huvi puudumise tõttu või põhjusel, et asjaomasel institutsioonil ei olnud hageja ees taotletud meetme võtmise kohustust. Käesoleval juhul on väljaspool kahtlust, et teatud toimingute tegemise kohustus eksisteerib, iseäranis asutamislepingu artiklite 74 ja 75 alusel. Asjaolul, et nõukogule on antud kaalutusõigus, ei vabasta nõukogu kohustusest teostada seda õigust ette nähtud tähtaegade jooksul.

Parlament rõhutab sellega seoses, et ta ei taotle oma hagiga kinnitust selle kohta, et nõukogu on jätnud võtmata teatud konkreetsete seadusandlike meetmete, vaid kinnitust selle kohta, et nõukogu ei ole teostanud oma kaalutusõigust ja on seega jätnud täitmata oma kohustused asutamislepingu alusel. Nõukogu vastus ei sisalda mingeid konkreetseid lubadusi selle kohta, kuidas ta kavatses täita oma kohustuse kehtestada ühine transpordipoliitika.

Tuginedes artikli 175 sõnastusele ja tegevusetushagi eesmärgile, on komisjon esitanud “seisukoha määramise” mõiste tõlgenduse, mis mõnevõrra erineb Euroopa Parlamendi poolt soovitatud tõlgendusest. Komisjon väidab, et artikli 175 esimese lõike kohaselt tähendab viide toimingute tegematajätmisele seda, et kõnealune institutsioon “on jätnud tegemata toimingute”, mida ta on kohustatud asutamislepingu alusel tegema. Tegevusetushagi eesmärk on sundida asjaomast institutsiooni otsustamatusest loobuma ja “toimingute tegema”. Kui see institutsioon asub tegutsema ja teatab sellest talle toimingute tegemiseks üleskutse esitanud isikule kahe kuu jooksul, siis on asutamislepinguga vastuolus olev tegevusetus lõppenud. Samas on komisjon arvamisel, et tegevusetuse lõppemisenähtus on käsitletav mitte ainult positiivne seisukohavõtt, vaid ka asjaomase institutsiooni eitav seisukohavõtt, st kindel keeldumine nõutud toimingute tegemisest. Järelikult võib tegevusetushagi olla vastuvõetamatu ka siis, kui asjaomane institutsioon on esitanud osaliselt positiivse seisukohavõtu, millega toimingute tegemiseks esitatud üleskutse on sellegipoolest tagasi lükatud.

Kui institutsioon ei pea tingimata võtma seisukohta, mis langeb kokku üleskutse esitanud isiku konkreetsete nõuetega, siis peab see institutsioon tegevusetushagi vältimiseks oma seisukoha kindlapiirilisel määramisel. Artiklis 175 ette nähtud menetlus ei vastaks

piisava õiguskaitse nõuetele, kui hetkekavatsusi kirjeldava vastuse tõttu tunnistatakse tegevusetushagi vastuvõetamatuks.

Seoses nõukogu tegevusetust puudutavate konkreetsete väidetega on Euroopa Parlament ja komisjon seisukohal, et nõukogu kommentaarid talle edastatud komisjoni ettepanekute kohta, mis on käesoleva hagi objektiks, piirduvad eeltöö käimasoleva etapi kirjeldamisega ega kujuta endist seega tõelist seisukohamääratlust. Samas juhib komisjon tähelepanu asjaolule, et Euroopa Parlamendi väidete seas numbri 15 all osutatud ettepaneku kohta on nõukogu kinnitanud, et ametliku otsuse vastuvõtmisest loobumise osas on kokku lepitud. Komisjon teeb ettepaneku käsitleda seda kinnitust kui eitavat seisukohamääratlust.

### 3. Asutamislepingu artikli 173 alusel esitatud alternatiivne nõue

Nõukogu arvates on alternatiivne nõue tunnistada nõukogu vastus asutamislepingu artikli 173 alusel õigustühiseks *ab initio* vastuvõetamatu, kuna artikli 173 selgest sõnastusest tuleneb, et Euroopa Parlamendil ei ole õigust esitada selle artikli alusel mis tahes hagi. Nõukogu on seisukohal, et lähtuda ei saa õiguskaitse vajadusele rajatud tõlgendusest, mis väljub artikli 173 sõnastusest, sest nõukogu tegevus on juba niigi õigusliku järelevalve objektiks seoses komisjonile omistatud hagemisõigusega, kuna just komisjon on see institutsioon, millele on usaldatud asutamislepingu täitmise tagaja funktsioon.

Lisaks ei saa nõukogu vastuse suhtes esitada õigustühiseks tunnistamise hagi, kuna selle vastuse näol ei ole tegemist õiguslikke tagajärgi omava meetmega.

Parlament omalt poolt väidab, et eitav vastus võimaldab tegevusetuse jätkumist ega kujuta endast seisukohamääratlust, mille alusel võiks hagi tunnistada vastuvõetamatuks. Isegi kui seisukohamääratlusega, mis ei viita tegevusetuse lõppemisele, välistatakse artikli 175 alusel hagi esitamine, siis ainukeseks võimalikuks alternatiivseks lahenduseks oleks tunnistada Euroopa Parlamendi alternatiivset hagemisõigust artikli 173 alusel ja käsitleda sellist seisukohamääratlust meetmena, mida on võimalik viimatinimetatud sätte alusel vaidlustada. Igasugune muu lahendus jätkaks lünga õiguskaitsevahendite süsteemi.

## *B. Põhiküsimus*

### 1. Üldised märkused

Euroopa Parlament (hageja) ja komisjon (menetlusse astuja) esitavad kõigepealt asutamislepingu üldise ülesehituse ja transpordiga seotud eesmärkide kirjelduse.

Parlament väidab, et asutamislepingu mõistes tähendab ühine transpordipoliitika siduvate ja omavahel kooskõlas olevate meetmete süsteemi, mis ühenduse tasandil annab suunised ja kavad nende meetmete kohta, mis on vajalikud kaugete vahemaade kui isikute, kauba ja teabe liikumise takistuse kõrvaldamiseks. Sellise siduvate meetmete süsteemi eesmärk on luua transpordisektoris kogu ühenduse territooriumil tingimused, mis on sarnased riigisisese turu tingimustega.

Ühine transpordipoliitika moodustab ühe osa asutamislepingus kavandatud üldisest integratsiooniprotsessist. Asutamislepingu artiklis 3 viidatud ühenduse tegevuste seas on

ühise transpordipoliitika kasutuselevõtul samasugune tähtsus nagu ühise põllumajanduspoliitika või ühisturul konkurentsi kahjustamise vältimise tagamise süsteemi kehtestamisel. Ühise transpordipoliitika kasutuselevõtmine peab toimuma kooskõlas muude asutamislepinguga hõlmatud valdkondade arenguga, kuna ebapiisav edu transpordivaldkonnas võib kahjustada asutamislepingu eesmärkide saavutamist teistes valdkondades, iseäranis kauba vaba liikumisega seoses.

Parlamendi hinnangul eeldab asutamislepingu artiklite 74–84 alusel ühise transpordipoliitika kasutuselevõtmine kolmeetapilist planeerimis- ja rakendusmenetlust, mis on ühenduse asutamislepingutele omane. Kõigepealt tuleb määratleda need eesmärgid või põhimõtted, mille raames liikmesriigid artikli 74 kohaselt peavad asutamislepingu artiklis 2 viidatud eesmärkide täitmist transpordisektoris taotlema. Seejärel tuleb välja töötada mehhanismid nende eesmärkide või põhimõtete realiseerimiseks ning võtta vastu asjakohased rakendusotsused. Artikli 75 lõikes 1 ja artikli 84 lõikes 2 kasutatud üldmõisted ehk “ühised eeskirjad”, “tingimused” ja “asjakohased sätted” on seotud nende kolme liiki meetmetega.

Komisjon selgitab, miks ühine transpordipoliitika on üks kahest valdkondlikust poliitikast, mille kehtestamine on asutamislepingus selgesõnaliselt ette nähtud. Transport ja põllumajandus on valdkonnad, millel on võrreldav majanduslik tähtsus. Transpordisektoris töötab enam kui kuus miljonit inimest. Kommertstraspordisektor annab otseselt ja kaudselt ligikaudu 6,5% ühenduse kogutoodangust ning koguni 15–20%, kui võtta arvesse ka oma arvel toimuvat ja eratransporti. See majandusharu mängib olulist rolli ka ühisturu kujundamisel ja toimimisel.

Lisaks iseloomustab transpordisektorit ka mitmesugustes vormides aset leidva riikliku sekkumise suur ulatus, mis selgitab seda poliitilist tundlikkust, mis seostub transpordisektori poolt avalikes huvides täitmisele kuuluvate ülesannetega ja erinevate transpordiliikide vahelisest konkurentsist tulenevate probleemidega. Näiteks osutavad raudtee-ettevõtjad olulisi teenuseid avalikkuse huvides ja nende tegevust iseloomustavad sageli suured puudujäägid, mis tuleb katta riiklike eelarvete arvelt. Mõnede liikmesriikide arvates on see asjaolu kokkusobimatu poliitikaga, mis piirdub ühenduse piires kaubaveo liberaliseerimisega ja asutamislepingu üldiste eeskirjade kohaldamisega. Lõpuks märgib komisjon, et juba enne asutamislepingu sõlmimist oli transport arvukate kahe- ja mitmepoolsete lepingute teemaks, mis olid sõlmitud nii liikmesriikide eneste vahel kui liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel.

Nende märkuste põhjal teeb komisjon järelduse, et transpordisektori korraldamine on tihedalt seotud ühisturu loomise ja arenguga ning et transpordisektori iseloomulikest omadustest tuleneb vajadus kehtestada selle sektori tarbeks omavahel seostatud meetmete vormis oma poliitika, et täiendada asutamislepingu üldiste eeskirjade rakendamist. Just seda eesmärki on asutamislepingu artikli 3 punktis e silmas peetud ühise poliitika kasutuselevõtu all. Seda seisukohta toetab artikkel 74, kuna seal on sõnastatud põhimõte, mis seab eelduseks teatava ühise poliitika olemasolu, millest liikmesriikidel oleks võimalik lähtuda transpordisektoris asutamislepingu eesmärkide täitmise poole püüdlemisel. Artikkel 75 näeb ette rakendusmeetmed, mis tuleb võtta seoses raudtee-, maantee- ja siseveetranspordiga. Kuna aga artikli 3 punktis e ei tehta vahet erinevate



transpordiliikide vahel, siis hõlmab ühine poliitika ka mere- ja õhustransporti, millele viidatakse artikli 84 lõikes 2.

Ühise poliitika kasutuselevõtmise meetodi osas märgib komisjon, et asutamislepingus transpordisektorile pühendatud sätetes ei ole selgelt viidatud vastuvõtmist vajate otsuste järjekorrale ega tasandile. Komisjoni arvates jätab asutamisleping ühenduse institutsioonidele vabad käed otsustamiseks, kas võtta aluseks süstemaatiline lähenemisviis või pragmaatilisem lähenemisviis, mis hõlmab ühise poliitika järk-järgulist juurutamist vastavalt oludele, tingimusele, et tulemuseks on asutamislepingu eesmärkide saavutamist edendav sidus poliitika.

Parlament omalt poolt kirjeldab üldiselt neid tegevusi, mille ühenduse institutsioonid on transpordisektoriga seoses aastate jooksul ellu viinud. Komisjon on mitmel korral, iseäranis aastatel 1962, 1973, 1977 ja 1980, nõukogule saatnud teatise ja memorandumid eesmärgiga kutsuda nõukogu üles koostama ühise poliitikaga seotud suuniseid ja kiireloomuliste meetmete kava. Parlament on järjepidevalt rõhutanud vajadust panna paika ühise poliitika aluseks olevad põhimõtted. Seejuures viitab Euroopa Parlament eelkõige

— oma 25. septembri 1974. aasta resolutsioonile transpordipoliitika põhimõtete kohta (EÜT C 127, 18.10.1974, lk 24), mis võeti vastu Mursch'i raporti alusel (Euroopa Parlamendi dokument 215/74);

— oma 16. jaanuari 1979. aasta resolutsioonile transpordipoliitika arendamise hetkeolukorra ja edusammude kohta (EÜT C 39, 12.02.1979, lk 16), mis võeti vastu Seefeld'i raporti alusel (Euroopa Parlamendi dokument 512/78);

— oma 9. märtsi 1982. aasta resolutsioonile ühise transpordipoliitika kohta (EÜT C 87, 5.4.1982, lk 42), mis võeti vastu Carossino raporti alusel (Euroopa Parlamendi dokument 1-996/81).

Nõukogu poolt kõigele sellele ettevalmistavale tööle vastuseks tehtu seisnes mõningates 1960ndatel aastatel vastu võetud planeerimisotsustes. Need otsused, iseäranis nõukogu 13. mai 1965. aasta otsus teatavate raudtee-, maantee- ja siseveetranspordi konkurentsi mõjutavate eeskirjade ühtlustamise kohta (EÜT 88, 24.5.1965, lk 1500) on jäänud vaid paberile.

Muud nõukogu poolt seni võetud meetmed on olnud juhuslikku laadi ja nende aluseks ei ole olnud mingit sidusat poliitikat. 31. detsembri 1982. aasta seisuga oli nõukogus menetluses ligikaudu 30 komisjoni ettepanekut (mõned neist olid menetluses olnud juba mitu aastat), kusjuures umbes samapalju ettepanekuid oli komisjon tagasi võtnud, kuna need ei olnud enam ajakohased. Seetõttu on ühenduse transpordialased õigusaktid äärmiselt lünklikud, eriti sotsiaal- ja maksualase ning tehnilise ühtlustamise osas, mis on oluline tõeliselt ühise transpordituru loomise seisukohalt, ning raudteede ja transpordiinfrastruktuuri osas.

