



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δεύτερο τμήμα)

της 11ης Ιουλίου 2018*

«Προδικαστική παραπομπή – Διεθνείς οδικές μεταφορές – Συμφωνία Συνδέσεως μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και της Τουρκίας – Άρθρο 9 – Πρόσθετο πρωτόκολλο – Άρθρα 41 και 42 – Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών – Ρήτρα standstill – Απόφαση 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως ΕΚ-Τουρκίας – Άρθρα 5 και 7 – Ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων – Εθνική ρύθμιση περιορίζουσα το δικαίωμα των επιχειρήσεων μεταφορών με έδρα την Τουρκία να εκτελούν μεταφορές με τα οχήματά τους στην επικράτεια του οικείου κράτους μέλους – Υποχρέωση αποκτήσεως είτε άδειας που χορηγείται εντός των ορίων ποσοστώσεως που καθορίζεται βάσει διμερούς συμφωνίας μεταξύ του εν λόγω κράτους μέλους και της Τουρκίας είτε άδειας που χορηγείται για μεμονωμένη μεταφορά ως προς την οποία υφίσταται σημαντικό δημόσιο συμφέρον»

Στην υπόθεση C-629/16,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Verwaltungsgerichtshof (Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο, Αυστρία) με απόφαση της 22ας Νοεμβρίου 2016 η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 7 Δεκεμβρίου 2016, στο πλαίσιο της ένδικης διαδικασίας που κίνησε ο

CX

παρισταμένης της:

Bezirkshauptmannschaft Schärding,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα),

συγκείμενο από τους Μ. Pešić, πρόεδρο τμήματος, Α. Rosas, C. Toader, Α. Prechal και Ε. Jarašiūnas (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Η. Saugmandsgaard Øe

γραμματέας: Μ. Aleksejev, διοικητικός υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 31ης Ιανουαρίου 2018,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- ο CX, εκπροσωπούμενος από τους V. Weiss, Η. Wollmann και V. Wolfbauer, Rechtsanwälte,
- η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους S. Rubenz, Μ. Klamert, J. Bauer και G. Eberhard,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

- η Ουγγρική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους M. Z. Fehér και G. Κοός, καθώς και από την E. Sebestyén,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους W. Mölls και L. Havas, καθώς και από την M. Afonso,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 26ης Απριλίου 2018,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία της Συμφωνίας Συνδέσεως μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και της Τουρκίας, η οποία υπογράφηκε στις 12 Σεπτεμβρίου 1963, στην Άγκυρα, από την Τουρκική Δημοκρατία, αφενός, και από τα κράτη μέλη της ΕΟΚ και την Κοινότητα, αφετέρου, και η οποία συνάφθηκε, εγκρίθηκε και επικυρώθηκε εξ ονόματος της τελευταίας με την απόφαση 64/732/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 23ης Δεκεμβρίου 1963 (ΕΕ ειδ. έκδ. 11/001, σ. 48, στο εξής: Συμφωνία ΕΟΚ-Τουρκίας), του πρόσθετου πρωτοκόλλου, το οποίο υπογράφηκε στις 23 Νοεμβρίου 1970, στις Βρυξέλλες, ως παράρτημα της Συμφωνίας ΕΟΚ-Τουρκίας και το οποίο συνάφθηκε, εγκρίθηκε και επικυρώθηκε εξ ονόματος της Κοινότητας με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2760/72 του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 1972 (ΕΕ ειδ. έκδ. 11/002, σ. 149) (στο εξής: πρόσθετο πρωτόκολλο), και της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως ΕΚ-Τουρκίας, της 22ας Δεκεμβρίου 1995, για την εφαρμογή της οριστικής φάσης της τελωνειακής ένωσης (ΕΕ 1996, L 35, σ. 1, στο εξής: απόφαση 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαδικασίας που κίνησε ο CX σχετικά με πρόστιμο που του επέβαλε η Bezirkshauptmannschaft Schärding (διοικητική αρχή του διαμερίσματος του Schärding, Αυστρία) για τον λόγο ότι πραγματοποίησε επαγγελματική μεταφορά εμπορευμάτων από την Τουρκία στο αυστριακό έδαφος χωρίς να διαθέτει την απαιτούμενη άδεια.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

- 3 Το άρθρο 1 της Συμφωνίας ΕΟΚ-Τουρκίας ορίζει τα εξής:

«Διά της παρούσης συμφωνίας συνιστάται σύνδεση μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και της Τουρκίας.»

