quantitative; l'article 3 de la directive réserve aux États membres certains pouvoirs en ce qui concerne les conditions d'admission applicables aux entreprises de transport relevant de leur juridiction. Ces dispositions sont, par leur nature, susceptibles d'application judiciaire; il appartient donc à une juridiction nationale de contrôler la conformité de la législation nationale en la matière avec ces dispositions, lorsqu'une partie s'en prévaut devant cette juridiction.

3. En vertu des dispositions de la première directive du Conseil relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux, les autorités compétentes d'un État membre sont en droit de maintenir, à l'égard des entreprises établies dans cet État membre même, un régime d'autorisation pour la catégorie de transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui faisant l'objet de l'annexe II de la directive, lorsqu'un tel régime vise à limiter la charge utile exploitée par ces entreprises dans les transports internationaux, même si ces entreprises remplissent toutes les autres conditions posées par la législation nationale pour l'admission aux transports nationaux et internationaux.

4. L'article 7 du traité vise à éliminer les discriminations selon la nationalité pouvant résulter de la législation ou des pratiques administratives d'un même État membre, et non les disparités de traitement qui découlent, pour les entreprises des différents États membres, en l'absence d'une politique commune en matière de transports, de la disparité des législations nationales.

Ne saurait donc être considéré comme une discrimination contraire à l'article 7 du traité le fait qu'en vertu de la première directive relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux, un État membre soumet les entreprises de transport établies sur son territoire à des restrictions quantitatives en ce qui concerne la charge utile exploitée dans les transports internationaux entre les États membres, alors qu'il a l'obligation d'admettre sur son territoire, en vertu de l'article 1, paragraphe 3, de la même directive, sans restriction aucune, les transports originaires d'autres États membres, même dans le cas où ces États appliqueraient des conditions d'admission plus favorables en matière de capacité de transport aux entreprises établies sur leur territoire.

Dans l'affaire 126/82,

ayant pour objet une demande adressée à la Cour, en application de l'article 177 du traité CEE, par la section du contentieux du Raad van State (Conseil d'État des Pays-Bas) et tendant à obtenir, dans le litige pendant devant cette juridiction entre

D. J. SMIT TRANSPORT BV, entreprise de transports ayant son siège à La Haye,

et

COMMISSIE GRENSOVERSCHRIJDEND BEROEPSGOEDERENVERVOER (Commission des transports internationaux de marchandises à titre professionnel) de la «Stichting Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie», NIWO (Fondation organisation néerlandaise des transports internationaux par route),

une décision à titre préjudiciel sur l'effet en droit interne et sur l'interprétation de l'article 1, paragraphe 3, et de l'article 3 de la première directive du Conseil, du 23 juillet 1962, relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux (transports de marchandises par route pour compte d'autrui), ainsi que sur l'interprétation de l'article 7 du traité CEE,

LA COUR,

composée de MM. J. Mertens de Wilmars, président, P. Pescatore, A. O'Keeffe et U. Everling, présidents de chambre, G. Bosco, T. Koopmans, O. Due, K. Bahlmann et Y. Galmot, juges,

avocat général: M. G. Reischl
greffier: M. P. Heim

rend le présent

ARRÊT

En fait

Les faits de la cause, le déroulement de la procédure et les observations présentées en vertu de l'article 20 du protocole sur le statut de la Cour de justice de la CEE peuvent être résumés comme suit:

I — Faits et procédure écrite

Aux Pays-Bas, le secteur des transports de marchandises par route est régi essentiellement par la «Wet Autovervoer

Goederen», WAG (loi du 4. 8. 1951 portant réglementation du transport de marchandises par véhicules automobiles; Staatsblad 342), entre-temps plusieurs fois modifiée, et par le «Uitvoeringsbesluit Autovervoer Goederen», UAG (décret du 16. 1. 1954 portant adoption d'un règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi relative aux transports de marchandises par véhicules automobiles; Stb. 6).

Selon l'article 4 de la loi, le transport de marchandises par camion automobile n'est permis que moyennant la possession d'une autorisation ou d'un enregistrement pour transports pour compte propre; l'article 18 du décret soumet à une autorisation particulière le transport international de marchandises par route pour compte d'autrui. L'autorisation d'effectuer des transports internationaux est, selon l'article 25 du décret, soumise à la condition d'être déjà titulaire d'une ou plusieurs autorisations pour un autre transport de marchandises prévu par la loi.

La loi subordonne la délivrance d'une autorisation de transport de marchandises par route pour compte d'autrui à des conditions déterminées: l'article 56 pose des critères «qualitatifs» (qualification professionnelle, solvabilité); selon l'article 44, l'autorisation indique la charge utile maximale qui peut être utilisée pour effectuer le transport.

Le décret dispose également, à son article 23, que l'autorisation spécifique d'effectuer des transports internationaux pour compte d'autrui est soumise à une condition de charge utile maximale.

L'article 36 de la loi prévoit que l'autorisation peut être refusée et qu'il est possible «de s'écarter de la demande» dans «l'intérêt général des transports», étant entendu que l'article 1 de la loi comprend par cette expression «l'intérêt d'une gestion équitable et équilibrée — également dans une optique sociale générale — des différents intérêts impliqués dans le transport des marchandises».

Par ailleurs, les instructions applicables en l'espèce (décret du ministre des transports et du Waterstaat du 2. 2. 1954, portant transfert de compétences en matière de transports internationaux pour compte d'autrui, Ned. Stcrt. 1954, n° 26) disposent qu'en règle générale, les demandes ne sont pas rejetées si elles correspondent à une demande en matière de transports internationaux pour compte d'autrui.

La société D. J. Smit Transport BV, ayant son siège à La Haye, entreprise de transports spécialisée dans les déménagements internationaux, a obtenu, le 17 mars 1976, une autorisation, valable jusqu'au 3 juin 1981, pour effectuer pour compte d'autrui des transports internationaux, à destination et en provenance de tous les pays européens, avec une limitation de la charge utile à 18 t.

Le 3 avril 1979, la société Smit a demandé une modification de cette autorisation, dans le sens d'une augmentation de la charge utile à 36,29 t, de manière à pouvoir affecter simultanément à ses transports l'ensemble de son parc de véhicules automobiles.