Vastuseks Euroopa Kohtu poolt esitatud küsimusele märkis Euroopa Parlament, et Euroopa Parlamendi hinnangul peab ühine transpordipoliitika hõlmama meetmeid vähemalt järgmistes valdkondades:

- sõidukitele esitatavate tehniliste nõuete, iseäranis maanteevedudeks kasutatavate kommertssõidukite massile ja mootmetele esitatavate ja liiklusest tuleneva saastusega seotud nõuete ühtlustamine;
- juurdepääs rahvusvahelistele ja riigisisestele transporditurgudele;
- raudteevõrkude tehniline ühtlustamine ja “pudelikaelade” kõrvaldamine; ning
- transpordisektoriga seotud sotsiaalõigusnormide ühtlustamine.

Nõukogu (kostja) märgib, et asutamislepingu teise osa IV jaotis, mis on pühendatud transpordisektorile, tekitas asutamislepingu autoritele erilisi raskusi seoses tulevaste liikmesriikide poolt transpordipoliitika osas väljendatud arvamuste erisustega. Selle jaotise sätted peegeldavad kokkulepet üsna ebamääraste kompromisside osas, millega põigeldakse kõrvale sisulistest otsustest. Ükski neist sätetest ei näe ette ühise poliitika peamiste suuniste kehtestamist viisil, mis oleks võrreldav ühise põllumajanduspoliitika puhul artikli 43 lõikes 1 sätestatuga. Lisaks ei sätesta IV jaotis ühise poliitika saavutamise ajakava ega – vastupidiselt II ja III jaotisele – määra kindlaks üleminekuperioodi lõpuks saavutatavaid eesmärke.

Transpordisektor on äärmiselt keerukas ja varieeruv ning ühise poliitika saab transpordisektori jaoks välja töötada ainult järk-järgult, erinevatele tegevusharudele suunatud konkreetsete määruste abil. Seega on nõukogu võtnud mitmesuguseid meetmeid, mida võib pidada ühise poliitika aluseks. Kuna ühise poliitika eesmärki ja sisu ei ole asutamislepingus sätestatud, ei ole tegelikult võimalik kindlalt määratleda, millal nõukogu poolt asutamislepingu alusel võetavad meetmed on piisavalt konkreetset, et neid võiks tervikuna pidada ühiseks transpordipoliitikaks.

Nõukogu ei eita, et täiendavaid meetmeid tuleb veel võtta. Samas tugineb nõukogu komisjoni 9. veebruari 1983. aasta teatisele pealkirjaga “Ühise transpordipoliitika juurutamisel saavutatud edu” (EÜT 154, lk 1) kui dokumendile, mis tõendab, et ühise poliitika ettevalmistamisel on kogetud objektiivseid raskusi, iseäranis liikmesriikide poliitikate erisustega antud küsimuses. Liikmesriikide poliitikat määravad nende geograafilised, majanduslikud ja sotsiaalsed tingimused, mille tõttu on transpordiga seoses vastu võetud erinevad strateegiad. Kuuest liikmesriigist koosneva ühenduse erisused said ühenduse järgmise laienemisega seoses täiendust. Geograafiliselt ääremaadel asuvad liikmesriigid sõltuvad maanteetranspordist enam kui kesksel kohal asuvad liikmesriigid, mis tuginevad rohkem raudteetranspordile.

Sellest olukorrast tulenevate probleemide näitlikustamiseks viitab nõukogu ühenduse kümne raudtee-ettevõtja poolt ühiselt saadetud memorandumile kaupade autoveo ühenduse kvoodi kohta. Selles memorandumis on selgelt välja toodud erinevate transpordisektorite omavaheline sõltuvus, mille tulemuseks on olukord, kus ühes sektoris saavutatud edu võib tekitada tõsiseid raskusi teistes sektorites ning tekitada negatiivseid

tagajärgi transpordi kui terviku jaoks. Raudtee-, maantee- ja teatud määral ka siseveetranspordi vahelise konkurentsi probleemi lahendamine on eluliselt oluline ühise poliitika osas kokku leppimise seisukohalt. Sellegipoolest on komisjoni ettepanekud, eriti need, mis on seotud raudteede staatusega, seotud ainult teatud osaliste aspektidega ning need ei ole võimaldanud leida probleemile üldist lahendust.

Lisaks väidab nõukogu, et ühist transpordipoliitikat ei saa eraldada ühenduse teistest poliitikatest. Nagu ka komisjon märkis oma kõige hiljutisemas teatises, peab siseriiklike majanduspoliitikate üksteisele lähendamine pigem kaasnema ühtse transpordituru loomisega kui sellele eelnema.

## 2. Esimene väide: ühise transpordipoliitika kehtestamata jätmine

Euroopa Parlament, keda toetab komisjon, väidab, et tervikuna võttes ei vasta nõukogu poolt transpordisektoriga seoses seni võetud meetmed ühelgi moel asutamislepingus ühise poliitikaga seoses sätestatud nõuetele.

Need kaks institutsiooni märgivad, et ühise transpordipoliitika juurutamise õiguslik kohustus tuleneb nii asjaomaste sätete sõnastusest kui ka asutamislepingu üldisest ülesehitusest ja eesmärkidest, millele viidati eespool. See üldine kohustus rajaneb asutamislepingu artikli 3 punktis e sisalduval põhimõttel. Asjaolu, et tegemist on imperatiivse kohustusega, kinnitab asutamislepingu erinevate osade omavaheline seos.

Artiklis 3 loetletud eesmärkide taotlemine on hädavajalik ühendusele omistatud ülesannete täitmiseks.

Parlamendi arvates tuleneb teatav üldine kohustus ka artiklist 74, milles väljendub eeldus, et eksisteerivad teatavad ühise poliitika aluseks olevad siduvad aluspõhimõtted kui individuaalsete meetmete rakendamise loogiline ja vajalik eeltingimus. Siduvate aluspõhimõtete määramine on vajalik selleks, et sätestada üldised suunised ja välistada olukord, kus ühenduse tegevus viib antud ajahetkel valitsevate oludele reageerimise tõttu kooskõlastamata ja koguni vastuoluliste tulemusteni. Asutamislepingu artikli 8 lõike 7 kohaselt oleks ühise poliitika alused tulnud kehtestada üleminekuperioodi lõpuks.

Seejärel väidab Euroopa Parlament, et artikkel 75 sätestab nõukogule tingimusteta kohustused kehtestada rahvusvahelist transpordi käsitlevad ühised eeskirjad, tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigis transporditeenuseid osutada mitteresidentidest vedajad, ja kõik muud asjakohased sätted. Artikli 75 lõige 2 sätestab, et lõike 1 punktides a ja b osutatud sätted tuleb kehtestada üleminekuperioodi jooksul. Parlament on sellegipoolest arvamusel, et ka artikli 75 lõike 1 punkti c puhul, mille osas selgesõnalist tähtaega ei sätestatud, oleks nõukogu pidanud vajalikud meetmed võtma mõistliku perioodi jooksul, st perioodi jooksul, mis vastab avalikkuse ootustele ühise poliitika rakendamise suhtes.

Parlamendi arvates piirdub nõukogule transpordivaldkonnas antud kaalutusõigus võetavate meetmete sisu määramisega ja nende jõustumise kuupäeva kehtestamisega ettenähtud perioodi jooksul. See kaalutusõigus ei mõjuta tegutsemise kohustuse olemasolu; igal juhul ei luba see kaalutusõigus jääda nõukogul passiivseks, kui see on vastuolus asutamislepingu nõuetega.

Komisjoni hinnangul ei sisalda asutamisleping õiguslikku kohustust kehtestada enne üleminekuperioodi lõppu ühise transpordipoliitika aluspõhimõtted. Sellegipoolest toetab komisjon Euroopa Parlamendi argumenti, mille kohaselt on ühenduse institutsioonidel õiguslikult siduv kohustus täita üldist kohustust, mis seisneb sellise poliitika rakendamises kohase perioodi jooksul. Selle kohustuse täpne sisu tuleb määratleda transpordivaldkonnale pühendatud jaotise individuaalsete sätete alusel.

Sellega seoses lisab komisjon, et artiklis 76 viidatud *status quo* säilitamise kohustus, mis on kohaldatav kuni artikli 75 lõikes 1 ette nähtud sätete vastuvõtmiseni, kinnitab kaudselt artiklist 75 tulenevate konkreetsete kohustuste olemasolu. Lisaks viitab ka artikkel 61, mille kohaselt transporditeenuste osutamise vabadust käsitletakse transpordi jaotise sätetes, transporditeenuste osutamise vabaduse saavutamise kohustusele meetmete abil, mis tulenevad mitte ainult artiklist 75, vaid ka asutamislepingu artikli 84 lõikest 2.

Komisjon on seisukohal, et artikli 3 punktis e sisalduv üldine kohustus on lisaks maantee-, raudtee- ja siseveetranspordile kohaldatav ka mere- ja õhustranspordile. Komisjon väidab, et nõukogule artikli 84 lõike 2 alusel antud kaalutusõigus otsustada, kas, mil määral ja millise menetlusega võib kehtestada kohaseid sätteid mere- ja õhustranspordi kohta, seisneb ennekõike õiguses otsustada selliste meetmete valiku üle. Kohase perioodi jooksul tegutsemise kohustus tuleneb asjaolust, et mere- ja õhustransporditurul valitsevate konkurentsitingimuste tõttu on võimatu neid turge integreerida pelgalt asutamislepingu üldiste eeskirjade kohaldamise abil. Isegi kui nõukogule artikli 84 lõike 2 alusel antud laialdane kaalutusõigus õigustab nimetatud valdkondades kohaste meetmete võtmiseks pikema aja andmist võrreldes teiste transpordiliikidega, siis see aeg on juba möödas.

Seoses nõukogu tegevusetust puudutava üldise kaebusega viitab Euroopa Parlament oma analüüsile institutsioonide tegevuse kohta. Esiteks on nõukogu jätnud täitmata oma kohustuse panna paika põhimõtted, millest moodustuks ühise poliitika raamistik, kuna 1960ndatel aastatel tehtud mõningad planeerimisotsused ei võimaldanud kehtestada omavahel koosõlas olevaid õigusakte, mis oleksid võrreldavad näiteks tolliliitu, ühisturul toimivat konkurentsi või põllumajandussektorit reguleerivate õigusaktidega. Isegi valdkondades, kus asutamisleping ei nõua fikseeritud raamistiku paikapanemist, on nõukogu võtnud vastu tema tegevuse aluseks olevad tegevuskavad. Transpordivaldkonnas ei ole aga nõukogu alates 1970ndatest aastatest välja töötanud mingeid konkreetseid suuniseid.

Viidates kohtuasjas 12/82 tehtud otsusele, rõhutab Euroopa Parlament, et ehkki transpordile pühendatud asutamislepingu sätete eesmärk on kaubanduse liberaliseerimine ja ühenduses konkurentsivõimelise majanduse arendamine, viitab juba 'ühise poliitika' mõiste ise sellele, et ühendus peaks tagama ka tasakaalustatud kaubanduse ja ausa konkurentsi (Ministere Public v. Trinon, EKL 1982, lk 4089). Ühise transpordipoliitika poliitika puudumine on tekitanud tõsiseid konkurentsihäireid ja avaldanud negatiivset mõju kaubandusele.

Tegevusetusega seotud üldist kaebust kinnitab asjaolu, et nõukogu ei ole teinud otsuseid talle komisjoni poolt esitatud ettepanekute osas, rikkudes seeläbi asutamislepingut. Parlament viitab 24 ettepanekule, mis sisaldasid tema poolt nõukogule saadetud

üleskutses ja mille suhtes on kohaldatav asutamislepingu artiklist 75 tulenev tegutsemiskohustus.

Parlamendi argumendi toetuseks on komisjon esitanud nimekirja otsustest, mis on seotud nõukogu poolt vastu võetud tegevuskavadega, ja lisanud sellele nimekirjale üksikasjaliku ülevaate saavutatud tulemustest. Komisjon väidab, et ainult 40% liikmesriikidevahelisest maanteetranspordist on liberaliseeritud ja et liikmesriikidesisene transport on endiselt reserveeritud riigisisestele vedajatele. Konkurentsitingimuste ühtlustamise osas puuduvad endiselt maksustamist ning kommertssõidukite massi ja mõõtmeid käsitlevad õigusnormid. Lisaks takistavad rahvusvahelist transporti endiselt arvukad piirikontrollid.

Raudteesektoris on vaja võtta meetmeid, et parandada konkurentsivõimet, tõhustada koostööd raudteede vahel ja suurendada raudtee-ettevõtjate üldist kasumlikkust.

Siseveetranspordi valdkonnas puuduvad turulepääsu ja sotsiaalõigusnormide ühtlustamist reguleerivad õigusnormid. Lisaks on nõukogu jätnud vastu võtmata ühised eeskirjad veotasudega seotud konkurentsimoonutuste kõrvaldamiseks, mis tulenevad transpordisektori struktuurilist ülevõimsust puudutavatest riiklikest poliitikatest.