- 4 Το άρθρο 2 της Συμφωνίας έχει ως ακολούθως:

«1. Αντικείμενο της συμφωνίας [ΕΟΚ-Τουρκίας] είναι η προαγωγή της συνεχούς και ισορρόπου ενισχύσεως των εμπορικών και οικονομικών σχέσεων μεταξύ των μερών, λαμβανομένης πλήρως υπόψη της ανάγκης εξασφαλίσεως της επιταχυνομένης αναπτύξεως της τουρκικής οικονομίας και της ανυψώσεως του επιπέδου απασχολήσεως και των όρων διαβίωσης του τουρκικού λαού.

2. Για την επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο, η σταδιακή δημιουργία μιας τελωνειακής ένωσης προβλέπεται υπό τους όρους και σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που αναφέρονται στα άρθρα 3, 4 και 5.

3. Η σύνδεση περιλαμβάνει:

- α) μια προπαρασκευαστική φάση·
- β) μια μεταβατική φάση·
- γ) μια οριστική φάση.»

5 Το άρθρο 5 της εν λόγω Συμφωνίας προβλέπει τα εξής:

«Η οριστική φάση βασίζεται στην τελωνειακή ένωση και συνεπάγεται την ενίσχυση του συντονισμού της οικονομικής πολιτικής των συμβαλλομένων μερών.»

6 Το άρθρο 7 της Συμφωνίας ορίζει τα εξής:

«Τα συμβαλλόμενα μέρη λαμβάνουν όλα τα γενικά ή ειδικά μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη συμφωνία [ΕΟΚ-Τουρκίας].

Απέχουν από κάθε μέτρο που είναι δυνατό να θέσει σε κίνδυνο την πραγματοποίηση των σκοπών της συμφωνίας [ΕΟΚ-Τουρκίας].»

7 Το άρθρο 9 της Συμφωνίας ΕΟΚ-Τουρκίας έχει ως εξής:

«Τα συμβαλλόμενα μέρη αναγνωρίζουν ότι, στο πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας [ΕΟΚ-Τουρκίας] και υπό την επιφύλαξη των ειδικών διατάξεων, οι οποίες θα ηδύναντο να θεσπισθούν σύμφωνα με το άρθρο 8, κάθε διάκριση που βασίζεται στην ιθαγένεια απαγορεύεται, σύμφωνα με την αρχή η οποία εκτίθεται στο άρθρο 7 της Συνθήκης [ΕΟΚ].»

8 Το άρθρο 10 της Συμφωνίας προβλέπει τα ακόλουθα:

«1. Η τελωνειακή ένωση που προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 της συμφωνίας [ΕΟΚ-Τουρκίας] εκτείνεται στο σύνολο των συναλλαγών επί εμπορευμάτων.

2. Η τελωνειακή ένωση περιλαμβάνει:

- την απαγόρευση επιβολής δασμών και φορολογικών επιβαρύνσεων ισοδυνάμου αποτελέσματος και ποσοτικών περιορισμών καθώς και κάθε άλλου μέτρου ισοδυνάμου αποτελέσματος επί των εισαγωγών και των εξαγωγών μεταξύ των Κρατών μελών της Κοινότητας και της Τουρκίας, που σκοπεί να εξασφαλίσει στην εθνική παραγωγή προστασία αντίθετη προς τους σκοπούς της συμφωνίας [ΕΟΚ-Τουρκίας].

[...]».