Cette demande a été rejetée par décision du 13 septembre 1979 de la «Commissie Grensoverschrijdend Beroepsgoederenvervoer» (Commission des transports internationaux de marchandises à titre professionnel) de la «Stichting Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie), NIWO (Fondation organisation néerlandaise des transports internationaux par route). Le refus était motivé par le fait que «l'intérêt général des transports» s'opposait à l'extension de la capacité autorisée, qui ne serait pas justifiée par les besoins existants en matière de transport, une enquête ayant révélé que la société Smit ne faisait qu'un usage incomplet de la capacité de transports qui lui avait déjà été attribuée.

La société Smit s'est, le 10 décembre 1979, pourvue contre cette décision

devant la Couronne, qui a saisi la section du contentieux du «Raad van State» (Conseil d'État).

Elle y a, à l'appui de son recours, fait valoir notamment que la limitation de la charge utile serait incompatible avec la première directive du Conseil, du 23 juillet 1962, relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux (transports de marchandises par route pour compte d'autrui) (JO, p. 2005), en particulier son article 1, paragraphe 3, et son article 3.

L'article 1, paragraphe 1, de la directive dispose:

Chacun des États membres devra libérer dans les conditions définies aux paragraphes 2 et 3, au plus tard avant la fin de l'année 1962, les transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui avec d'autres États membres, qui font l'objet des annexes I et II de la présente directive et sont exécutés à destination ou en provenance de son territoire ou traversant en transit son territoire.

Selon le paragraphe 3 de l'article 1, les transports faisant l'objet de l'annexe II, parmi lesquels figurent les «déménagements par des entreprises spécialement équipées à cet effet, en personnel et en matériel»,

ne devront plus être soumis à un régime de contingentement. Ils pourront cependant demeurer sujets à autorisation pour autant qu'aucune restriction quantitative n'en résulte; chaque État membre devra en pareil cas veiller à ce qu'une décision intervienne dans les cinq jours suivant l'introduction de la demande d'autorisation.

Selon l'article 3,

la présente directive ne modifie pas les conditions auxquelles chaque État membre subordonne l'admission de ses propres ressortissants aux activités qui y sont visées.

La directive du 23 juillet 1962 a été modifiée par directives du Conseil 72/426 du 19 décembre 1972 (JO L 291, p. 155), 74/149 du 4 mars 1974 (JO L 84, p. 8), 77/158 du 14 février 1977 (JO L 48, p. 30), 78/175 du 20 février 1978 (JO L 54, p. 18) et 80/49 du 20 décembre 1979 (JO 1980, L 18, p. 23). Ces modifications ne concernent pas les dispositions invoquées devant la section du contentieux du Conseil d'État.

La section du contentieux du Conseil d'État, après y avoir été autorisée par arrêté royal du 26 mars 1982, a, le 6 avril 1982, décidé de saisir, en application de l'article 177 du traité CEE, la Cour de justice des questions préjudicielles suivantes, qui se posent à elle dans le cadre du recours administratif de plein contentieux basé sur la loi portant réglementation du transport de marchandises par véhicules automobiles:

1. Appartient-il à une juridiction nationale de contrôler la conformité de la législation nationale en la matière avec les dispositions de l'article 1, troisième paragraphe, et de l'article 3 de la première directive du Conseil des Communautés européennes, du 23 juillet 1962 (JO du 6. 8. 1962, p. 2005), relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux de marchandises par route (modifiée en dernier lieu par la directive du Conseil du 20. 2. 1978, 78/175/CEE, JO L 54, p. 18), lorsqu'une appelante se prévaut devant cette juridiction desdites dispositions?

2. Dans l'affirmative, les dispositions mentionnées peuvent-elles être interprétées en ce sens que les autorités compétentes d'un État membre sont en droit de maintenir, à l'égard des

entreprises établies dans cet État membre lui-même, un régime d'autorisation pour la catégorie de transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui faisant l'objet de l'annexe II à la directive, lorsqu'un tel régime vise à limiter la charge utile exploitée par ces entreprises dans les transports internationaux, même si ces entreprises satisfont aux conditions de solvabilité et de qualification professionnelle posées en la matière par la législation nationale en ce qui concerne l'admission aux transports nationaux et internationaux, et même si, en vertu du régime national d'autorisation applicable aux transports nationaux, la charge utile autorisée dont elles disposent est suffisante?

3. Si la réponse à la deuxième question est affirmative, une interprétation correcte de l'interdiction, énoncée à l'article 7 du traité CEE, des discriminations fondées sur la nationalité implique-t-elle que le maintien d'un régime légal d'autorisation, soumettant les entreprises de transports établies dans un État membre à des restrictions quantitatives en ce qui concerne la charge utile exploitée dans les transports internationaux entre les États membres, est exclu lorsque les entreprises de transports établies dans d'autres États membres ne (sont) pas (ne peuvent pas être) soumises, par cet État membre, à de telles restrictions, en vertu du droit communautaire?

La demande de la section du contentieux du Conseil d'État des Pays-Bas a été enregistrée au greffe de la Cour le 7 avril 1982.

Conformément à l'article 20 du protocole sur le statut de la Cour de justice de la CEE, des observations écrites ont été déposées le 18 juin 1982 par la Commission des Communautés européennes, représentée par M. Auke Haagsma, membre du service juridique, le 16 juillet par le gouvernement du royaume des Pays-Bas, représenté par M. C. H. A. Plug, secrétaire général du ministère des affaires étrangères, et le 20 juillet 1982 par le gouvernement de la république fédérale d'Allemagne, représenté par MM. Martin Seidel, Ministerialrat, et Ernst Röder, Regierungsdirektor au ministère fédéral de l'économie.

La Cour, sur rapport du juge rapporteur, l'avocat général entendu, a décidé d'ouvrir la procédure orale sans instruction préalable. L'entreprise Smit, le gouvernement du royaume des Pays-Bas et la Commission ont cependant été invités à répondre, avant l'audience, chacun à une question; il a été donné suite à cette invitation dans les délais impartis.

II — Observations écrites déposées devant la Cour

1. Le *gouvernement du royaume des Pays-Bas* présente essentiellement les observations suivantes:

Quant à la première question

La législation nationale d'application de la première directive serait tout à fait conforme à celle-ci.

S'agissant plus particulièrement des dispositions de l'article 1, paragraphe 3, et de l'article 3 de cette directive, il conviendrait de constater, à la lumière des critères développés par la jurisprudence de la Cour, qu'elles sont de nature à être invoquées en justice par le justiciable.