Samuti juhib komisjon tähelepanu asjaolule, et puudub igasugune kontroll erinevate transpordiliikide infrastruktuuriga seotud kulude jaotamise üle ja et ei ole kehtestatud mingeid õiguslikke aluseid ühenduse huvidele vastavate infrastruktuuriprojektide ühiseks rahastamiseks või sellise infrastruktuuriga seotud siseriiklike meetmete koordineerimiseks.

Lõpuks märgib komisjon, et mere- ja õhutranspordi valdkonnas saavutatud edusammud on ebapiisavad ning et nõukogu on aktiivselt vastu seisnud välissuhetes ühenduse pädevuse teostamisele seoses transpordiküsimustega. Ühendus ei osale ikka veel Euroopa maanteetranspordi lepingus ega Reini navigatsiooni keskkomisjoni töös.

Parlament ja komisjon on seisukohal, et raskused, mida nõukogu kogeb erinevate huvirühmade vastuolusid hõlmavatele keerukatele küsimustele lahendamise otsimisel, ei õigusta asutamislepingust tulenevate vajalike sätete kehtestamata jätmist asutamislepingus sätestatud tähtaegade jooksul. Asutamislepinguga on nõukogule antud teatud mehhanism selliste probleemide lahendamiseks. Asutamislepingu artikkel 5 ja otsuste tegemise menetlusi reguleerivad konkreetset sätteid kohustavad liikmesriike nõukogu tööle kaasa aitama ja üritama teha võimalikult ulatuslikku koostööd, et täita asutamislepinguga kehtestatud õiguslikud kohustused. See kohustus hõlmab asutamislepingus ette nähtud hääletamismenetluste kohaldamist juhtudel, mil konsensust ei ole võimalik saavutada ja mil ühehäälneline otsus ei ole nõutav.

Vastuseks Euroopa Kohtu poolt esitatud küsimusele märkis komisjon, et talle kuuluva algatamispädevuse teostamisel on ta alati pidanud arvesse võtma neid majanduslikke, poliitilisi ja õiguslikke raskusi, millele liikmesriigid on oma otsustamatuse põhjendamisel tuginenud. Seetõttu on komisjon seisukohal, et tema poolt nõukogule artikli 75 lõike 1 punktide a ja b alusel esitatud ettepanekute näol oli tegemist minimaalsete vajalike sammudega tagamaks ühise transpordipoliitika kohane väljatöötamine paralleelselt ühisturu teistes sektorites toimivate arengutega.

Nõukogu (kostja) vaidleb vastu väitele, mille kohaselt tuleneb asutamislepingust nõukogu õiguslik kohustus töötada välja ühise transpordipoliitika siduvad aluspõhimõtted. Ehkki artikkel 75 näeb ette teatud meetmete võtmise artikli 74 rakendamiseks, ei sätestata selles artiklis selle poliitika siduvate aluspõhimõtete kehtestamise kohustust. Lisaks on nõukogu seisukohal, et sellised siduvad aluspõhimõtted ei ole hädavajalikud asutamislepingu eesmärkide saavutamiseks. Transpordisektori probleemide muutuvat olemust arvestades kaasneks teatava üldkohaldatava siduva tegevuskava kehtestamisega koguni risk, et ohtu seatakse hiljem võetavad meetmed ja luuakse takistusi tehnilistele ja majanduslikele nõuetele kohandumisele.

Nõukogu väidab, et mis puutub ühise transpordipoliitika kui niisuguse kehtestamisse, siis asutamisleping ei sätesta nõukogule ühtki õiguslikku kohustust, mis oleks oma tingimuste ja täitmise tähtaja osas piisavalt selge ja konkreetne, et artikli 175 alusel algatatava hagimenetluse käigus oleks võimalik tuvastada, et nõukogu on asutamislepingut rikkunud. Nõukogu kordab, et asutamislepingus puudub ka ühise transpordipoliitika mõiste määratlus.

Nõukogu vaidlustab Euroopa Parlamendi ja komisjoni poolt esitatud süstemaatilise tõlgenduse, mille aluseks on asutamislepingu artikli 3, artikli 74 ja sellele järgnevate artiklite koosmõju. Artiklist 3 ei tulene nõukogu iseseisvat tegutsemiskohustust ega ka konkreetsete meetmete õiguslikku alust. Ehkki asutamislepingu erinevaid sektoreid reguleerivaid sätteid tuleb tõlgendada artiklis 3 sätestatud eesmärgi arvestades, on just igale sektorile pühendatud konkreetset sätteid need, mis määravad kindlaks institutsioonide tegutsemisvõimused ja -kohustused. Selle põhimõtte kohaselt tegi Euroopa Kohus näiteks oma 11. novembri 1981. aasta otsuses kindlaks seose artikli 67 ja artikli 3 punkti c vahel, ent seejärel kaalus ainult artikli 67 ja sellele järgnevate artiklite alusel, millises ulatuses on kapitali vaba liikumine asutamislepingus tegelikult ette nähtud ja milline on nõukogule sellega seoses antud kaalutusõiguse ulatus (kohtuasi 203/80: Casati, EKL 1981, lk 2595, 2613). Sellise lähenemisviisi kohaselt ei ole võimalik artiklist 61 leida ühtki sätet, mis oleks seotud transpordivaldkonnas teenuste osutamise vabadusega ja mis aitaks tuvastada ühise transpordipoliitika kehtestamise üldise kohustuse olemasolu.

Seejärel väidab nõukogu, et artikkel 74 ei kohusta ega volita nõukogu tegutsema. Lisaks viidatakse transpordile pühendatud jaotises ainult tegutsemisvõimale, ent ei sätestata saavutatava eesmärgi üksikasju ega tähtaega, mille jooksul see tuleks saavutada. Võrdlus asutamislepingu sätetega, mis on seotud ühise põllumajanduspoliitika kehtestamisega, osutab selgelt ühisele transpordipoliitikale pühendatud sätete ebatäpsuse olemusele. Samuti on eespool osutatud kapitali liikumist käsitlevate sätete näol tegemist näitega tegutsemiskohustuse kohta, millega kaasneb niivõrd laialdane kaalutusõigus, et pädev institutsioon, st nõukogu, võib hoiduda liberaliseerimismeetmete võtmisest, kui need ei ole tema arvates ühisturu toimimise seisukohalt vajalikud.

Nõukogu möönab, et artikli 75 lõike 1 punkti a ja b sätetega on kehtestatud nõukogu tegutsemiskohustus ning et artikli 75 lõikes 2 on sätestatud teatud tähtaeg, ent see kohustus on puudulikult määratletud ja jätab nõukogule laialdase kaalutusõiguse, mistõttu nõukogu arvates on hagimenetluse algatamine artikli 175 alusel välistatud. See argument kehtib *a fortiori* artikli 75 lõike 1 punkti c sätete kohta, kuna asutamislepingus ei ole

täpsustatud, milline peaks olema seal viidatud eeskirjade ulatus ja kohaldamisala. Nagu ka ühise põllumajanduspoliitika puhul, nii eeldab transporti reguleerivate ühenduse eeskirjade ettevalmistamine keerukate majandusküsimuste hindamist, mis Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt eeldab ulatuslikku kaalutusõigust.

Samuti vaidleb nõukogu vastu väitele, nagu tuleneks artikli 84 lõikest 2 mingi tegutsemiskohustus mere- ja õhustranspordisektoris. Juba selle artikli sõnastus näitab, et nõukogul on õigus otsustada mitte ainult selle üle, mil määral ja millise menetlusega asjaomaseid meetmeid tuleks võtta, vaid ka selle üle, kas mingeid meetmeid tuleks üleüldse võtta.

Seoses näidetega meetmete kohta, mille puudumine on tegevusetust puudutava üldise kaebuse aluseks, on nõukogu seisukohal, et asutamislepingu artikkel 175 ei võimalda Euroopa Kohtul teha kindlaks nende eeskirjade ulatust ja üksikasju, mille nõukogu oleks pidanud artikli 75 lõike 1 punktide a ja b alusel vastu võtma. Nii, nagu Euroopa Kohus ei saa artikli 173 alusel algatatud menetluse puhul teostada järelevalvet kaalutusõiguse tegeliku teostamise viisi üle, ei saa ta toimingu tegematajätmise tuvastamise nõudes esitatud hagi puhul kohustada kostjat kaalutusõigust teostama.

Lisaks viitab nõukogu juba mainitud raskustele, mis takistavad ühise poliitika ettevalmistamist. Nõukogu osutab siseriikliku haldusõiguse teatud põhimõtetele, mille kohaselt ei saa ametiasutust, millele on kehtestatud teatud konkreetne kohustus, süüdistada ebaseaduslikus tegevusetuses, kui selle kohustuse täitmist takistavad tehnilist või poliitilist laadi asjaolud, näiteks erinevate poliitiliste või sotsiaalsete huvide konflikt, millel võivad olla tõsised tagajärjed. Sellise tegutsemiskohustuse puhul, millega kaasneb teatav kaalutusõigus kohustuse täitmise sisu üle otsustamisel, saab tegevusetus olla õigusvastane ainult siis, kui tegemist on volituste ületamisega või pädevusnõude rikkumisega (*ultra vires*). Nõukogu lisab, et talle seadusandliku pädevuse teostamisel kuuluval kaalutusõigusel on veelgi väiksemad piirangud kui need piirangud, mis piiravad riigiasutuste tegevust haldusvaldkonnas.

Täites ühenduse kohustuste ja riiklike huvide vahendaja funktsiooni, mida rõhutatakse artiklites 74 ja 75, peab nõukogu arvesse võtma kõiki asjaolusid, mis võivad takistada või koguni välistada artikli 75 lõike 1 punktide a ja b sätete rakendamist ning millel võivad olla ühenduse jaoks ettenägematud tagajärjed. Sellega seoses tõstatab nõukogu küsimuse, mil määral on nõukogu ühenduse institutsioon vastutav liikmesriikide poliitiliste olukordade eest, mis mõjutavad nõukogu otsuseid. Seoses Euroopa Parlamendi ja komisjoni argumendiga, mis puudutab otsuste tegemise menetlust, on nõukogu seisukohal, et artikkel 5 ei ole suunatud nõukogule, vaid sätestab ainult liikmesriikide kohustused.

### 3. Teine väide: komisjoni 14 ettepaneku kohta otsuste tegemata jätmine

Euroopa Parlament, keda toetab komisjon, väidab teiseks, et nõukogu on jätnud täitmata oma kohustused asutamislepingu alusel, kuna ta ei ole teinud otsust komisjoni 14 ettepaneku osas, millele Euroopa Parlament oma hagiavalduses viitas.

Komisjon on iga taolise ettepaneku osas määratlenud õigusliku aluse ja staadiumi, millesse töö antud ettepanekuga on jõudnud; kolm asjaomast institutsiooni on esitanud omapoolsed märkused, mille võib kokku võtta alljärgnevalt:

Maanteetranspordiga seotud ettepanekuid on kokku kaheksa. Nende seas on viis ainuüksi artikli 75 lõike 1 punkti a sätetel põhinevat ettepanekut, mis on toodud hageja kaebuste nr 7–11 all ja mis puudutavad liikmesriikidevahelise maanteetranspordi liberaliseerimise meetmeid. Parlamendi arvates on iseäranis veomahu kohandamist puudutava ettepaneku (nr 7) näol tegemist olulise sammuga kahepoolsete kvootide asendamisel ühenduse kvoodiga. Samuti on Euroopa Parlamendi hinnangul nõukogus olemas kvalifitseeritud häälteenamus, mis võimaldaks võtta vastu autorongide lubamist käsitlevad ettepanekud (nr 10 ja 11), nii et need ettepanekud oleks võimalik eriliste raskusteta vastu võtta. Komisjon märgib, et maanteetranspordi mahu kohandamine (ettepanek nr 7) ei mõjuta oluliselt raudteetransporti. Nõukogu on aga seisukohal, et sellist kohandamist ei saa kavandada, arvestamata erinevate transpordiliikide veomahtu reguleerivaid üldeeskirju. Lisaks on komisjon esitanud kaks uut ettepanekut, mis on seotud samade küsimustega, mida käsitletakse ettepanekutes nr 7 ja 8.

Ettepanekud nr 2 ja 4, milles käsitletakse maanteetranspordisektoris maksustamisalaste ja tehniliste õigusnormide ühtlustamist, põhinevad asutamislepingu artikli 75 lõike 1 punktidel a ja c; maksustamise ühtlustamise aluseks on ka artikkel 99. Parlament väidab, et need kaks meetet on olulised transporditurul konkurentsitingimuste ühtlustamise seisukohalt. Jättes tegemata otsuse siseriiklike maksustamissüsteemide kohandamise ettepaneku (nr 2) kohta, on nõukogu rikkunud omaenda 13. mai 1965. aasta otsust. Selle ettepaneku vastuvõtmine ei saa sõltuda massi ja mõõtmeid käsitlevast otsusest (ettepanek nr 4), mis pealegi oleks samuti tulnud vastu võtta enne üleminekuperioodi lõppu. Komisjon märgib, et ettepanek nr 2 kujutab endast esimest sammu teel infrastruktuurikulude eest ühise vastutuse süsteemi loomisele. Otsuse puudumine välistab igasuguse liikumise selles suunas. Nõukogu väidab, et maksustamise ühtlustamist käsitleva ettepaneku (nr 2) vastuvõtmine eeldab ühehäälselt otsust ning et massi ja mõõtmete ühtlustamine (ettepanek nr 4) on teema, mille puhul liikmesriikide seisukohad on märkimisväärselt erinevad.