9 Το άρθρο 14 της Συμφωνίας προβλέπει τα εξής:

«Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν να εμπνέονται από τα άρθρα 55, 56 και 58 μέχρι και 65 της Συνθήκης [ΕΟΚ] για την κατάργηση μεταξύ τους των περιορισμών στην ελευθερία παροχής υπηρεσιών.»

10 Το άρθρο 15 της Συμφωνίας ορίζει τα εξής:

«Οι προϋποθέσεις και ο τρόπος για την επέκταση στην Τουρκία των διατάξεων της Συνθήκης [ΕΟΚ] καθώς και οι εκτελεστικές πράξεις των διατάξεων αυτών σε ό,τι αφορά τις μεταφορές θα καθορισθούν λαμβανομένης υπόψη της γεωγραφικής θέσεως της Τουρκίας.»

- 11 Το άρθρο 41 του προσθέτου πρωτοκόλλου, που περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο II, που τιτλοφορείται «Δικαίωμα εγκαταστάσεως, υπηρεσίες και μεταφορές», του τίτλου II, που επιγράφεται «Κυκλοφορία των προσώπων και των υπηρεσιών», του εν λόγω πρωτοκόλλου, προβλέπει τα ακόλουθα:

«1. Τα συμβαλλόμενα μέρη δεν επιβάλλουν μεταξύ τους νέους περιορισμούς στην ελευθερία εγκαταστάσεως και στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών.

2. Το Συμβούλιο συνδέσεως ορίζει, σύμφωνα με τις αρχές των άρθρων 13 και 14 της συμφωνίας [ΕΟΚ-Τουρκίας], τον ρυθμό και τον τρόπο κατά τον οποίο τα συμβαλλόμενα μέρη καταργούν προοδευτικά μεταξύ τους τους περιορισμούς στην ελευθερία εγκαταστάσεως και στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών.

Το Συμβούλιο συνδέσεως ορίζει τον ρυθμό και τον τρόπο αυτό για τις διάφορες κατηγορίες δραστηριοτήτων, λαμβάνοντας υπόψη ανάλογες διατάξεις που έχουν ήδη θεσπισθεί από την Κοινότητα στους τομείς αυτούς, καθώς και την ειδική κατάσταση της Τουρκίας στον οικονομικό και κοινωνικό τομέα. Δίδεται προτεραιότητα στις δραστηριότητες που συμβάλλουν ιδιαίτερα στην ανάπτυξη της παραγωγής και των συναλλαγών.»

- 12 Το άρθρο 42, παράγραφος 1, του προσθέτου πρωτοκόλλου ορίζει τα εξής:

«Το Συμβούλιο Συνδέσεως επεκτείνει στην Τουρκία, με τρόπο που αποφασίζει, λαμβάνοντας υπόψη ιδίως τη γεωγραφική θέση της Τουρκίας, τις διατάξεις της Συνθήκης [ΕΟΚ] που εφαρμόζονται στις μεταφορές. Είναι δυνατό, υπό τις ίδιες προϋποθέσεις, να επεκτείνει στην Τουρκία τις πράξεις που έχουν εκδοθεί από την Κοινότητα κατ' εφαρμογή των διατάξεων για τις σιδηροδρομικές, τις οδικές και τις θαλάσσιες μεταφορές.»

- 13 Το άρθρο 62 του πρωτοκόλλου αυτού προβλέπει ότι το πρόσθετο πρωτόκολλο αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της Συμφωνίας ΕΟΚ-Τουρκίας.

- 14 Το άρθρο 1 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως έχει ως ακολούθως:

«Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της συμφωνίας [ΕΟΚ-Τουρκίας], του προσθέτου και του συμπληρωματικού πρωτοκόλλου της, το [Συμβούλιο Συνδέσεως] καθορίζει διά της παρούσης τους κανόνες για την εφαρμογή της οριστικής φάσης της τελωνειακής ένωσης, που προβλέπεται στα άρθρα 2 και 5 της προαναφερθείσας συμφωνίας.»