Quant à la deuxième question

Le régime néerlandais d'autorisation des transports internationaux ne viserait pas à limiter la charge utile exploitée par les entreprises, mais à réaliser et à maintenir des conditions de marché saines et une exploitation commerciale rentable; une limitation de la charge utile pourrait, dans certaines circonstances, en être un effet.

L'article 3 de la directive du 23 juillet 1962 viserait à maintenir les régimes nationaux d'autorisation, pour autant qu'ils s'appliquent aux propres ressortissants. Les termes «conditions auxquelles chaque État membre subordonne l'admission de ses propres ressortissants aux activités» visées par la directive devraient être interprétés dans un sens large; ils couvriraient aussi les régimes d'autorisation susceptibles d'impliquer une limitation de la charge utile. L'article 3 ne se limiterait pas aux conditions d'accès à la profession (qualification professionnelle, solvabilité, moralité), dans d'autres actes, comme la proposition de la Commission, du 15 juin 1967, d'un règlement du Conseil concernant l'accès à la profession de transporteur et la réglementation de la capacité (JO L 254, p. 3), l'accès à la profession et le contrôle de la capacité seraient traités séparément.

La libération exigée par la directive ne pourrait concerner que les régimes d'autorisation en matière d'accès d'entrepreneurs étrangers au territoire d'un (autre) État membre pour exécuter les catégories de transport mentionnées aux annexes I ou II, au départ ou à destination de ce territoire ou traversant celui-ci. Les termes de l'article 1 de la directive impliqueraient qu'il importe peu que cet entrepreneur étranger exécute ces transports au départ ou à destination de l'État membre où il a son établissement ou bien au départ ou à destination d'un État tiers.

La conception selon laquelle l'article 3 de la directive laisserait intactes les règles nationales concernant l'accès des propres ressortissants aux transports internationaux serait étayée par l'avis du Comité économique et social sur la proposition initiale de la Commission.

En adaptant les dispositions légales néerlandaises à la directive et aux modifications ultérieures de celle-ci, le gouvernement néerlandais se serait toujours, sans contestation de la part de la Commission, fondé sur cette conception, qui paraîtrait partagée par les autres États membres.

Le premier considérant de la directive, selon lequel «l'instauration d'une politique commune des transports comporte entre autres l'établissement de règles communes applicables aux transports internationaux de marchandises par route, exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs États membres» n'impliquerait pas non plus que cette règle soit également applicable aux régimes d'autorisation nationaux régissant l'accès des propres ressortissants aux transports internationaux. Une telle réglementation communautaire n'aurait toujours pas vu le jour, en dépit de la proposition de la Commission de 1967 et du fait que l'article 75, paragraphe 1, du traité prévoit l'établissement de règles communes applicables aux transports internationaux; la question se poserait de savoir si, à l'expiration de la période de transition, la situation actuelle dans laquelle, dans de nombreux cas, les transports qui ne sont pas mentionnés dans la directive de 1962 sont encore soumis à des contingents, est encore compatible avec le traité.

La deuxième question pourrait recevoir une réponse positive.

Quant à la troisième question

La directive laisserait intacts les régimes nationaux d'autorisation pour autant que ceux-ci s'appliquent aux propres ressortissants; en l'état actuel de la législation communautaire en matière de transports, les ressortissants d'un État membre pourraient donc être assujettis par cet État à certaines restrictions qui ne sont pas applicables aux entreprises de transports établies dans d'autres États membres.

Il ne saurait, à cet égard, être question d'une violation de l'interdiction de discrimination de l'article 7 du traité CEE: l'application des régimes nationaux d'autorisation ne donnerait lieu à aucun traitement inégal de ressortissants, fondé sur la nationalité, tel qu'interdit par l'article 7. Selon la jurisprudence de la Cour, l'interdiction de discrimination de l'article 7 ne serait pas violée par une réglementation qui s'applique, non pas sur la base de la nationalité des entrepreneurs, mais en raison du lieu d'établissement de leur entreprise. Seule une différence de traitement des entreprises non établies dans l'État membre concerné constituerait une violation de l'interdiction de discrimination; telle ne serait pas la question posée en l'espèce.

2. Le *gouvernement de la république fédérale d'Allemagne* présente, pour sa part, essentiellement, les observations suivantes:

Quant à la première question

Compte tenu de la jurisprudence constante de la Cour, cette question comporterait une réponse affirmative.

Quant à la deuxième question

Cette question devrait être comprise en ce sens qu'il s'agit de savoir si un État membre agit en conformité avec les dispositions de la directive lorsqu'il prescrit, pour les transports mentionnés à l'annexe II, une charge utile maximale, en particulier lorsque cette dernière est inférieure au plafond fixé à l'intérieur de l'État membre concerné.

Cette question comporterait une réponse affirmative, compte tenu de certaines réserves.

Une simple limitation de la charge utile autorisée pour les transports internationaux ne constituerait pas une «restriction quantitative» au sens de l'article 1, paragraphe 3, de la directive: la charge utile porterait sur un seul véhicule et la limitation n'aurait d'incidence que sur la répartition des charges à transporter sur les différents véhicules. La limitation de la charge utile n'empêcherait pas, par elle-même, la délivrance, à l'entrepreneur de transports concerné, d'autorisations en quantités voulues pour un nombre illimité de véhicules.

Les restrictions à la charge utile autorisée, conformes à la réglementation de l'État membre à l'intérieur duquel le transport doit être assuré, ne seraient pas non plus contraires à d'autres dispositions du droit communautaire, notamment celles relatives à la circulation des services.

Des restrictions à la charge utile existeraient dans tous les États membres de la Communauté; les plafonds, fixés à des niveaux très différents d'un État membre à l'autre, n'auraient pas encore été harmonisés; les dispositions nationales resteraient applicables. La directive du Conseil 65/269, du 13 mai 1965, concernant l'uniformisation de certaines règles relatives aux autorisations pour les transports de marchandises par route entre les États membres (JO, p. 1469) traiterait uniquement de la procédure d'autorisation, sans toucher aux règles nationales de fond. Les modèles d'autorisations

annexés à cette directive prévoiraient expressément des «limitations éventuelles», qui pourraient consister notamment en des restrictions à la charge utile; le transporteur serait tenu de respecter, sur le territoire de chaque État membre, les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans cet État, notamment en matière de transport et de circulation.