Asutamislepingu artiklil 213 põhinev ettepanek nr 15 käsitleb teabe kogumist maanteetranspordi kohta, mis on seotud teatud kolmandate riikidega. Komisjon selgitab, et vajab täpset teavet, et olla võimeline kaitsma ühenduse vedajate huve, arvestades selliste riikide kõlvatuid äritavasid. Kuna nõukogu ei ole selle ettepaneku suhtes mingit otsust vastu võtnud, on komisjon ise alustanud teabe kogumist. Samas ei ole seda ettepanekut tagasi võetud, kuna kõigepealt on vaja nõukogu ametlikku otsust. Nõukogu väidab, et ta on selle ettepaneku tagasi lükanud ja loeb selle teema lõpetatuks.

Raudteede staatust käsitlevate ettepanekute nr 5 ja 6 õiguslikuks aluseks on asutamislepingu artikli 75 lõike 1 punktid a ja c ning artikli 94 sätted.

Ettepanekuga nr 5 taotletakse määruse (EMÜ) nr 1191/69 muutmist, mis käsitleb avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavaid liikmesriikide-poolseid meetmeid. Parlament rõhutab selle ettepaneku olulisust raudtee-, maantee- ja



siseveetranspordi vahelise konkurentsi tingimuste seisukohalt. Nõukogu märgib, et ootab teavet, mille hankimisega siseriiklikelt ametiasutustelt tegeleb komisjon.

Ettepanek nr 6 käsitleb määruse (EMÜ) nr 1192/69 muutmist, mis puudutab raudtee-ettevõtjate finantskohustuste ja soodustuste tasendamise ühisreegleid. Parlament märgib, et selle ettepaneku saaks võtta vastu kvalifitseeritud häälteenamusega, kuna selle vastu on ainult üks liikmesriik. Nõukogu märgib, et ei tegele enam selle ettepanekuga, kuna sel puudub igasugune praktiline tähtsus.

Siseveetranspordi osas on ettepanekuga nr 12, mis põhineb artikli 75 lõike 1 punktidel a, b ja c ning mis esitati nõukogule 1967. aastal, soovitud muu hulgas reguleerida juurdepääsu kaubaveoturule ja vähendada struktuurilist ülevõimsust. Parlament ja komisjon rõhutavad, et jättes tegemata otsuse selle ettepaneku artikli 38 kohta, mis määratleb tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigis transporditeenuseid osutada mitteresidentidest vedajad, on nõukogu jätnud täitmata oma kohustused, mis tulenevad asutamislepingu artikli 75 lõike 1 punktist b. Komisjoni arvates ei ole kasutusest kõrvaldamise süsteem enam vajalik. Nõukogu märgib, et seetõttu ootabki ta uut ettepanekut, mis põhineb endisel artiklil 38.

Artikli 75 lõike 1 punktidel a ja c põhineva ettepanekuga nr 1 on taotletud siseveekogudel kauba transportimisega seotud sotsiaalõigusnormide ühtlustamist. Nõukogu ja komisjoni kinnitusel peatati selle ettepaneku menetlemine kuni Reini navigatsiooni keskkomisjoni poolt samas küsimuses alustatud töö tulemuste selgumiseni. Parlamendi hinnangul viitab nõukogu tegevusetusele asjaolu, et nõukogu ei ole määratlenud ühenduse seisukohta, mis seisnenuks ettepaneku vastuvõtmises enne Mannheimi konventsiooni alusel läbirääkimiste alustamist.

Kaks ettepanekut käsitlevad erinevaid transpordiliike. Artikli 75 lõike 1 punktil c põhinevas ettepanekus nähakse ette liikmesriikidevahelise raudtee-, maantee- ja siseveetranspordi turgude alalise seiresüsteemi loomine ühenduse tasandil, mis võimaldaks koguda saadaolevat teavet ja ennustada pakkumise ja nõudluse tendentse lühiajalises ja keskpikas perspektiivis. Komisjon on seisukohal, et sellisel süsteemil oleks oluline roll tema poliitika arendamises. Parlament märgib, et arvestades nõukogu suutmatust lõpliku otsuseni jõudmisel, on komisjon loonud eksperimentaalse süsteemi, mis on aga osutunud ebapiisavaks. Arvestades selle eksperimendi tulemusi ja kulusid, on nõukogu eelistanud oodata täiendavat teavet.

Ettepanek nr 14, mis samuti põhineb artikli 75 lõike 1 punktil c, käsitleb alusmääruse andmist, mis reguleeriks ühenduse huvidele vastavate transpordiinfrastruktuuriprojektide rahalist toetamist. Komisjon märgib, et on aidanud kaasa teatud üleminekumeetmete võtmisele, mille eesmärk oli ennekõike tagada, et infrastruktuurile mõeldud eelarveeraldised ei kaoks. Samas ilmneb komisjoni 1981. aasta raportist infrastruktuuri kitsaskohtade kohta sellise alusmääruse olulisus. Parlament viitab oma 15. oktoobri 1982. aasta resolutsioonile ja väidab, et piiratud ulatusega meetmeid käsitleva määruse vastuvõtmine ei saa asendada alusmääruse vastuvõtmist. Nõukogu on seisukohal, et üleminekumeetmetega seoses saadud kogemused aitavad üldisemate eeskirjade vastuvõtmisele kaasa.

4. Ühise transpordipoliitika puudumise õiguslikud tagajärjed

Nõukogu toetuseks menetlusse astunud Madalmaade valitsus märgib, et ühise transpordipoliitika poliitika ei pruugi ilmtingimata takistada ühise transpordituru toimimist. Madalmaade valitsuse arvates ei ole Euroopa Parlament arvestanud asutamislepingu tõlgendust, mille kohaselt pärast asutamislepingus ette nähtud üleminekuperioodi lõppemist võivad teatavad transpordiga seotud sätted, tõlgendatuna koos asutamislepingus sätestatud üldiste eeskirjadega, sätestada liikmesriikidele otseseid kohustusi.

Nagu Euroopa Kohus kinnitas ka oma 4. aprilli 1974. aasta otsuses (kohtuasi 167/73: komisjon v. Prantsuse Vabariik, EKL 1974, lk 359), on asutamislepingus sätestatud üldised eeskirjad kohaldatavad transpordi suhtes. Ehkki transpordisektoris teenuste osutamise vabaduse osas viidatakse artiklis 61 transpordile pühendatud asutamislepingu jaotise sätetele, ei saa sellest järeldada, nagu ei saaks üleminekuperioodi lõppemine avaldada teenuste osutamise vabadusele mingit õiguslikku mõju. Asutamislepingu artikli 8 lõike 7 kohaselt oleks ühisturu (sealhulgas ühise transpordituru) loomisega seotud õigusnormid tulnud kehtestada enne üleminekuperioodi lõppu.

Seoses üleminekuperioodi lõppemise õiguslike tagajärgedega ilmneb Euroopa Kohtu praktikast, et asutamislepingus selgesõnaliselt ette nähtud rakendussätete puudumine ei välista asutamislepingu üldiste eeskirjade ega nende aluseks olevate põhimõtete, näiteks mittediskrimineerimise põhimõtte kohaldamist, kui need üldised eeskirjad ja põhimõtted on oma olemuse tõttu otsekohalduvad. Seega ei välista artikkel 61, tõlgendatuna koos artikli 75 lõike 1 punktidega a ja b, võimalust, et pärast üleminekuperioodi lõppemist võib liberaliseerimisega seotud tulemuste saavutamise kohustus, mida Euroopa Kohus on artikli 59 alusel tunnustanud, kohalduda ka artikli 75 lõike 1 punktides a ja b osutatud valdkondades.

Madalmaade valitsus rõhutab, et selline tõlgendus on kooskõlas ühisturu harmoonilise arenguga. Madalmaade valitsuse arvates ei tohiks transpordile iseloomulikud erijooned välistada ühisturu aluspõhimõtete kohaldamist selles sektoris.

Seetõttu järeldab Madalmaade valitsus, et isegi kui nõukogu ei ole kehtestanud ühiseid eeskirju, võib nõustuda, et artiklist 75 tuleneb samasugune tulemuste saavutamise kohustus, mis on kohaldatav artiklis 59 viidatud muude valdkondade puhul. Sellisel juhul võib nõukogu asuda seisukohale, et ta ei ole enam kohustatud võtma mõningaid hagiavalduses loetletud meetmeid, ja ta vabaneb tegevusetusega seotud süüdistustest, mille Euroopa Parlament on tema vastu esitanud.

Komisjon nõustub, et Madalmaade valitsuse argument on teatud määral huvipakkuv. Komisjoni arvates tundub Euroopa Kohtu 10. detsembri 1974. aasta otsus kohtuasjas 48/74 (Charmasson v. majandus- ja rahandusminister, EKL 1974, lk 1383) sellist tõlgendust toetavat. Nimetatud otsuses märkis Euroopa Kohus, et asutamislepingu üldistest eeskirjadest lahknev siseriiklik turukorraldus on lubatav ainult kuni üleminekuperioodi lõppemiseni ja ainult niivõrd, kui see on vajalik turu toimimise tagamiseks, ent seejuures ei tohi sellegipoolest takistada ühise põllumajanduspoliitika loomiseks vajalike muudatuste tegemist. Üleminekuperioodi lõppemise ajaks peavad asutamislepingu üldised eeskirjad (antud juhul artikkel 33) olema täielikult jõustunud.

Samas on komisjon seisukohal, et selline argumentatsioon ei ole analoogia korras kohaldatav artiklitele 61 ja 75. Miski ei osuta sellele, et artikli 61 kohaldamine piirdub üleminekuperioodiga. Tegelikult on artikli 61 näol tegemist erandiga, millega sooviti arvesse võtta transpordisektorile iseloomulikke omadusi, mis üleminekuperioodi lõppemisel ei kao. Artikli 61 kaudne eesmärk on kohustada nõukogu kehtestama transpordisektoris teenuste osutamise tarbeks õigusnormid, milles neid iseloomulikke omadusi arvesse võetakse ja mis vajaduse korral võivad lahknedartiklis 59 sätestatud põhimõtte otsesest kohaldamisest. Lisaks annavad artikli 75 lõike 1 punktide a ja b sätted nõukogule laialdase kaalutusõiguse, mida piiravad ainult asutamislepingu üldised eesmärgid. Seetõttu on keeruline väita, et artikli 75 lõike 1 punktide a ja b sätetest tuleneb liikmesriikide kohustus saavutada teatud kohustus teatava tähtaja jooksul.

Kõigele vaatamata on komisjon seisukohal, et nõukogu jätkuval tegevusetusel transpordisektori teenuste osutamise vabaduse põhimõtte rakendamiseks vajalike õigusnormide vastuvõtmisel, mis on vastuolus asutamislepinguga, peaksid olema teatavad õiguslikud tagajärjed. Komisjoni arvates võib teenuste osutamise vabaduse põhimõtet pidada kohaldatavaks selliste transpordisektorite suhtes, mille tarbeks nõukogu ei ole asjakohase perioodi lõpuks võtnud vastu ühtki õigusnormi. Täpse kuupäeva märkimise asemel eelistab komisjon seostada nimetatud põhimõtte kohaldamise Euroopa Kohtu järeldusega, et nõukogu on järjepidevalt keeldunud oma kohustuste täitmisest. Sellisele negatiivsele suhtumisele võib viidata näiteks asjaolu, et nõukogu ei võta meetmeid, mis on artikli 176 kohaselt nõutavad nõukogu tegevusetusele osutava kohtuotsuse täitmiseks.

Lõpuks juhib komisjon tähelepanu Euroopa Kohtu praktikale seoses ühise kalanduspoliitikaga. Ehkki seda kohtupraktikat ei pruugi olla võimalik otseselt kohaldada transpordivaldkonnale, kehtivad asjaomastes otsustes toodud põhjendused ka teiste valdkondade suhtes, mille puhul ühenduse seadusandja oli kohustatud võtma vastu vajalikud õigusnormid enne teatud perioodi lõppu, ent ei teinud seda. Sisuliselt väidab komisjon seda, et liikmesriikidel on lubatud sellisel juhul võtta ajutisi meetmeid, ent seda tehes peavad nad pidama silmas ühiseid huve ja alluma komisjoni järelevalvele. Seega kinnitab sellise perioodi lõppemine artiklist 5 tulenevat liikmesriikide kohustust teha koostööd, aga ka artiklist 155 tulenevat komisjoni pädevust tagada, et liikmesriikide poolt võetavad meetmed teenivad ühiseid huve. Transpordivaldkonnas on selle põhimõtte kohaldamine seotud artiklist 74 tuleneva liikmesriikide kohustusega taotleda asutamislepingu eesmärgi ühist transpordipoliitikat rakendades.

Eeltoodust tuleneb, et liikmesriigid võivad võtta transpordivaldkonnas ühepoolseid meetmeid, mis võivad mõjutada ühise poliitika väljatöötamist, ainult tingimusel, et need meetmed on vältimatult vajalikud ja et nad konsulteerivad eelnevalt komisjoniga, mis võib vajadusel esitada vastuväiteid. Sellega seoses märgib komisjon, et riigisisese transpordiga ning mere- ja õhustranspordiga seoses on välja töötatud teatud teavitamismenetlused, ent need menetlused vajavad veel tugevdamist.

#### **IV — Suuline menetlus**

Menetlusosalised esitasid suulisi argumente 17. ja 18. septembril 1984. aastal toimunud kohtuistungil.