- 15 Το άρθρο 5 της αποφάσεως αυτής, το οποίο περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο I που αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων και την εμπορική πολιτική, ορίζει, στο τμήμα II, με τίτλο «Κατάργηση των ποσοτικών περιορισμών και των μέτρων ισοδυνάμου αποτελέσματος», της εν λόγω αποφάσεως, τα εξής:

«Οι ποσοτικοί περιορισμοί επί των εισαγωγών καθώς και όλα τα μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος απαγορεύονται μεταξύ των συμβαλλομένων μερών.»

- 16 Το άρθρο 6 της εν λόγω αποφάσεως ορίζει τα εξής:

«Οι ποσοτικοί περιορισμοί επί των εξαγωγών, καθώς και όλα τα μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος, απαγορεύονται μεταξύ των συμβαλλομένων μερών.»

- 17 Το άρθρο 7 της ίδιας αποφάσεως έχει ως εξής:

«Οι διατάξεις των άρθρων 5 και 6 δεν αντιτίθενται στις απαγορεύσεις ή στους περιορισμούς εισαγωγών, εξαγωγών ή διαμετακομίσεων, που δικαιολογούνται από λόγους δημόσιας ηθικής, δημόσιας τάξεως, δημόσιας ασφάλειας, προστασίας της υγείας και της ζωής των ανθρώπων, των ζώων

ή των φυτών, προστασίας των εθνικών θησαυρών που έχουν καλλιτεχνική, ιστορική ή αρχαιολογική αξία, ή προστασίας της βιομηχανικής και εμπορικής ιδιοκτησίας. Οι απαγορεύσεις ή οι περιορισμοί αυτοί δεν δύνανται πάντως να αποτελούν ούτε μέσο αυθαίρετων διακρίσεων, ούτε συγκεκαλυμμένο περιορισμό στο εμπόριο μεταξύ των συμβαλλομένων μερών.»

Το αυστριακό δίκαιο

- 18 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του Güterbeförderungsgesetz 1995 (νόμου περί οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων του 1995, BGBl. 593/1995), όπως δημοσιεύθηκε στην BGBl. I, 96/2013 (στο εξής: GütbefG), προβλέπει τα εξής:

«Ο παρών ομοσπονδιακός νόμος διέπει:

1. την επαγγελματική μεταφορά εμπορευμάτων από επιχειρήσεις μεταφορών με μηχανοκίνητα οχήματα οδικής κυκλοφορίας, με ή χωρίς ρυμουλκούμενα, των οποίων το συνολικό επιτρεπόμενο βάρος υπερβαίνει τα 3 500 κιλά,

[...].»

- 19 Το άρθρο 2 του νόμου αυτού, με τίτλο «Υποχρέωση λήψεως αδειας και είδη αδειών», ορίζει, στην παράγραφο 1, τα εξής:

«Η επαγγελματική μεταφορά εμπορευμάτων με μηχανοκίνητα οχήματα μπορεί να εκτελείται μόνο βάσει σχετικής αδειας, εκτός εάν ο παρών νόμος ορίζει διαφορετικά (άρθρο 4). [...]»

- 20 Το άρθρο 7, παράγραφος 1, του εν λόγω νόμου έχει ως εξής:

«Η επαγγελματική μεταφορά εμπορευμάτων με μηχανοκίνητα οχήματα από τόπο εκτός του ομοσπονδιακού εδάφους προς το ομοσπονδιακό έδαφος ή μέσω του ομοσπονδιακού εδάφους, ή από τόπο εντός του ομοσπονδιακού εδάφους προς την αλλοδαπή επιτρέπεται, πέραν των κατόχων των αδειών που προβλέπει το άρθρο 2, και στις επιχειρήσεις οι οποίες βάσει της νομοθεσίας που ισχύει στο κράτος του τόπου εγκαταστάσεώς τους δικαιούνται να εκτελούν μεταφορές εμπορευμάτων με μηχανοκίνητα οχήματα και κατέχουν μία εκ των ακόλουθων αδειών:

1. κοινοτική άδεια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) 1072/2009 [του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (ΕΕ 2009, L 300, σ. 72)],