Le droit communautaire ne contraindrait pas les États membres à admettre à la circulation sur leur territoire des véhicules immatriculés dans d'autres États membres avec la restriction à la charge utile applicable dans le pays d'origine, lorsque celle-ci est plus élevée que dans le pays d'accueil. Des raisons tenant à l'intérêt général justifieraient le maintien des restrictions nationales à la charge utile. Les divers plafonds fixés au plan national pour la charge utile des véhicules s'expliqueraient par des différences notables dans la constitution topographique et technique des réseaux routiers des divers États membres; de telles restrictions nationales ne seraient contestables, en droit communautaire, que si, selon la jurisprudence de la Cour, elles ne pouvaient être raisonnablement mises en rapport avec les besoins de la sécurité de la circulation routière.

La charge utile fixée par l'État membre délivrant l'autorisation dépendrait du champ d'application de cette autorisation. Il résulterait des modèles annexés à la directive 65/269 que l'autorisation définit son champ d'application géographique; l'autorisation ne pourrait être accordée qu'en tenant compte des exigences normatives de tous les États membres concernés et en appliquant, en cas de divergences entre les diverses dispositions nationales, la disposition la plus sévère; en ce qui concerne la charge utile, l'autorisation devrait donc mentionner le plafond de charge utile de celui des États membres concernés qui prescrit le plafond le moins élevé.

Ainsi, une limitation de la charge utile pour les transports internationaux serait compatible avec la première directive, dans la mesure où elle respecte les limites fixées par les États membres sur le territoire desquels le transport doit avoir lieu.

Une telle limitation par un État membre pourrait, dans certains cas, avoir exclusivement pour objet de restreindre l'accès des entrepreneurs au marché du transport; tel ne serait pas le cas dans l'ordre juridique allemand.

Quant à la troisième question

Les autorisations délivrées conformément aux dispositions de la première directive ainsi qu'à celles de la directive 65/269 ne seraient pas contraires à l'article 7 du traité CEE.

Il ne serait pas conforme aux directives que, lors de l'octroi de l'autorisation d'effectuer des transports internationaux, les États membres fixent diverses limitations de la charge utile pour un seul et même trajet: pour un transport international entre plusieurs États membres, l'autorisation devrait tenir compte des restrictions apportées à la charge utile dans les divers États concernés et, par conséquent, mentionner, en définitive, le chiffre le moins élevé des divers plafonds en cause. En cas d'application correcte de la directive, il importerait peu de savoir quel État membre a délivré l'autorisation.

La nationalité de l'entrepreneur de transports ne jouerait aucun rôle à cet égard: conformément à l'article 1 de la directive 65/269, l'État membre compétent pour délivrer l'autorisation serait celui dans lequel est immatriculé le véhicule au moyen duquel doit s'effectuer le transport.

En ce qui concerne la validité, par rapport à l'article 7 du traité CEE, des diverses restrictions nationales à la charge utile, il conviendrait de souligner que celles-ci s'appliquent sans égard à la nationalité de l'entrepreneur de transports ou du conducteur du véhicule.

Quelle que soit la façon dont il convient d'interpréter la troisième question, elle ne permettrait de discerner aucune violation de l'article 7 du traité CEE dès lors que l'autorisation est accordée conformément aux dispositions des deux directives en cause.

3. La *Commission* fait observer, au regard de la première question posée par la section du contentieux du Conseil d'État néerlandais, que l'éventuel effet direct de la première directive ou de ses dispositions ne peut avoir d'autre conséquence que d'interdire aux États membres, après l'expiration du délai fixé pour la mise en œuvre de la directive, d'invoquer à l'égard de justiciables des dispositions nationales incompatibles avec celle-ci. Avant d'examiner si les articles 1, paragraphe 3, et 3 de la directive sont directement applicables, il conviendrait donc de déterminer si les dispositions néerlandaises fixant la charge utile autorisée dans les transports internationaux sont ou non compatibles avec la directive.

Quant à la deuxième question

L'interprétation des articles 1, paragraphe 3, et 3 dépendrait plus généralement de la conception que l'on se fait de différents aspects de la directive.

a) La directive pourrait être considérée comme s'appliquant uniquement à la délivrance d'autorisations à des entreprises établies dans un autre État membre que celui qui délivre l'autorisation; dans cette hypothèse, elle laisserait intacte la compétence de chaque État membre à délivrer des autorisations à ses propres ressortissants. La question d'une éventuelle incompatibilité avec la première directive du régime néerlandais limitant la charge utile de ses propres ressortissants dans le transport intracommunautaire ne se poserait pas; la réponse à la deuxième question devrait être affirmative.

Cette thèse serait confortée par l'objectif de la directive d'éliminer «les obstacles dans le domaine des transports»; de tels obstacles auraient existé au moment où la directive a été arrêté et existeraient encore pour les types de transport qui ne figurent pas dans les annexes de la directive, principalement lorsqu'il s'agit d'obtenir des autorisations internationales dans d'autres États membres que celui où l'entreprise concernée est établie.

Mais il pourrait également être considéré que, s'il y a des obstacles à la délivrance d'autorisations par l'État membre à ses propres ressortissants, la directive pourrait aussi viser leur élimination. Cette conception trouverait appui dans le premier considérant de la directive, selon lequel «l'instauration d'une politique commune des transports comporte entre autres l'établissement de règles communes»; pour être véritablement communes, ces règles devraient être applicables, sans distinction, à tous les justiciables, quel que soit l'État membre dont ils sont ressortissants.

b) La directive pourrait être interprétée comme concernant toutes les autorisations de transport international délivrées par les États membres, tant à leurs propres ressortissants qu'à ceux d'autres États membres.

Dans cette hypothèse, les autorisations délivrées par un État membre à ses propres ressortissants relèveraient aussi, en principe, de la directive.

S'agissant, plus particulièrement, de l'article 3, il conviendrait de constater que, d'après son libellé, il ne constitue pas une disposition dérogatoire aux autres articles de la directive, mais a pour but d'en préciser le champ d'application; cette constatation serait confirmée par sa genèse.

La question se poserait de savoir si l'article 3 de la directive concerne «l'accès aux activités», au sens strict, donc uniquement du point de vue des conditions de qualité requises, ou s'il faut l'entendre dans un sens plus large, comprenant également des conditions fondées sur le critère des besoins. En toute hypothèse, même si une restriction de capacité telle que celle prévue par la réglementation néerlandaise n'était pas couverte par l'article 3, elle n'en relèverait pas, pour autant, du champ d'application de la directive: l'article 3 n'aurait pour but que de préciser le champ d'application de la directive en indiquant ce qui n'y entre en aucun cas; le champ d'application de la directive devrait être positivement déterminé à l'aide de ses autres dispositions, en particulier l'article 1, paragraphe 3.