Parlament täpsustas kohtuistungil oma esmase väite sisu osas, et ta ei esitanud ühise transpordipoliitika üksikasjalikku sõnastust, kuna ta ei soovinud võtta enesele ühenduse seadusandja rolli, mida asutamisleping ei ole Euroopa Parlamendile omistanud. Hagi raames esitatud esmast väidet tuleb mõista nii, et Euroopa Parlamendi arvates ei ole nõukogu kehtestanud ühise transpordipoliitika minimaalseid elemente, mille kehtestamise nõue tuleneb asutamislepingust. Euroopa Kohtu praktika kohaselt on sellisteks minimaalseteks elementideks vabakaubanduse ja konkurentsivõimelise majanduse tagamine transpordivaldkonnas. Samuti võib need esmavajalikud elemendid tuletada ennekõike asutamislepingu artikli 75 lõike 1 punktidest a ja b.

Komisjon märkis selles küsimuses, et ehkki ühine transpordipoliitika on laiem kui teenuste osutamise vabadus, peab see igal juhul hõlmama taolise vabaduse saavutamist. Selles mõttes on artikli 61 näol tegemist mingil määral põhimõttelise sättega. Ei ole mõeldav, et transport oleks ainuke majandusharu, millele teenuste osutamise vabadus ei laiene. Komisjoni arvates ei tulene artikli 75 lõike 1 punktide a ja b sätetega hõlmatud valdkondades teenuste osutamise vabadus üleminekuperioodi lõppemisel otseselt artiklist 59. Sellegipoolest on komisjon seisukohal, et nõukogu oli kohustatud panema paika mehhanismi, mis on vajalik viie transpordiliigi osas teenuste osutamise vabaduse järkjärguliseks kehtestamiseks. Kui arvestada asjaomaste sätete eesmärki ja kui neid sätteid süstemaatiliselt tõlgendada, siis on ühise transpordipoliitika minimaalne sisu piisavalt täpne tuvastamiseks, et nõukogul on kohustus järkjärgult saavutada transpordivaldkonnas teenuste osutamise vabadus ka siis, kui üleminekuperioodi lõppemine selle protsessi kestust ei määra.

Lisaks rõhutas komisjon käesoleva menetluse põhimõttelist olemust ja, viidates Saksamaa põhiseadusele, märkis, et Euroopa Kohtu pädevuses on otsustada, kas ja millal nõukogule transpordipoliitika minimaalsete elementide juurutamiseks ette nähtud tähtaeg on möödunud. Just see on ajahetk, mil ilmneb Madalmaade valitsuse poolt viidatud tulemus, st asjaomaste sätete otsene õiguslik mõju.

Kohtujurist esitas oma ettepaneku 7. veebruaril 1985. aastal toimunud kohtuistungil.

## Otsus

1. Oma hagiavaldusega, mis registreeriti Euroopa Kohtu kantseleis 24. jaanuaril 1983, algatas Euroopa Parlament EMÜ asutamislepingu artikli 175 esimese lõigu alusel hagimenetluse, mille esemeks on nõue kinnitada, et nõukogu on rikkunud EMÜ asutamislepingut, eriti asutamislepingu artikli 3 punkti e ning artikleid 61, 74, 75 ja 84, kuna ta on jätnud kehtestamata ühise transpordipoliitika ja iseäranis kuna ta on jätnud siduvalt kehtestamata selle poliitika aluspõhimõtted ja kuna ta ei ole teinud otsust 16 ettepaneku kohta, mille komisjon talle transpordivaldkonnaga seoses on esitanud.

2. Ühise transpordipoliitika kehtestamine on üks neid meetmeid, mille ühendus EMÜ asutamislepingu artikli 3 kohaselt peab võtma, et luua ühisturg ja et tuua liikmesriikide

majanduspoliitika järk-järgult üksteisele lähemale. Transpordivaldkonda käsitletakse asutamislepingu teise osa pealkirjaga “Ühenduse alused” IV jaotises. Selle jaotise esimene artikkel ehk artikkel 74 sätestab, et asutamislepingu transpordivaldkonnaga seotud eesmärgid tuleb taotleda “ühise transpordipoliitika rakendamiseks”. Artikli 75 lõikes 1 on sätestatud, et artikli 74 rakendamiseks peab nõukogu komisjoni ettepaneku põhjal ning pärast majandus- ja sotsiaalkomitee ja Euroopa Parlamendiga konsulteerimist kehtestama:

“a) ühised eeskirjad, mida kohaldatakse liikmesriigi territooriumile või sealt välja kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes, samuti läbi ühe või mitme liikmesriigi territooriumi kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes;

b) tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigis transporditeenuseid osutada mitteresidentidest vedajad;

c) kõik muud asjakohased sätted.”

Artikli 75 lõige 2 sätestab, et lõike 1 punktides a ja b osutatud sätted kehtestatakse üleminekuperioodi jooksul.

#### *A. Menetluse taust*

3. Hageja märgib, et juba 1968. aastal, mil EMÜ asutamislepingus sätestatud üleminekuperiood hakkas lõpule jõudma, võttis ta vastu resolutsiooni ühise transpordipoliitika olukorra kohta (EÜT C 10, lk 8), milles ta kõigepealt juhtis tähelepanu oma varasemale resolutsioonile ühise transpordipoliitika rakendamisel tekkinud viivituse kohta ning seejärel rõhutas oma kindlat kavatsust tagada transpordipoliitika viivitamatu määratlemine ja rakendamine, kuna selle poliitika näol on tegemist ühisturu toimimise seisukohalt elutähtsa teguriga. Kaks aastat hiljem ehk 1970. aastal võttis Euroopa Parlament vastu samalaadse resolutsiooni (EÜT C 40, lk 27), milles ta juhtis uuesti tähelepanu kõnealuse küsimuse lahendamise viibimisele ja kutsus nõukogu üles kehtestama töökava, milles sisalduks vajalike otsuste vastuvõtmise täpne ajakava.

4. Ajal, mil Euroopa Parlament koostas oma arvamust komisjoni poolt nõukogule 1973. aasta oktoobris edastatud teatisele ühise transpordipoliitika arengu kohta, võttis Euroopa Parlament vastu oma 25. septembri 1974. aasta resolutsiooni, milles ta käsitles ühise transpordipoliitika põhimõtteid (EÜT C 127, 18.10.1974, lk 24). Oma 16. jaanuari 1979. aasta resolutsioonis (EÜT C 39, 12.02.1979, lk 16) ja 3. märtsi 1982. aasta resolutsioonis (EÜT C 87, 5.4.1982, lk 42) kordas Euroopa Parlament oma nõudmist, et nõukogu kehtestaks viivitamatult transpordivaldkonnas sidusa ühise poliitika.

5. Märkides, et asutamislepingus ette nähtud ühist poliitikat ei ole ikka veel kehtestatud, võttis Euroopa Parlament 16. septembril 1982 vastu resolutsiooni menetluse algatamise kohta Euroopa Ühenduste Nõukogu vastu seoses viimase poolt oma kohustuste täitmatajätmisega transpordipoliitika valdkonnas (EÜT C 267, 11.10.1982, lk 62). Selles resolutsioonis tõdeti, et vastu on võetud ainult mõningad minimaalsed transpordipoliitikaga seotud meetmed, mis ei rahulda ühelgi juhul ühisturu vajadusi, mistõttu tuleb otsustada, et EMÜ asutamislepingu artikli 3 punkti e ning artikleid 74–84 ei ole täidetud. Samuti märgiti resolutsioonis, et “nõukogu ei ole jõudnud otsuseni komisjoni

arvukate ettepanekute osas, mille suhtes Euroopa Parlament on ammu vastu võtnud pooldava arvamuse”.

6. Samas 16. septembri 1982. aasta resolutsioonis tegi Euroopa Parlament oma presidendile ülesandeks algatada nõukogu vastu asutamislepingu artikli 175 esimese lõigu alusel hagimenetlus, olles kõigepealt sama artikli teise lõigu kohaselt esitanud nõukogule üleskutse nõutaval viisil tegutsema. Oma 21. septembri 1982. aasta kirjas teatas Euroopa Parlamendi president nõukogule Euroopa Parlamendi kavatsusest esitada nõukogu vastu hagi, kuna viimane on asutamislepingu artikli 3 punkti e ning artiklite 61 ja 74 alusel jätnud määratlemata ühise transpordipoliitika aluspõhimõtted, mille raames oleks võimalik taotleda asutamislepingu eesmärkide täitmist, ning jätnud vastu võtmata ka artiklites 75–84 ette nähtud otsused artiklite 61 ja 74 rakendamiseks.

7. Parlamendi presidendi 21. septembri 1982. aasta kirjas kutsuti nõukogu üles tegema mitmeid toiminguid, ennekõike:

- tegema otsust ühise transpordipoliitika aluspõhimõtete kohta vastavalt asutamislepingu artikli 3 punktile e ja artiklile 74;
- kehtestama teenuste osutamise vabadus transpordivaldkonnas, nagu on ette nähtud artiklis 61, ja selleks kohaldama artiklite 74–84 sätteid;
- võtma viivitamatult vastu otsused, mis oleks tulnud vastu võtta juba enne üleminekuperioodi lõppu, eriti artikli 75 lõike 1 punktides a ja b ette nähtud otsused;
- võtma vastu kõik asutamislepingu eesmärkide saavutamiseks vajalikud õigusnormid seoses ühise transpordipoliitikaga vastavalt artikli 75 lõike 1 punktile c;
- käsitlema viivitamatult komisjoni poolt esitatud arvukaid konkreetseid ettepanekuid, mille kohta Euroopa Parlament on juba esitanud oma arvamuse.

8. Nõukogu eesistuja vastas sellele üleskutsele oma 22. novembri 1982. aasta kirjas. Oma kirjas märkis nõukogu eesistuja, et soovimata antud ajahetkel väljendada oma arvamust Euroopa Parlamendi presidendi poolt viidatud õiguslike aspektide kohta, ent pidades silmas nõukogu ja Euroopa Parlamendi vahelisi häid suhteid, saadab nõukogu raporti, võimaldamaks Euroopa Parlamendil tutvuda “nõukogu hinnanguga ühise transpordipoliitika arengule käesolevas etapis”. Nõukogu lisas, et jagab Euroopa Parlamendi muret nimetatud poliitika rakendamise osas ning et nõukogu on aastate jooksul juba võtnud vastu rea otsuseid erinevate transpordisektorite kohta, mille näol on tegemist oluliste sammudega teel ühise transpordipoliitika rakendumiseni, ent on siiski teadlik, et vaatamata tehtud edusammudele nõuab ühise transpordipoliitika kehtestamine täiendavaid meetmeid.

9. Nõukogu lisas oma kirjale nõukogu poolt transpordivaldkonnas võetud 71 meetme nimekirja ja kommentaari Euroopa Parlamendi presidendi kirjas osundatud, komisjoni esitatud ettepanekutega seoses toimunud arengute kohta.

10. Kui 16. septembri 1982. aasta resolutsioonis märgitud Euroopa Parlamendi pädevad komisjonid olid nõukogu vastust käsitletud, asus Euroopa Parlamendi president seisukohale, et nõukogu vastuse näol ei olnud asutamislepingu artikli 175 teise lõigu tähenduses tegemist nõukogu "seisukoha määratlemisega". Seetõttu otsustas Euroopa Parlamendi president algatada käesoleva kohtuasja.

11. Komisjon astus menetlusse Euroopa Parlamendi toetuseks, ja Madalmaade Kuningriik astus menetlusse nõukogu toetuseks.

### *B. Hagi vastuvõetavus*

12. Nõukogu väidab, et hagi on vastuvõetamatu kahel põhjusel: esimene hagi vastuvõetavuse suhtes esitatud vastuväide põhineb argumendil, et hagejal puudub pädevus antud hagimenetluse algatamiseks; teiseks väidab nõukogu, et artikli 175 teises lõigus sätestatud vastuvõetavuse tingimused ei ole täidetud.

#### 1. Menetluse algatamise pädevus

13. Nõukogu märgib esiteks, et tema arvates on käesolev hagi ajendatud Euroopa Parlamendi kavatsusest suurendada oma mõjuvõimu ühenduse otsuste tegemise protsessis. Isegi kui selline kavatsus on õiguspärane, ei tohiks sellega seada eesmärgiks kasutada ära asutamislepingu artiklis 175 tegevusetushagi, sest nimetatud säte ei reguleeri ühenduse institutsioonide vahelist koostööd. Parlament peaks oma poliitilisi eesmärke üritama saavutada muul moel.

14. Ehkki nõukogu nõustub, et artikkel 175 annab nõukogu ja komisjoni tegematajätmistega seoses liikmesriikidele ja "teistele ühenduse institutsioonidele" hagemisõiguse, küsib nõukogu eeltooduga seoses, kas asutamislepinguga Euroopa Parlamendile antud järelevalveõigus ei ammendu asutamislepingu artiklite 137, 143 ja 144 sätetega, mis reguleerivad seda, mil viisil Euroopa Parlament võib teostada oma mõjuvõimu komisjoni ja nõukogu tegevuse üle. Kui see on nii, siis ei saa Euroopa Parlamendil olla nõukogu üle sellist järelevalveõigust, mida saaks teostada tegevusetushagi abil.