2. άδεια χορηγούμενη βάσει της [αποφάσεως του συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Διασκέψεως των Υπουργών Μεταφορών (ΕΔΥΜ), της 14ης Ιουνίου 1973, σχετικά με τη θέση σε ισχύ μιας πολυμερούς ποσόστωσης για τις διεθνείς οδικές μεταφορές],

3. άδεια του Υπουργού Μεταφορών, Καινοτομίας και Τεχνολογίας για τη μεταφορά προς, μέσω και από την Αυστρία,

4. άδεια του Υπουργού Μεταφορών, Καινοτομίας και Τεχνολογίας η οποία εκδίδεται βάσει διακρατικών συμφωνιών. [...]»

- 21 Το άρθρο 8 του GütbefG, με τίτλο «Χορήγηση των αδειών», ορίζει τα εξής:

«(1) Η άδεια που προβλέπει το άρθρο 7, παράγραφος 1, σημείο 3, χορηγείται για μεμονωμένες μεταφορές εμπορευμάτων. Η άδεια αυτή χορηγείται μόνον όταν υφίσταται σημαντικό δημόσιο συμφέρον. Ο αιτών οφείλει να αποδείξει επαρκώς ότι το συγκεκριμένο δρομολόγιο δεν μπορεί να

αποφευχθεί ούτε με τη λήψη οργανωτικών μέτρων ούτε με την επιλογή άλλων μέσων μεταφοράς. Η άδεια δεν χορηγείται όταν (λαμβανομένων υπόψη, ιδίως, των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς στο ομοσπονδιακό έδαφος) δεν συντρέχει ανάγκη για την αιτούμενη μεταφορά εμπορευμάτων. Συναφώς, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα εθνικά συμφέροντα της Αυστρίας στους τομείς των μεταφορών και της οικονομίας, η προστασία του πληθυσμού και του περιβάλλοντος, καθώς και η δυνατότητα εκτέλεσής της μεταφοράς εμπορευμάτων με τη χρήση άλλων υποδομών μεταφοράς. [...]

(3) Δυνάμει του παρόντος ομοσπονδιακού νόμου, μπορούν να συνάπτονται συμφωνίες διασυνοριακής μεταφοράς εμπορευμάτων σύμφωνα με το άρθρο 7, εφόσον τούτο επιβάλλεται από τον όγκο της διεθνούς κυκλοφορίας εμπορευμάτων. Στις συμφωνίες πρέπει να προβλέπεται ότι μηχανοκίνητα οχήματα με πινακίδες κυκλοφορίας της αλλοδαπής μπορούν να εκτελούν δρομολόγια προς, μέσω και από την Αυστρία βάσει της αρχής της αμοιβαιότητας. Στο πλαίσιο αυτό μπορούν να καθορίζονται και ποσοτώσεις σε διακρατικό επίπεδο, αφού ληφθούν υπόψη τα συμφέροντα της Αυστρίας στους τομείς των μεταφορών και της οικονομίας, καθώς και η προστασία του πληθυσμού και του περιβάλλοντος. [...]

(4) Οι άδειες βάσει των συμφωνημένων ποσοτώσεων χορηγούνται στο πλαίσιο απλοποιημένης διαδικασίας. Η αρμόδια αρχή μπορεί να εκδίδει σχετικές βεβαιώσεις ότι πληρούνται οι συμφωνημένες προϋποθέσεις, ιδίως η τήρηση της συμφωνημένης ποσοτώσεως (άδεια βάσει ποσοτώσεως). [...]

(5) Με κανονιστική απόφαση του Ομοσπονδιακού Υπουργού Μεταφορών, Καινοτομίας και Τεχνολογίας καθορίζεται το περιεχόμενο της κατά την παράγραφο 4 βάσει ποσοτώσεως χορηγούμενης άδειας όσον αφορά τη διάρκεια, την έκταση και τον σκοπό της, προσδιορίζεται η μορφή της άδειας και η διαδικασία αδειοδότησεως, καθώς και η επαγγελματική ικανότητα και οι προϋποθέσεις ασκήσεως της εμπορικής δραστηριότητας του μεταφορέα εμπορευμάτων που απαιτούνται για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων. Αιτήσεις νέων υποψηφίων για την έκδοση άδειας βάσει ποσοτώσεως πρέπει να εξετάζονται δεόντως σε σχέση με τα μερίδια στην αγορά των επιχειρήσεων που ήδη δραστηριοποιούνται στη διασυνοριακή μεταφορά εμπορευμάτων. [...]