Cette disposition interdirait de soumettre notamment les déménagements à un régime de contingentement; ils pourraient, en revanche, être soumis à un régime d'autorisation, pour autant qu'il n'en résulte pas de restriction quantitative. L'article 1, paragraphe 3, n'exclurait pas toutes les restrictions quantitatives, mais uniquement celles qui résultent des régimes d'autorisation qu'il vise. Il s'agirait donc de savoir si une autorisation d'effectuer des transports internationaux, du type de celle en cause dans le litige au principal, est une «autorisation» au sens de l'article 1, paragraphe 3, de la directive.

— Pour une réponse négative pourrait être avancée la constatation que l'autorisation en cause concerne l'accès à la profession d'entrepreneur de transports internationaux de marchandises, que les conditions qui déterminent l'accès à la profession peuvent être aussi bien des critères qualitatifs que des critères de besoins et que l'autorisation ne relève donc pas, en vertu de l'article 3, du champ d'application de la directive. Dans le même sens irait l'argumentation selon laquelle l'autorisation est, pour autant qu'elle se rapporte au critère des besoins, non une autorisation concernant l'accès à la profession, mais plutôt une autorisation relative à l'exercice de cette profession et aux activités exercées sur un marché déterminé; bien qu'elles ne relèvent pas de la disposition dérogatoire de l'article 3, de telles autorisations n'entreraient pas dans le champ d'application de la directive.

Ces deux interprétations auraient une caractéristique commune: elles partiraient du principe que l'article 1, paragraphe 3, vise uniquement les autorisations spécifiques d'effectuer un ou plusieurs voyages bien déterminés; dans ces deux interprétations, les régimes d'autorisation plus généraux ne relèveraient pas de la directive, qu'ils soient ou non couverts par l'article 3.

— Les arguments militant en faveur d'une réponse positive à la question partiraient du principe que l'article 1, paragraphe 3, de la directive couvre tous les régimes d'autorisation qui ne peuvent être considérés comme concernant l'accès à la profession au sens strict, c'est-à-dire ne concernant que les conditions de qualité; dans cette hypothèse, l'autorisation relèverait, pour autant qu'elle porte sur des critères de besoins, de l'article 1, paragraphe 3.

La réponse à la deuxième question du Raad van State devrait indiquer si la première directive concerne exclusivement des autorisations délivrées par un État membre à des entrepreneurs d'autres États membres ou bien aussi des autorisations données à ses propres ressortissants et, dans cette dernière hypothèse, si l'article 1, paragraphe 3, concerne uniquement les autorisations spécifiques ou également des autorisations plus générales.

Quant à la première question

Au cas où la Cour estimerait que la législation néerlandaise actuellement en vigueur n'est pas conforme à la première directive, il conviendrait de déterminer si les justiciables peuvent se prévaloir des dispositions de cette directive devant le Conseil d'État néerlandais.

Il résulterait de la jurisprudence de la Cour que, dans cette hypothèse, les justiciables devraient pouvoir invoquer les articles 1, paragraphe 3, et 3 de la première directive dans le but de faire vérifier si les mesures d'application nationales sont compatibles avec ces dispositions.

Quant à la troisième question

Une réponse affirmative à la deuxième question n'étant pas exclue, il conviendrait d'examiner si l'article 7 interdit d'imposer à des entreprises de transports établies dans un État membre déterminé des restrictions qui ne sont pas imposées à des entreprises de transports établies dans un autre État membre. Ainsi formulée, cette question appellerait une réponse négative: l'article 7 ne viserait nullement l'inégalité de traitement fondée sur le lieu d'établissement, mais celle fondée sur la discrimination en raison de la nationalité.

Il conviendrait, toutefois, de distinguer en fonction des réponses possibles à la deuxième question. Au cas où la Cour jugerait que la première directive ne concerne que des autorisations délivrées par un État membre à des entrepreneurs établis dans un autre État membre, on pourrait invoquer l'inégalité de traitement entre ressortissants des États membres; mais, dans ce cas, l'article 7 ne serait pas d'application. Si, au contraire, la première directive était jugée applicable sans distinction à des autorisations délivrées par un État membre aux ressortissants d'autres États membres et à ses propres ressortissants, l'inégalité de traitement ne pourrait être invoquée que si la Cour opte pour l'hypothèse que le régime d'autorisation en cause et la restriction de capacité qu'il implique ne sont pas couverts par la directive ni, par conséquent, par l'article 1, paragraphe 3; dans ce cas, il y aurait lieu de constater qu'en l'absence d'harmonisation, la compétence pour déterminer les conditions auxquelles les autorisations sont délivrées appartient encore aux États membres. Chaque État membre déterminerait donc lui-même les conditions auxquelles les entreprises de transports établies sur son territoire peuvent obtenir des autorisations pour effectuer les activités en cause; cette situation ne constituerait pas non plus une discrimination fondée sur la nationalité, mais sur le lieu d'établissement.

Il conviendrait de répondre à la troisième question que le maintien d'un régime légal d'autorisation, soumettant les entreprises des transports établies dans un État membre à des restrictions quantitatives en ce qui concerne la charge utile, restrictions auxquelles des entreprises de transports établies dans d'autres États

membres ne sont pas soumises, ne constitue pas une discrimination interdite par l'article 7 du traité CEE.

Quant à la directive 74/561

Si, en réponse à la deuxième question, la Cour devait estimer que des régimes d'autorisation comme celui qui fait l'objet du recours au principal ne tombent pas dans le champ d'application de la première directive, il conviendrait encore d'examiner si de tels régimes ne sont pas incompatibles avec d'autres dispositions du droit communautaire, plus particulièrement avec la directive du Conseil 74/561, du 12 novembre 1974, concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux (JO L 308, p. 18). Cette directive ne poserait que des conditions qualitatives (honorabilité, capacité financière, capacité professionnelle du transporteur); il importerait donc de savoir si elle est, sur ce point, exhaustive et ne permet pas de prévoir d'autres conditions, notamment des conditions rattachées à la notion de besoins, ou si elle ne fait qu'harmoniser trois conditions, sans exclure que les États membres puissent en appliquer encore d'autres. Rien n'indiquerait que la directive ait pour but d'harmoniser exhaustivement les conditions d'accès à la profession; son objet serait l'harmonisation des critères objectifs de qualité. Des critères prenant en compte les besoins seraient beaucoup plus difficiles à harmoniser, puisque dépendant totalement de la situation concrète sur un marché déterminé. Le silence de la directive en ce qui concerne ces critères ne permettrait pas d'en conclure qu'ils ne peuvent pas être utilisés mais, au contraire, qu'ils ne sont pas touchés par la directive et ne sont pas encore harmonisés.