15. Nõukogu lisab, et asutamislepingu süstemaatilise tõlgenduse kohaselt ei ole Euroopa Parlament pädev hagimenetlust alustama. Parlamendil ei ole õigust algatada hagimenetlust artikli 173 alusel, mis näeb ette nõukogu ja komisjoni poolt vastu võetud õigusaktide seaduslikkuse üle järelevalve teostamise tühistamishagi abil. Kuivõrd asutamislepingus ei ole ette nähtud Euroopa Parlamendi õigust teostada järelevalvet nõukogu ja komisjoni meetmete seaduslikkuse üle, oleks ebaloogiline eeldada, et Euroopa Parlamendil on õigus esitada hagi nende institutsioonide õigusvastase tegevusetuse suhtes. Seega oleks ainult volituste selgesõnalise andmise kaudu olnud võimalik omistada Euroopa Parlamendile õigust algatada hagi tegematajätmise tuvastamise nõudes.

16. Euroopa Parlament ja komisjon vaidlevad sellele väitele vastu, tuginedes artikli 175 tegelikule sõnastusele, mida nende arvates ei saa kuidagi tõlgendada nii, nagu ei võiks Euroopa Parlament algatada hagi tegevusetuse tuvastamise nõudes. Need institutsioonid

on ka seisukohal, et sellise õiguse tunnustamine ei ole ühelgi moel vastuolus asutamislepingus ette nähtud volituste jaotamisega.

17. Euroopa Kohus juhib tähelepanu sellele, et artikli 175 esimene lõik – nagu ka nõukogu on tunnistanud – annab selgesõnaliselt õiguse algatada nõukogu ja komisjoni vastu tegevusetushagi muu hulgas “teistele ühenduse institutsioonidele”. Seega on samasugune hagemisõigus antud kõikidele ühenduse institutsioonidele. Ei ole võimalik piirata selle õiguse teostamist mõne institutsiooni poolt, mõjutamata seejuures negatiivselt selle institutsiooni staatust asutamislepingu, eriti artikli 4 lõike 1 alusel.

18. Asjaolu, et Euroopa Parlament on samaaegselt ühenduse institutsioon, mille ülesandeks on teostada poliitilist kontrolli komisjoni, ja teatud ulatuses ka nõukogu tegevuse üle, ei saa mõjutada nimetatud institutsioonide hagemisõigust käsitlevate asutamislepingu sätete tõlgendamist.

19. Seega tuleb esimene hagi vastuvõetavuse suhtes esitatud vastuväide tagasi lükata.

## 2. Hagile eelnevat menetlust reguleerivad tingimused

20. Nõukogu on seisukohal, et hagi algatamisele eelnevat menetlust reguleerivad tingimused, mis on sätestatud artiklis 175, ei ole täidetud. Esiteks ei esitatud nõukogule Euroopa Parlamendi presidendi 21. septembri 1982. aasta kirjaga “toimingu tegemise üleskutset” artikli 175 tähenduses ja teiseks määratles nõukogu “oma seisukoha” selle kirja suhtes artikli 175 tähenduses, esitades Euroopa Parlamendile täieliku raporti oma tegevuse kohta seoses ühise transpordipoliitikaga, millele viidati mainitud 21. septembri 1982. aasta kirjas.

21. Esimese väite osas kinnitab nõukogu, et Euroopa Parlamendi presidendi kirja ei käsitletud tol ajal toimingu tegemiseks üleskutse tegemiseks artikli 175 tähenduses. Nõukogu vastusest ilmneb, et nõukogu pidas nende kahe institutsiooni vahelist kirjavahetust poliitilise dialoogi üheks osaks, mitte aga menetluse algatamiseks. Just seetõttu andis nõukogu Euroopa Parlamendile kogu teabe, mis oli vajalik näitamaks, millisenä nõukogu ühise transpordipoliitika edasist arengut nägi.

22. Teise väite osas märgib nõukogu, et “seisukoha määratlemine” artikli 175 tähenduses sõltub selle tegematajätmise olemusest, milles asjaomast institutsiooni süüdistatakse. Kui institutsioon on kohustatud tegema teatud otsuse ilma, et tal puuduks vähimigi kaalutusõigus, on keeruline eeldada, et nõutavast meetmest erinev seisukohamääratlus muudaks hagi vastuvõetamatuks. Olukord on aga teine juhul, kui asutamisleping annab institutsioonile laialdase kaalutusõiguse, nagu see on käesoleval juhul: sellisel juhul piisab asjaomase institutsiooni vastusest, milles on välja toodud tegevuse käik, põhjused, mille tõttu institutsioon ei ole veel tegutsenud, ja viis, kuidas see institutsioon kavatses edasi tegutseda, tuvastamaks, et see institutsioon ei ole süüdi toimingu tegematajätmises artikli 175 tähenduses, ja et seetõttu ei ole hagi vastuvõetav.

23. Parlament ja komisjon on seisukohal, et Euroopa Parlamendi presidendi 21. septembri 1982. aasta kirjas olid Euroopa Parlamendi poolt nõutud meetmed artikli 175 teise lõigu tähenduses piisavalt selgelt välja toodud ning et nõukogu eesistuja 22. novembri 1982.



aasta vastus ei sisaldanud nõukogu seisukohavõttu ühegi taolise meetme suhtes, mistõttu tuleb otsustada, et nõukogu ei vastanud Euroopa Parlamendi süüdistusele nõukogu tegevusetuse kohta.

24. Euroopa Kohtu hinnangul olid artikli 175 teises lõigus sätestatud tingimused antud juhul täidetud. Parlamendi presidendi kirjas viidati selgesõnaliselt nimetatud sättele ja märgiti, et selle kirja näol tegemist nõukogule esitatava üleskutsega toiminguga tegemiseks artikli 175 tähenduses; samuti oli kirjale lisatud nimekiri nendest meetmetest, mille nõukogu Euroopa Parlamendi arvates pidanuks võtma oma tegevusetuse heastamiseks.

25. Küll aga piirduti nõukogu vastuses transpordivaldkonnas juba võetud meetmete kirjeldamisega, ent ei väljendatud arvamust Euroopa Parlamendi poolt algatatud kirj vahetuse “õiguslike aspektide” kohta. Nõukogu vastuses ei eitatud ega kinnitatud väidetavat tegevusetust ega viidatud mingilgi moel nõukogu seisukohtadele nende meetmete suhtes, mis Euroopa Parlamendi arvates tulnuks võtta. Sellist vastust ei saa pidada seisukohamääratluseks artikli 175 teise lõigu tähenduses.

26. Lisaks on Euroopa Kohus seisukohal, et nõukogu märkused talle ühise transpordipoliitika rakendamise seoses kuuluva kaalutusõiguse kohta ei ole antud juhul seotud küsimusega, kas artiklis 175 sätestatud konkreetsete tingimused olid täidetud. Need märkused on seotud üldisema küsimusega, kas ühise transpordipoliitika puudumise näol võib olla toiminguga tegematajätmisega nimetatud sätte tähenduses; seda küsimust käsitletakse käesolevas otsuses edaspidi.

27. Eeltoodust tuleneb, et ka teine hagi vastuvõetavuse suhtes esitatud vastuväide tuleb tagasi lükata.

### *C. Hagi põhiküsimus*

28. Nõukogu omalt poolt kritiseerib Euroopa Parlamenti selle eest, et see ei ole käsitlenud antud kohtuasja põhiküsimust, nimelt et kas artiklis 175 sisalduvat sõna “toiming” võib tõlgendada nii, et see hõlmab ka ühise transpordipoliitika kasutuselevõttu. Nõukogu selgitab, et see poliitika on seotud erakordselt keerukate ja mitmetahuliste küsimustega, milleks on näiteks infrastruktuur, hinnad, transporditingimused, asutamise vabadus, teenuste osutamise vabadus, sotsiaalprobleemid, konkurents jms. Seega ei saa selles valdkonnas, mis lisaks maanteetranspordile hõlmab ka sisevee- ja raudteetransporti, ühist poliitikat juurutada ühe otsusega: see poliitika tuleb võtta kasutusele järk-järgult, spetsiifiliste õigusnormide kehtestamise teel.

29. Nõukogu väidab, et artiklis 175 sätestatud menetlus nähti ette juhtumite puhuks, mil asjaomasel institutsioonil on õiguslik kohustus võtta konkreetne õiguslik meede, ja et see mehhanism ei sobi selliste juhtumite lahendamiseks, mis hõlmavad erinevatest meetmetest koosneva tervikliku süsteemi kehtestamist kompleksse seadusandliku protsessi raames. Kui Euroopa Kohus leiab, et institutsioon on asutamislepingut rikkudes “toiminguga tegemata jätnud”, siis peab see institutsioon artikli 176 kohaselt võtma “Euroopa Kohtu otsuse täitmiseks vajalikke meetmeid”. Hageja ei ole aga täpsustanud, millised konkreetsete meetmed nõukogu on väidetavalt võtmata jätnud.

30. Euroopa Parlament nõustub, et ühist transpordipoliitikat ei ole tõenäoliselt võimalik ühekorraga kehtestada, vaid see tuleb saavutada järjestikuste meetmete abil, mis tuleb omavahel ühtses sidusas süsteemis kooskõlla viia. Samas on ilmne, et ühel või teisel moel tuleb teha teatud "toiming", et tekitada vajalik meetmete kogum kooskõlas eelnevalt paika pandud plaaniga.

31. Komisjon, mis toetab Euroopa Parlamenti selles küsimuses, on seisukohal, et asutamislepingust tuleneb ühise transpordipoliitika kehtestamise üldine kohustus ja selle kohustuse täitmise eelduseks on, et kõigepealt pannakse vastavalt asutamislepingu üldistele eesmärkidele paika ühise transpordipoliitika põhimõtted, mis on rakendusmeetmete vastuvõtmise esmaseks aluseks. Selle kohustuse täitmiseks ei piisa killustatud meetmetest, mis ei hõlma ühise poliitika põhilisi valdkondi. Komisjon on seisukohal, et vaatamata sellele, kui laialdase vabaduse asutamisleping nõukogule annab viimase poolt määratletud põhimõtete alusel võetavate meetmete olemuse ja nende meetmete võtmise järjekorra üle otsustamisel, on asutamislepingu artiklites 74 ja 75 ning artikli 3 punktis e sätestatud kohustus piisavalt selge, et selle täitmatajätmise korral oleks võimalik artikli 175 alusel esitada tegevusetushagi.

32. Parlament ja komisjon lisavad, et igal juhul on artiklis 75 sätestatud väga täpne tähtaeg meetmete võtmiseks nendes valdkondades, mida on asutamislepingus ilmselt käsitletud oluliste valdkondadena, kuna rahvusvahelise transpordi suhtes kohaldatavad ühised eeskirjad ja tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigis transporditeenuseid osutada mitteresidentidest vedajad, oleks tulnud vastu võtta üleminekuperioodi jooksul, st enne 1969. aasta lõppu. Need institutsioonid rõhutavad, et nimetatud kaks valdkonda on tihedalt seotud teenuste osutamise vabadusega, mis asutamislepingu kohaselt pidi olema tagatud hiljemalt üleminekuperioodi lõpuks, ehkki transpordi puhul sõltub see vabadus artikli 61 kohaselt ühise poliitika kehtestamisest.

33. Euroopa Kohus märgib, et Euroopa Parlament on esitanud kaks eraldiseisvat väidet: väite, mis puudutab ühise transpordipoliitika ja iseäranis selle poliitika aluspõhimõtete kehtestamata jätmist, ning väite, mis puudutab komisjoni poolt nõukogule transpordivaldkonnas esitatud 16 ettepaneku osas otsuste tegemata jätmist. Ainult esimese väite puhul on võimalik tõstatada küsimus, kas artikli 175 sätted ja nende staatus asutamislepinguga ette nähtud õiguskaitsevahendite süsteemis võimaldavad Euroopa Kohtul tuvastada, et asutamislepingut on tegevusetuse vormis rikutud.

34. Ehkki artikli 175 sõnastus, eriti saksa- ja hollandikeelne versioon, tundub nõudvat sellist tõlgendust, mille puhul eeldatakse teatud konkreetse meetme võtmata jätmisest tuleneva rikkumise olemasolu, ei saa seda pidada otsustavaks argumendiks. Esiteks on teistes keeltes see säte sõnastatud nii, et võimalikuks saab pidada ka vähem selgepiirilist tegematajätmist; teiseks kaotaks artikkel 175 oma eesmärgi, kui hagejal ei oleks võimalik Euroopa Kohtus viidata mitmete erinevate otsuste või omavahel seotud otsuste tegematajätmisele, kui selliste otsuste tegemise kohustuse on institutsioonile sätestanud asutamisleping.

35. Eeltoodut arvestades seisneb nõukogu poolt tõstatatud küsimus sisuliselt selles, et kas, kirjeldades oma esimese väite puhul neid meetmeid, mille võtmatajätmisses Euroopa Parlament nõukogu süüdistab, on Euroopa Parlament esitanud oma nõuded nii täpselt, et

nõukogul oleks võimalik artikli 176 kohaselt täita kohtuotsust, mis need nõuded õigeks tunnistab.

36. Taoline täpsus on nõutav eelkõige seetõttu, et asutamislepingus ette nähtud õiguskaitsevahendite süsteemis on artiklis 173 ette nähtud hagemisõigus, mis võimaldab tunnistada nõukogu ja komisjoni meetmed õigustühiseks, ja artiklist 175 tulenev hagemisõigus, mille tulemusena võidakse tuvastada, et nõukogu või komisjon on asutamislepingut rikkudes jätnud teatud meetmed võtmata, omavahel tihedalt seotud. Seda seost arvestades tuleb järeldada, et kummalgi juhul peavad hagi esemeks olevad meetmed piisavalt selgelt määratletud, et Euroopa Kohtul oleks võimalik teha kindlaks, kas nende meetmete võtmine või võtmatajätmine on seaduslik.

37. Seega saab Euroopa Parlamendi esimest nõuet – isegi kui see on põhjendatud – toetada ainult niivõrd, kui ühise transpordipoliitika puudumine, milles nõukogu süüdistatakse, johtub asjaolust, et nõukogu on jätnud võtmata meetmed, mille sisu on nii täpselt määratletud, et need meetmed on võimalik ühekaupa kindlaks teha ja vastu võtta vastavalt artikli 176 alusel tehtavale Euroopa Kohtu otsusele. Niisiis tuleb kõigepealt kaaluda menetlusosaliste neid argumente, mis puudutavad ühise transpordipoliitika olemasolu või selle puudumist.

#### *D. Esimene väide: ühise transpordipoliitika kehtestamata jätmine*

##### 1. Ühine transpordipoliitika üldiselt

38. Euroopa Parlament nõustub, et asutamisleping annab nõukogule ühise transpordipoliitika sisu üle otsustamisel laialdase kaalutusõiguse. Seda kaalutusõigust piiravad siiski kaks asjaolu: esiteks ei ole nõukogul lubatud jääda tegevusetuks kuni asutamislepingus, eriti artikli 75 lõikes 2 sätestatud tähtaegade lõppemiseni; teiseks on nõukogu kohustatud panema paika omavahel kooskõlas olevatest põhimõtetest koosneva ühtse raamistiku, mille abil on võimalik võtta arvesse kõiki transpordivaldkonnale omaseid keerukaid majanduslikke tegureid. Need põhimõtted peavad olema aluseks erinevatele konkreetsetele meetmetele, mis on vajalikud asutamislepingu üldpõhimõtete jõustamiseks kõnealuses valdkonnas.

39. Eeltoodut arvestades peaksid need aluspõhimõtted, mis nõukogu Euroopa Parlamendi väitel pidanuks vastu võtma, olema vähemalt suunatud teatud eesmärkide saavutamisele ja hõlmama teatud valdkondi. Ühise transpordipoliitika olemusest tuleneb vajadus tagada teatud eesmärkide taotlemine, eriti transpordi liberaliseerimise ja rahvusvahelise liikluse edendamise seoses. Samuti tuleb asjakohastes põhimõtetes viidata valdkondadele, mida loodav eeskirjade süsteem peab hõlmama; transpordisektori majanduslikku olukorda arvestades peaksid esmatahtsateks tegevusvaldkondadeks olema konkurents raudtee- ja maanteetranspordi vahel ning sisevee- ja maanteetranspordi veomahtude piirangud.

40. Komisjon juhib tähelepanu asjaolule, et kõikides transpordipoliitika valdkondades on tõsised lüngad vaatamata neile arvukatele ettepanekutele, mille komisjon nõukogule enam kui kahekümne aasta jooksul esitanud on. Komisjon viitab ennekõike maanteetranspordi valdkonnas võetud meetmete ebapiisavusele; selles transpordisektoris on veomahtude piirangud kehtestatud liikmesriikide vaheliste kahepoolsete lepingute abil väga erinevate

kriteeriumite alusel, mis sageli välistavad olemasolevate veomahtude optimaalseima kasutamise, kuna paljud tagasisõidud toimuvad koormata; samuti on transport liikmesriikide piires reserveeritud antud liikmesriigi territooriumil registreeritud ettevõtjatele. Ka arvukad piirikontrollid takistavad jätkuvalt rahvusvahelist transporti.

41. Sellega seoses viitab komisjon raudtee-ettevõtjate vähesele rentaablusele ning riigi ja raudtee-ettevõtjate vahelistele ebarahuldavatele suhetele, siseveetranspordi suurele struktuurilisele ülevõimsusele, mida veelgi suurendab amortiseerunud laevade kasutuselt kõrvaldamisega seotud kooskõlastatud meetmete puudumine, ühenduse huvidele vastavate infrastruktuuriobjektidega seotud rakendusmeetmete vähesus ja infrastruktuuriga seotud siseriiklike meetmete kooskõlastamatus ning mere- ja õhustranspordi sektorites ühenduse meetmete peaaegu täielik puudumine.

42. Nõukogu ei eita komisjoni kirjeldatud puuduste olemasolu. Samas esitab nõukogu mitmeid argumente, millega ta soovib näidata, et neid puudusi ei saa käsitleda "toimingu tegematajätmisena" asutamislepingu artikli 175 tähenduses. Ennekõike viitab nõukogu talle ühise transpordipoliitika rakendamise seoses antud kaalutusõigusele ning nendele objektiivsetele geograafilistele, majanduslikele ja sotsiaalsetele raskustele, mis takistavad kiiremate edusammude tegemist. Lisaks viitab nõukogu raudteede eristaatusest tulenevale probleemile ja sellele erilisele rollile, mida liikmesriigid mängivad nõukogu otsustusprotsessis transpordivaldkonnas.

43. Nõukogu osutab meetmetele, mida ta kõnealuses valdkonnas on juba võtnud ja mille üksikasjad ta edastas nõukogu eesistuja 22. novembri 1982. aasta kirjas Euroopa Parlamendile; samuti viitab nõukogu oma 13. mai 1965. aasta otsusele, milles pandi paika transpordisektoris maksustamisalase ja sotsiaalse ühtlustamise abil saavutatavad eesmärgid (EÜT 88, 24.5.1965, lk 1500), ja 14. detsembri 1967. aasta otsusele meetmete kava kohta, mis tõenäoliselt aitavad kaasa ühise transpordipoliitika edasisele arengule (EÜT 322, 30.12.1967, lk 4). Pealegi ilmneb nendest otsustest, et nõukogu tegevust on takistanud erinevate transpordisektorite ja lahendamist vajavate probleemide vastastikune sõltuvus, millele ka komisjon on sageli osutanud.

44. Nõukogu väidab, et maanteetranspordi liberaliseerimist on raske ette kujutada ilma konkurentsitingimuste olulise ühtlustamiseta, mida on aga võimatu saavutada, kui ei lahendata raudteede ning raudtee-ettevõtjate ja riigivõimu vaheliste suhete probleemi. Samas ei ole nõukogu saanud komisjonilt ühtki ettepanekut, mis võimaldaks selle olulise probleemi lahendada.

45. Madalmaade valitsus toetab nõukogu selles küsimuses, ehkki ei nõustu nõukogu argumentidega täies ulatuses. Madalmaade valitsuse arvates ei tähenda ühise transpordipoliitika puudumine seda, et asutamislepingus sisalduvad üldised eeskirjad ja nende eeskirjadega tagatud õigused ei laiene transpordile. Ehkki on õige, et artikli 61 kohaselt tuleb transpordivaldkonnas teenuste osutamise vabadusele kohaldada ühise transpordipoliitikaga seotud asutamislepingu sätteid, ei tulene sellest järeldust, et üleminekuperioodi lõppemine ei avaldanud nimetatud valdkonnas teenuste osutamise vabadusele mingit mõju. Madalmaade valitsus juhib tähelepanu asjaolule, et teistes valdkondades, näiteks põllumajandusturgude korraldamise ja mereressursside säilitamise valdkonnas on Euroopa Kohus otsustanud, et üleminekuperioodi lõppemine võib

iseenesest tekitada õigusi ja kohustusi, mille aluseks on asutamislepingus sisalduvad üldised eeskirjad.

46. Nende nelja menetlusosalise väidetest võib teha ühe järelduse: vaidlust ei ole selles, et senini puudub omavahel kooskõlas olevate õigusnormide kogum, mida võiks pidada ühiseks transpordipoliitikaks asutamislepingu artiklite 74 ja 75 tähenduses. Selle järelduse võib rajada taolise poliitika rakendamise aluseks olevate omavahel kooskõlas olevate põhimõtete puudumisele, nagu väidab Euroopa Parlament, komisjoni poolt viidatud asjaolule, et transpordivaldkonna peamised probleemid ei ole lahendatud, nõukogu poolt viidatud asjaolule, et täidetud ei ole nõukogu 1965. ja 1967. aasta otsuseid, milles kehtestati asjaomaste meetmete ajakava, või asjaolule, et teenuste osutamine on transpordivaldkonnas endiselt takistatud, nagu rõhutab Madalmaade valitsus.

47. Seega tuleb otsustada, kas olukorras, kus puudub meetmete kogum, millest võiks moodustuda ühine transpordipoliitika, võib nõukogu jätkuva tegevusetuse suhtes esitada hagi artikli 175 alusel.

48. Sellega seoses tuleks kõigepealt märkida, et nõukogu poolt viidatud objektiivsed raskused, mis väidetavalt takistavad ühise transpordipoliitika väljatöötamist, ei oma käesoleva hagi seisukohalt tähtsust. Artikli 175 kohaselt peab Euroopa Kohus otsustama, et tegemist on asutamislepingu rikkumisega, kui nõukogu või komisjon on jätnud tegemata teatud toimingud, ehkki tal oli kohustus see toiming teha. Artiklis 175 ei ole arvesse võetud seda, kui keeruline võib asjaomasel institutsioonil olla antud kohustust täita.

49. Samas tuleb põhimõtteliselt nõustuda nõukogu argumendiga tema kaalutusõiguse kohta. Ehkki on õige, et seda kaalutusõigust piiravad nõuded, mis tulenevad ühisturu loomisest ja asutamislepingu teatud selgesõnalistest sätetest, näiteks nendest sätetest, kus on kehtestatud teatud tähtajad, on nõukogul siiski asutamislepingus sätestatud süsteemi kohaselt kohustus asutamislepingus ette nähtud menetlusreeglitega kooskõlas oleval viisil määrata kindlaks ühise transpordipoliitika eesmärgid ja rakendamise viisid.

50. Kuigi ühise transpordipoliitika kehtestamise kohustuse raames peab nõukogu tegema kõik otsused, mis on vajalikud selle poliitika järk-järguliseks kasutuselevõtuks, ei määra asutamisleping nende otsuste sisu. Näiteks annab asutamisleping nõukogule õiguse otsustada, kas transpordivaldkonnas võetavad meetmed peavad olema esmajoones suunatud raudteede ja riigivõimu vahelistele suhetele või maantee- ja raudteetranspordi vahelisele konkureerimisele. Samuti on nõukogu pädevuses määrata kindlaks prioriteedid, mida tuleb järgida transpordivaldkonnas seaduste ja haldustavade ühtlustamisel, ning otsustada, milliseid küsimusi see ühtlustamine peab hõlmama. Selles mõttes annab asutamisleping nõukogule teatava kaalutusõiguse.

51. Seda järeldust toetab kolme asjaomase institutsiooni ja Madalmaade valitsuse poolt menetluse käigus esitatud teave, millest ilmneb, et pärast ülal viidatud nõukogu 1965. aasta otsuse vastuvõtmist on arvamused ühise transpordipoliitika sisu kohta muutunud ja et iseäranis on aja jooksul muutunud see, millist tähtsust omistatakse selle poliitika erinevatele aspektidele.

52. Selle teabe põhjal võib teha teisegi järelduse. Tegelikult ilmneb, et Euroopa Parlament kui käesoleva kohtuasja hageja ei ole osutanud, millised meetmed nõukogu peaks asutamislepingu alusel võtma ja millises järjekorras need meetmed tuleks võtta, ehkki Euroopa Parlamendile on esitatud vastav üleskutse. Parlament on pelgalt märkinud, et need meetmed peaksid moodustama sidusa süsteemi, need peaksid olema kohaldatavad kõikides liikmesriikides ja nende abil peab olema võimalik saavutada asutamislepingu eesmärgid transpordivaldkonnas.

53. Nagu juba öeldud, ei pruugi asutamislepingus ette nähtud ühise poliitika puudumise näol iseenesest olla tegemist sellise tegematajätmisega, mis on oma olemuselt nii konkreetne, et selle suhtes saaks artikli 175 alusel esitada hagi. Sama järeldus on kohaldatav ka käesoleva kohtuasja suhtes vaatamata asjaolule, et ühise transpordipoliitika juurutamiseks artikli 75 kohaselt tuleb jätkuvalt tööd teha, ega asjaolule, et oluline osa sellest tööst tulnuks artikli 75 lõike 2 kohaselt lõpetada enne üleminekuperioodi lõppu.

## 2. Teenuste osutamise vabadus transpordivaldkonnas

54. Parlament ja komisjon väidavad selles küsimuses, et lisaks nõudele, et teatud perioodi jooksul tuleb võtta vastu rahvusvahelise transpordi suhtes kohaldatavad ühised eeskirjad ja tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigis transporditeenuseid osutada mitteresidentidest vedajad, tulenevad artikli 75 lõike 1 punktide a ja b ka nõukogu kohustused, mis on piisavalt konkreetsed, et nende suhtes võiks asutamislepingu artikli 175 alusel esitada tegevusetushagi. Need institutsioonid juhivad tähelepanu tihedale seosele nimetatud sätete ja teenuste osutamise vabaduse vahel, mille saavutamine on üks peamisi ühendusele omistatud ülesandeid.

55. Nõukogu vaidleb sellele väitele vastu, märkides, et nimetatud eeskirjade sisu ja eesmärk ei ole isegi artikli 75 lõike 1 punktide a ja b kohaldamisala osas piisavalt täpselt määratletud.

56. Komisjon märgib, et igal juhul tuleneb asutamislepingust üks ühise transpordipoliitika kohustuslik element, mille sisu on piisavalt täpselt määratletud, et seda saaks käsitleda konkreetse kohustusena, nimelt teenuste osutamise vabadus. Selle kohustuse ulatuse saab kindlaks teha asutamislepingu nende sätete alusel, mis reguleerivad teenuste osutamist, eriti artiklite 59 ja 60 alusel, ning asjaomaste direktiivide ja kohtupraktika alusel.