Dans la mesure où le régime d'autorisation en cause dans le litige au principal serait considéré comme réglementant les conditions d'accès à la profession, la restriction de capacité opérée en appliquant un critère lié aux besoins ne serait pas incompatible avec la directive 74/561.

III — Procédure orale

La société D. J. Smit Transport BV, demanderesse au principal, représentée par M. D. B. J. Siemensma, expert pour la délivrance des autorisations au titre de la loi portant réglementation du transport de marchandises par véhicules automobiles, le gouvernement du royaume des Pays-Bas, représenté par M. Adriaan Bos, conseiller juridique adjoint au ministère des affaires étrangères, assisté de l'expert, M. Wouter van Zijst, chef de bureau au ministère des transports, le gouvernement de la République française, représenté par M. Alexandre Carnelutti, secrétaire des affaires étrangères au ministère des relations extérieures, et la Commission, représentée par M. Haagsma, ont été entendus en leurs observations orales et en leurs réponses à des questions posées par la Cour à l'audience du 19 octobre 1982.

La *société D. J. Smit Transport BV* a notamment soutenu qu'elle avait le droit d'effectuer, avec l'ensemble de son parc automobile, des transports non seulement à l'intérieur des frontières, mais également au-delà; que les déménagements constituent un secteur d'activités de transports très particulier; qu'elle a utilisé de façon parfaitement rentable l'autorisation dont elle bénéficie en matière de déménagements et que des critères trop étroits, en matière de charge utile, ne

peuvent être tolérés à la lumière de la directive.

Le *gouvernement du royaume des Pays-Bas* a souligné le caractère embryonnaire de la politique commune des transports et fait valoir qu'un système de contingents bilatéraux n'est guère compatible avec les principes du traité en ce domaine; par ailleurs, le gouvernement de la république fédérale d'Allemagne, dans ses observations écrites, aurait commis une confusion entre les notions de charge utile maximale des véhicules et de charge utile autorisée pour une entreprise de transports.

Le *gouvernement de la République française* a affirmé que les dispositions en cause de la directive ont un effet direct; que le droit communautaire, en son état actuel et en l'absence d'harmonisation, n'interdit pas à un État membre d'imposer à ses ressortissants des conditions plus défavorables que celles qu'il impose ou applique aux mêmes activités pratiquées par les ressortissants d'autres États membres et qu'un régime d'autorisation comportant une limitation de la charge utile relève de l'article 3, et non pas de l'article 1, paragraphe 3, de la directive. Une telle limitation constituerait, au sens de l'article 3, une condition d'admission aux activités mentionnées dans la directive et serait, si elle répond à des finalités d'intérêt général, une condition licitement imposée aux ressortissants de cet État membre; l'article 1, paragraphe 3, de la directive ne viserait qu'un régime applicable à des entreprises établies hors de l'État qui délivre l'autorisation.

La *Commission* a confirmé son opinion selon laquelle l'article 1, paragraphe 3, de la directive doit recevoir une interprétation large et qu'un limitation de la charge utile, comme celle en cause dans le litige au principal, est incompatible avec cette disposition.

L'avocat général a présenté ses conclusions à l'audience du 30 novembre 1982.

En droit

1 Par décision du 6 avril 1982, parvenue à la Cour le 7 avril, la section du contentieux du Raad van State a posé, en vertu de l'article 177 du traité CEE, trois questions préjudicielles sur l'effet en droit interne et sur l'interprétation de l'article 1, paragraphe 3, et de l'article 3, de la première directive du Conseil, du 23 juillet 1962, relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux (transports de marchandises par route pour compte d'autrui) (JO 1962, p. 2005), ainsi que sur l'interprétation de l'article 7 du traité CEE.

2 Ces questions ont été soulevées dans le cadre d'un recours introduit par une entreprise de transports établie aux Pays-Bas, spécialisée dans les déménagements internationaux, contre une décision de la «Commissie Grensoverschrij-

dend Beroepsgoederenvervoer» (Commission des transports internationaux de marchandises à titre professionnel) de la «Stichting Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie» (Fondation organisation néerlandaise des transports internationaux par route), rejetant une demande visant à obtenir une extension de sa capacité de transport affectée aux transports internationaux.

3 Il résulte du dossier qu'en vertu de décisions antérieures de la même autorité, la requérante bénéficie d'une capacité autorisée de 50,1 tonnes pour les transports intérieurs et, sur cette capacité globale, d'une capacité autorisée de 18 tonnes pour les transports internationaux. La requérante a demandé une augmentation de cette dernière capacité à 36,29 tonnes, représentant à l'époque sa capacité de transport effective, en vue d'être en mesure d'affecter l'ensemble de son parc automobile aux transports internationaux.

4 Cette demande a été refusée par la Commissie Grensoverschrijdend Beroepsgoederenvervoer en vertu de la législation nationale applicable aux transports de marchandises par route, à savoir la «Wet Autovervoer Goederen» (loi relative aux transports de marchandises par route), du 4 août 1951, et le «Uitvoeringsbesluit Autovervoer Goederen» (règlement d'exécution relatif aux transports de marchandises par route), du 16 janvier 1954. Le refus était motivé par le fait que l'intérêt général des transports s'opposait à l'extension de la capacité autorisée, qui ne serait pas justifiée par les besoins existants en matière de transports trans-frontières, une enquête ayant révélé que la société Smit ne faisait qu'un usage incomplet de la capacité qui lui avait déjà été attribuée.

5 Devant le Raad van State, la requérante a invoqué la directive du 23 juillet 1962, aux termes de laquelle certains transports, dont les déménagements par des entreprises spécialement équipées à cet effet, ne devront plus être soumis à un régime de contingentement. Elle a fait valoir que la législation néerlandaise, en ce qu'elle permet de limiter la capacité de transports intracommunautaires, ne serait pas conforme à cette directive et que son application aurait pour effet d'imposer un désavantage concurrentiel aux entreprises de transports établies aux Pays-Bas par rapport aux entreprises de déménagement des autres États membres.

6 La Commissie Grensoverschrijdend Beroepsgoederenvervoer a, de son côté, attiré l'attention sur l'article 3 de la même directive, aux termes duquel celle-ci ne modifie pas les conditions auxquelles chaque État membre subordonne l'admission de ses propres ressortissants aux activités qui y sont visées.

7 Le Raad van State estimant qu'il se pose un problème d'interprétation du droit communautaire, a soulevé les questions rappelées ci-après.

Sur la première question

8 La première question du Raad van State est libellée comme suit:

Appartient-il à une juridiction nationale de contrôler la conformité de la législation nationale en la matière avec les dispositions de l'article 1, troisième paragraphe, et de l'article 3 de la première directive du Conseil des Communautés européennes, du 23 juillet 1962 (JO du 6. 8. 1962, p. 2005), relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux de marchandises par route (modifiée en dernier lieu par la directive du Conseil du 20. 2. 1978, 78/175/CEE, JO L 54, p. 18), lorsqu'une appelante se prévaut devant cette juridiction desdites dispositions?

9 Pour répondre à cette question, il suffit de renvoyer à la jurisprudence constante de la Cour relative à l'application judiciaire des directives, rappelée en dernier lieu dans l'arrêt du 19 janvier 1982 (Ursula Becker, affaire 8/81, Recueil p. 53).

10 Il résulte de cette jurisprudence que, chaque fois que les dispositions d'une directive sont, de par leur contenu, inconditionnelles et suffisamment précises, elles peuvent être invoquées en justice par les particuliers dans le cas où l'État membre concerné n'a pas correctement exécuté la directive dans le cadre de sa législation nationale.

11 Les dispositions invoquées par la requérante au principal répondent à ces critères. L'article 1, paragraphe 3, énonce en effet une prohibition inconditionnelle et précise en ce qu'il interdit l'application de tout contingentement

ou restriction quantitative aux transportés visés par l'annexe II de la directive. Quant à l'article 3, il réserve aux États membres certains pouvoirs en ce qui concerne les conditions d'admission applicables aux entreprises de transport relevant de leur juridiction. Par sa nature, en tant qu'elle constitue une délimitation de la compétence des États membres en la matière, cette disposition est également susceptible d'application judiciaire au cas où il apparaîtrait que les autorités nationales auraient dépassé les limites de leurs pouvoirs tels qu'ils sont définis par la directive.

12 Il y a donc lieu de répondre à la première question qu'il appartient à une juridiction nationale de contrôler la conformité de la législation nationale en la matière avec les dispositions de l'article 1, paragraphe 3, et de l'article 3 de la première directive du Conseil, relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux, lorsqu'une partie se prévaut devant cette juridiction desdites dispositions.

Sur la deuxième question

13 La deuxième question du Raad van State est libellée comme suit:

Dans l'affirmative, les dispositions mentionnées peuvent-elles être interprétées en ce sens que les autorités compétentes d'un État membre sont en droit de maintenir, à l'égard des entreprises établies dans cet État membre lui-même, un régime d'autorisation pour la catégorie de transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui faisant l'objet de l'annexe II à la directive, lorsqu'un tel régime vise à limiter la charge utile exploitée par ces entreprises dans les transports internationaux, même si ces entreprises satisfont aux conditions de solvabilité et de qualification professionnelle posées en la matière par la législation nationale en ce qui concerne l'admission aux transports nationaux et internationaux, et même si, en vertu du régime national d'autorisation applicable aux transports nationaux, la charge utile autorisée dont elles disposent est suffisante?

14 La réponse à cette question doit être dégagée de l'objet et du système de la directive du 23 juillet 1962.

15 Aux termes de l'article 1 de la directive, les États membres avaient l'obligation de libérer, au plus tard avant la fin de l'année 1962, les transports inter-

nationaux de marchandises par route pour compte d'autrui avec d'autres États membres, énumérés aux annexes I et II. Selon le paragraphe 3 du même article, «les transports faisant l'objet de l'annexe II ne devront plus être soumis à un régime de contingentement. Ils pourront cependant demeurer sujets à autorisation pour autant qu'aucune restriction quantitative n'en résulte; chaque État membre devra en pareil cas veiller à ce qu'une décision intervienne dans les cinq jours suivant l'introduction de la demande d'autorisation».

16 Aux termes de l'article 3, «la présente directive ne modifie pas les conditions auxquelles chaque État membre subordonne l'admission de ses propres ressortissants aux activités qui y sont visées». Ainsi que la Commission l'a fait remarquer avec raison en cours de procédure, cette disposition doit être comprise comme visant l'admission, par chaque État membre, aux activités de transport visées des entreprises établies sur son territoire, quelle que soit, par ailleurs, la nationalité des personnes concernées.

17 La Commission, appuyant la position prise par la requérante au principal, considère que la règle relative à la suppression, par l'article 1, paragraphe 3, de la directive, de tous les contingentements peut être invoquée indistinctement par toutes les entreprises de transport de la Communauté et que, par voie de conséquence, les «conditions» dont il est question à l'article 3 de la directive concerneraient seulement des conditions de qualité et non des conditions de caractère quantitatif, du genre de celles qui sont prévues par la législation néerlandaise.

18 Les gouvernements de la république fédérale d'Allemagne, de la République française et du royaume des Pays-Bas, par contre, estiment que la notion de «conditions» figurant à l'article 3 a une portée générale et qu'elle englobe donc également des conditions relatives à la limitation de la capacité de transport, telles qu'on les trouverait non seulement dans la législation néerlandaise, mais également dans la législation des autres États membres.

19 En présence de ces interprétations divergentes, il y a lieu de constater d'abord que la directive du 23 juillet 1962 constitue une première mesure visant à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux et qu'elle se place, d'après son deuxième considérant, dans la perspective d'un «élargissement progressif» des transports internationaux de marchandises par route en tenant compte des exigences du développement des échanges et des trafics à l'intérieur de la Communauté.

20 Il apparaît ainsi, et le contenu des annexes I et II de la directive le confirme, que celle-ci vise à la libération de certaines catégories de transports par route à l'intérieur de la Communauté, mais sans fixer encore des conditions uniformes d'admission aux activités en question.