57. Ka Madalmaade valitsus rõhutab teenuste osutamise vabaduse olulisust.

58. Järelikult tuleb lähemalt uurida menetlusosaliste argumente, mis on seotud teenuste osutamise vabadusega transpordivaldkonnas ja selle vabaduse seost ühise transpordipoliitika kehtestamisega.

59. Komisjon ja Madalmaade valitsus juhivad tähelepanu asjaolule, et Euroopa Kohtu praktika kohaselt on artiklid 59 ja 60 pärast üleminekuperioodi lõppu otsekohaldatavad. Samuti väidavad nii komisjon kui Madalmaade valitsus, et asjaolu, et artikli 61 kohaselt tuleb transporditeenuste osutamine liberaliseerida ühise transpordipoliitika raames, ei ole iseenesest piisav alus teenuste osutamist reguleerivate sätete mõju määramatuks

edasilükkamiseks olukorras, kus nõukogu ei ole aastate vältel suutnud ühist poliitikat kehtestada.

60. Madalmaade valitsus märgib, et asutamislepingu artikli 8 lõike 7 kohaselt on üleminekuperioodi lõpp viimane tähtpäev, milleks peavad olema rakendatud kõik ühisturu loomiseks vajalikud meetmed; ei ole mingit põhjust otsustada, et transporditurg peaks olema siinkohal erand. Samuti väidab Madalmaade valitsus, et asutamislepingu selgesõnaliste rakendussätete puudumine ei ole kunagi takistanud asutamislepingu üldiste eeskirjade või aluspõhimõtete kohaldamist. Sellest järeldeb Madalmaade valitsus, et pärast üleminekuperioodi lõppu peab teenuste osutamise vabadus olema kohaldatav ka transpordivaldkonnas. Kuna artiklite 59 ja 60 otsekohaldatavus on piisav ühise transpordipoliitika eesmärkide saavutamiseks ilma nõukogu täiendava sekkumiseta, ei saa seda institutsiooni tegevusetuses süüdistada.

61. Komisjon on aga seisukohal, et artiklid 59 ja 60 ei ole transpordivaldkonnas otsekohaldatavad. Artiklist 61 tuleneb, et transporditeenuste osutamise vabadus tuleb saavutada artikli 75 lõike 1 punktides a ja b ette nähtud eeskirjade raames. Selle sätte eesmärk on anda nõukogule teatav kohane tähtaeg, mis võib vajadusel jätkuda ka pärast üleminekuperioodi lõppu, mille jooksul tuleb saavutada transporditeenuste osutamise vabadus ühise poliitika raames. See kohane tähtaeg ei saa aga kesta lõputult, ning nüüd, mil üleminekuperioodi lõppemisest on möödunud üle 15 aasta, tuleb seda tähtaega pidada praktiliselt lõppenuks; vastasel juhul oleks asutamislepingus ette nähtud teenuste osutamise vabadus kohaldatav kõikides tegevusvaldkondades peale ühe, selline olukord kahjustab aga pikas perspektiivis tõenäoliselt konkurentsi. Seetõttu peaks Euroopa Kohus käesolevas otsuses hoiatuse korras osutama, milline on artikli 61 tähenduses mõistlik tähtaeg.

62. Kõigepealt tuleb silmas pidada, et artikli 61 lõike 1 kohaselt reguleerivad transporditeenuste osutamise vabadust asutamislepingu transpordi jaotise sätted. Teenuste osutamise vabadust reguleerivate põhimõtete, iseäranis asutamislepingu artiklites 59 ja 60 sätestatud põhimõtete kohaldamise saavutamiseks tuleb niisiis asutamislepingu kohaselt kehtestada ühine transpordipoliitika ning täpsemalt rahvusvahelise transpordi suhtes kohaldatavad ühised eeskirjad ja tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigis transporditeenuseid osutada mitteresidentidest vedajad, ehk need eeskirjad ja tingimused, millele viidatakse artikli 75 lõike 1 punktides a ja b ning mis vältimatult mõjutavad teenuste osutamise vabadust.

63. Seega ei saa nõustuda Madalmaade valitsuse argumendiga, mille kohaselt on artiklite 59 ja 60 sätted pärast üleminekuperioodi lõppemist otsekohaldatavad ka transpordivaldkonnas.

64. Samas on Euroopa Parlament, komisjon ja Madalmaade valitsus õigesti väitnud, et artikli 75 lõike 1 punktides a ja b tulenevad nõukogu kohustused hõlmavad transporditeenuste osutamise vabaduse juurutamise kohustust ja et selle kohustuse ulatus on asutamislepingus väga selgelt määratletud. Euroopa Kohus on oma 17. detsembri 1981. aasta otsuses (kohtuasi 279/80: Webb, EKL 1981, lk 3305) märkinud, et asutamislepingu artiklite 59 ja 60 kohaselt hõlmavad teenuste osutamise vabadusega seotud nõuded igasuguse diskrimineerimise kaotamist, mille aluseks on teenuseid osutava isiku

kodakondsus või asjaolu, et selle isiku registrijärgne asukoht on muus liikmesriigis kui teenuste osutamise liikmesriik.

65. Eeltoodust tuleneb, et selles osas ei ole nõukogul kaalutusõigust, millele ta võiks ühise transpordipoliitika muudes valdkondades tugineda. Kuna saavutatav tulemus johtub artiklite 59, 60, 61 ja artikli 75 lõike 1 punktide a ja b koosmõjust, on kaalutusõiguse teostamine lubatav ainult selle tulemuse saavutamise viisi osas, kusjuures silmas tuleb pidada transpordivaldkonna eriomadusi, nagu nõuab artikkel 75.

66. Niivõrd, kui artikli 75 lõike 1 punktides a ja b sätestatud kohustused on seotud teenuste osutamise vabadusega, on need kohustused piisavalt täpselt määratletud, et nende kohustuste täitmatajätmist võiks artikli 175 alusel käsitleda tegevusetusest tuleneva rikkumisena.

67. Nõukogu oli artikli 75 lõike 1 punkti a ja lõike 2 alusel kohustatud laiendama teenuste osutamise vabaduse transpordivaldkonnale enne üleminekuperioodi lõppu nii, et see vabadus laieneks liikmesriigi territooriumile või sealt välja kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes, samuti läbi ühe või mitme liikmesriigi territooriumi kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes, ning artikli 75 lõike 1 punkti b ja lõike 2 kohaselt kehtestama transporditeenuste osutamise vabaduse raames tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigis transporditeenuseid osutada mitteresidentidest vedajad. Vaidlust ei ole selles, et selle eesmärgi saavutamiseks vajalikke meetmeid ei ole veel võetud.

68. Selles küsimuses peab Euroopa Kohus seega otsustama, et kuivõrd nõukogu ei ole võtnud meetmeid, mis tulnuks võtta enne üleminekuperioodi lõppu ning mille sisu ja olemus on piisavalt täpselt määratletavad, on nõukogu jätnud oma kohustuse täitmata.

69. Parlament, komisjon ja Madalmaade valitsus viitavad ka õiguslikule olukorrale, mis tekiks, kui nõukogu jätaks oma kohustused täitmata ka pärast kohtuotsuse tegemist tema kahjuks. See probleem on siiski vaid teoreetiline. Artikli 176 kohaselt on nõukogu kohustatud võtma käesoleva otsuse täitmiseks vajalikud meetmed; kuna see säte ei näe ette otsuse täitmise tähtaega, tuleb järeldada, et nõukogule on oma kohustuste täitmiseks võimaldatud mõistlik tähtaeg. Käesolevas otsuses ei ole vaja kaaluda, millised oleksid tagajärjed, kui nõukogu jätaks sellegipoolest oma kohustused täitmata.

70. Seega tuleb otsustada, et nõukogu on asutamislepingut rikkudes jätnud tagamata teenuste osutamise vabaduse rahvusvahelise transpordi valdkonnas ja kehtestamata tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigis transporditeenuseid osutada mitteresidentidest vedajad.

71. Nõukogul on õigus lisaks liberaliseerimisega seotud kohustuslikele meetmele võtta selliseid täiendavaid meetmeid, mida ta vajalikuks peab, ja võtta neid meetmeid sellises järjekorras, mida ta sobivaks peab.

*E. Teine väide: komisjoni 16 ettepaneku osas otsuse tegemata jätmine*



72. Parlamendi teine väide on seotud asjaoluga, et nõukogu ei ole teinud otsust komisjoni poolt esitatud 16 ettepaneku kohta, mille üksikasjad on toodud hagiavalduses. Parlament on kõikide nende ettepanekute kohta oma arvamuse juba esitanud.

73. Kuna nõukogu võttis kaks ettepanekut vastu enne suulist menetlust, eemaldas Euroopa Parlament need ettepanekud tema poolt esitatud nimekirjast. Parlamendil ei olnud võimalik nimekirjast eemaldada kolmandat ettepanekut, mille nõukogu pärast selle muutmist võttis vastu suulisele menetlusele järgnenud ajal ning millest kujunes direktiiv teatud maanteesõidukite massi, mõõtmete ja teatavate muude tehniliste karakteristikute kohta (13. detsembri 1984. aasta direktiiv 83/3/EMÜ, EÜT L 2, 3.1.1985, lk 14). Vaidlust ei ole selles, et nõukogu lükkas Euroopa Parlamendi nimekirjas oleva neljanda ettepaneku tagasi ja et viies ettepanek on kaotanud oma mõtte, kuna nõukogu lülitas selle ettepaneku sisu ühte teise direktiivi.

74. Parlament on seisukohal, et asutamislepingu artiklitest 74 ja 75 tuleneb nõukogu kohustus teha komisjoni poolt transpordivaldkonnaga seoses esitatud ettepanekute kohta otsus mõistliku ajavahemiku jooksul. Nõukogu ei ole kohustatud komisjoni esitatud ettepanekut selle esialgsel kujul vastu võtma, ent ta peab ühel või teisel moel tegema ettepaneku kohta oma otsuse.

75. Sellest seisukohast tuleneb, et Euroopa Parlamendi poolt viidatud nõukogu kohustus moodustab ühe osa nõukogu üldisest kohustusest juurutada ühine transpordipoliitika, kuivõrd see poliitika tuleb teatud perioodi jooksul paika panna. Seega saab tähelepanu alla võtta ainult need ettepanekud, mis käsitlevad artikli 75 lõike 1 punktides a ja b viidatud valdkondi.

76. Ainult üks ettepanek põhineb artikli 75 lõike 1 punktil b, nimelt nõukogule 1967. aastal esitatud ettepanek määruse andmiseks siseveeteedel laevajuhtimise turule juurdepääsu kohta. Nõukogu ja komisjoni märkustest ilmneb, et see ettepanek ei ole oma esialgses vormis enam ajakohane. Komisjon on nõukogule teatanud, et jääb vaid selle ettepaneku artikli 38 juurde, kuna ettepaneku muudes artiklites käsitletakse komisjonile antavat mandaati Šveitsiga läbirääkimiste pidamiseks Reini navigatsiooni keskkomisjoni kaudu.

77. Enamik artikli 75 lõike 1 punktil a põhinevaid ettepanekuid puudutab maanteetransporti. Näiteks käsitlevad maanteetransporti kaks ettepanekut, mis on seotud autorongide lubamisega, ning ettepanek elusloomade ja kunstiteoste erisõidukitega transportimise liberaliseerimise kohta.

78. Niivõrd, kui artikli 75 lõike 1 punktidel a ja b põhinevate ettepanekute eesmärk on aidata kaasa transpordivaldkonnas teenuste osutamise vabaduse saavutamisele, ilmneb nõukogu kohustus teha nende ettepanekute suhtes oma otsus eespool toodud Euroopa Kohtu järeldusest, et nõukogu on oma kohustuse täitmata jätnud. Niivõrd, kui need ettepanekud aga ei kuulu sellesse kategooriasse, kuuluvad nad täiendavate meetmete kategooriasse, mille võib võtta lisaks kohustuslikele liberaliseerimismeetmetele, ja nende vastuvõtmisele laieneb nõukogu kaalutusõigus.

79. Seega ei ole vajalik eraldi käsitleda nõukogu kohustusi iga kõnealuse ettepaneku osas.

## Kohtukulud

80. Kodukorra artikli 69 lõige 3 sätestab, et kui osa nõudeid rahuldatakse ühe poole ja osa teise poole kasuks, võib Euroopa Kohus otsustada jätta poolte kohtukulud nende endi kanda. Käesoleval juhul on kohane jätta kohtukulud poolte ja menetlusse astujate endi kanda.

Esitatud põhjendustest lähtudes

### EUROOPA KOHUS

otsustab:

**1. Nõukogu on asutamislepingut rikkudes jätnud tagamata teenuste osutamise vabaduse rahvusvahelise transpordi valdkonnas ja kehtestamata tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigis transporditeenuseid osutada mitteresidentidest vedajad.**

**2. Ülejäänud nõuete osas tuleb hagi tagasi lükata.**

**3. Kohtukulud jäetakse poolte ja menetlusse astujate endi kanda.**

Mackenzie Stuart

Bosco

Due

Kakouris

Koopmans

Everling

Bahlmann

Galmot

Joliet

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 22. mail 1985. aastal Luxembourgis.

Kohtusekretär

President

P. Heim

A. J. Mackenzie Stuart