21 Si, dans ces conditions, l'article 1, paragraphe 3, de la directive prévoit que les transports faisant l'objet de l'annexe II ne seront plus soumis à un régime de contingentement, mais qu'ils peuvent demeurer sujets à autorisation pour autant qu'aucune restriction quantitative n'en résulte, les termes de «contingentement» et de «restriction quantitative» ne peuvent se rapporter qu'aux mesures qu'un État membre applique à des transports effectués par des entreprises établies dans un autre État membre.

22 La disposition figurant au même article 1, paragraphe 3, selon laquelle chaque État membre doit veiller à ce qu'une décision sur la demande d'autorisation intervienne dans les cinq jours, s'explique d'ailleurs seulement, dans le cadre de la directive en question, à partir de l'hypothèse d'une demande d'autorisation provenant d'un autre État membre.

23 Cette interprétation s'accorde avec le contenu de l'article 3 de la directive, qui laisse aux États membres le pouvoir de déterminer les conditions d'admission des entreprises établies sur leur territoire aux activités de transport visées par la directive, et qui comporte ainsi, à défaut d'autres dispositions de droit communautaire applicables dans ce domaine, la possibilité, pour un État membre, d'imposer à ces entreprises des conditions relatives à la limitation de leur capacité de transport.

24 Par conséquent, on ne saurait, en l'état actuel du droit communautaire, considérer comme contraire à la directive la législation d'un État membre qui vise à limiter la capacité, dans le domaine des transports internationaux relevant de l'annexe II de la directive, en vue de maintenir un équilibre entre les besoins de transport et la capacité disponible.

25 Il y a donc lieu de répondre à la deuxième question que les dispositions mentionnées doivent être interprétées en ce sens que les autorités compétentes d'un État membre sont en droit de maintenir, à l'égard des entreprises établies dans cet État membre même, un régime d'autorisation pour la caté-

gorie de transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui faisant l'objet de l'annexe II de la directive, lorsqu'un tel régime vise à limiter la charge utile exploitée par ces entreprises dans les transports internationaux, même si ces entreprises remplissent toutes les autres conditions posées par la législation nationale pour l'admission aux transports nationaux et internationaux.

Sur la troisième question

26 La troisième question du Raad van State est formulée comme suit:

Si la réponse à la deuxième question est affirmative, un interprétation correcte de l'interdiction, énoncée à l'article 7 du traité CEE, des discriminations fondées sur la nationalité implique-t-elle que le maintien d'un régime légal d'autorisation, soumettant les entreprises de transports établies dans un État membre à des restrictions quantitatives en ce qui concerne la charge utile exploitée dans les transports internationaux entre les États membres, est exclu lorsque les entreprises de transports établies dans d'autres États membres ne (sont) pas (ne peuvent pas être) soumises, par cet État membre, à de telles restrictions, en vertu du droit communautaire?

27 Il résulte de la réponse à la deuxième question que la directive du Conseil repose, en l'absence d'une politique commune en la matière, sur la reconnaissance d'une répartition des responsabilités entre les États membres, en ce sens que chaque État peut déterminer, pour les entreprises établies sur son territoire, les conditions d'admission aux activités de transport visées par la directive, en vue de maintenir, pour autant que de besoin, un équilibre entre l'offre et la demande, dans le secteur en question. On ne saurait considérer comme une discrimination contraire au traité l'application d'une législation nationale en raison de la circonstance que d'autres États membres appliquent éventuellement des limitations moins rigoureuses aux entreprises de transports établies sur leur territoire. En effet, l'article 7 du traité vise à éliminer les discriminations selon la nationalité pouvant résulter de la législation ou des pratiques administratives d'un même État membre et non les disparités de traitement qui découlent, pour les entreprises des différents États membres, en l'absence d'une politique commune en matière de transports, de la disparité des législations nationales.

28 Il y a donc lieu de répondre à la troisième question qu'on ne saurait considérer comme une discrimination contraire à l'article 7 du traité CEE le fait qu'en vertu de la directive du 23 juillet 1962, un État membre soumet les entreprises de transports établies sur son territoire à des restrictions quantitatives en ce qui concerne la charge utile exploitée dans les transports internationaux entre les État membres, alors qu'il a l'obligation d'admettre sur son territoire, en vertu de l'article 1, paragraphe 3, de la même directive, sans restriction aucune, les transports originaires d'autres États membres, même dans le cas où ces États appliqueraient des conditions d'admission plus favorables en matière de capacité de transport aux entreprises établies sur leur territoire.

Sur les dépens

29 Les frais exposés par le gouvernement du royaume des Pays-Bas, le gouvernement de la république fédérale d'Allemagne, le gouvernement de la République française et la Commission des Communautés européennes, qui ont soumis des observations à la Cour, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement. La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction nationale, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens.

Par ces motifs,

LA COUR,

statuant sur les questions à elle soumises par la section du contentieux du Conseil d'État des Pays-Bas par décision du 6 avril 1982, dit pour droit:

1) Il appartient à une juridiction nationale de contrôler la conformité de la législation nationale en la matière avec les dispositions de l'article 1, paragraphe 3, et de l'article 3 de la première directive du Conseil, du 23 juillet 1962, relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux de marchandises par route lorsqu'une partie se prévaut devant cette juridiction desdites dispositions.

2) **Les dispositions mentionnées doivent être interprétées en ce sens que les autorités compétentes d'un État membre sont en droit de maintenir, à l'égard des entreprises établies dans cet État membre même, un régime d'autorisation pour la catégorie de transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui faisant l'objet de l'annexe II de la directive, lorsqu'un tel régime vise à limiter la charge utile exploitée par ces entreprises dans les transports internationaux, même si ces entreprises remplissent toutes les autres conditions posées par la législation nationale pour l'admission aux transports nationaux et internationaux.**

3) **Ne saurait être considéré comme une discrimination contraire à l'article 7 du traité CEE le fait qu'en vertu de la directive du 23 juillet 1962, un État membre soumet les entreprises de transports établies sur son territoire à des restrictions quantitatives en ce qui concerne la charge utile exploitée dans les transports internationaux entre les États membres, alors qu'il a l'obligation d'admettre sur son territoire, en vertu de l'article 1, paragraphe 3, de la même directive, sans restriction aucune, les transports originaires d'autres États membres, même dans le cas où ces États appliqueraient des conditions d'admission plus favorables en matière de capacité de transport aux entreprises établies sur leur territoire.**

Mertens de Wilmars Pescatore O'Keeffe Everling

Bosco Koopmans Due Bahlmann Galmot

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 25 janvier 1983.

Le greffier

P. Heim

Le président

J. Mertens de Wilmars