22 Το άρθρο 9 του εν λόγω νόμου προβλέπει τα ακόλουθα:

«(1) Ο μεταφορέας πρέπει να μεριμνά ώστε τα έγγραφα για την πιστοποίηση των κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, αδειών να υπάρχουν στο όχημα πλήρως συμπληρωμένα και, εφόσον είναι αναγκαίο, θεωρημένα από την αρμόδια αρχή σε κάθε διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων και καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής.

(2) Σε κάθε διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων, ο οδηγός πρέπει καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής να φέρει μαζί του τα έγγραφα για την πιστοποίηση των κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, αδειών πλήρως συμπληρωμένα και, εφόσον είναι αναγκαίο, θεωρημένα από την αρμόδια αρχή και να τα επιδεικνύει στα όργανα εποπτείας εφόσον του ζητηθούν.

[...]»

23 Το άρθρο 23 του εν λόγω νόμου προβλέπει τα εξής:

«(1) [...] [δ]ιαπράττει διοικητική παράβαση που τιμωρείται με πρόστιμο έως 7 267 ευρώ επιχειρηματίας ο οποίος,

[...]

3. εκτελεί μεταφορές δυνάμει των άρθρων 7 έως 9 χωρίς την αναγκαία για τον σκοπό αυτόν άδεια ή παραβιάζει επιταγές ή απαγορεύσεις που προβλέπονται από διακρατικές συμφωνίες·

[...]».

24 Το άρθρο 4 της Abkommen zwischen dem Bundesminister für Handel und Gewerbe Industrie der Republik Österreich und dem Außenminister türkischen der Republik über den internationalen Straßentransport (συμφωνίας μεταξύ του ομοσπονδιακού Υπουργού Εμπορίου, Βιοτεχνίας και Βιομηχανίας της Δημοκρατίας της Αυστρίας και του Υπουργού Εξωτερικών της Δημοκρατίας της Τουρκίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές, BGBl. 274/1970), όπως δημοσιεύθηκε στην BGBl. 327/1976 (στο εξής: συμφωνία Αυστρίας-Τουρκίας για τις οδικές μεταφορές), έχει ως εξής:

«1. Για μηχανοκίνητα οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκούμενων, τα οποία έχουν καταχωριστεί σε ένα από τα δύο κράτη και τα οποία χρησιμοποιούνται για μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ των εν λόγω κρατών ή για τη διαμετακομιστική μεταφορά μέσω των δύο αυτών κρατών απαιτείται σχετική άδεια.

2. Δεν απαιτείται άδεια για μετακινήσεις χωρίς φορτίο ή για οχήματα με ωφέλιμο φορτίο έως 2 τόνους.

[...]»

25 Το άρθρο 6 της συμφωνίας αυτής ορίζει τα εξής:

«1. Οι άδειες χορηγούνται στους επιχειρηματίες εκτελέσεως μεταφορών. Επιτρέπουν τη μεταφορά με τη χρήση μηχανοκίνητων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκούμενων οχημάτων.

2. Η άδεια που χορηγεί ένα κράτος επιτρέπει την εκτέλεση μεταφορών προς και από το άλλο κράτος, καθώς και τη διαμετακόμιση μέσω του κράτους αυτού.

3. Οι άδειες πρέπει να βρίσκονται στο όχημα κατά τη διάρκεια της διαδρομής μέσω του εδάφους του κράτους για το οποίο ισχύει η άδεια και πρέπει να επιδεικνύονται στα αρμόδια όργανα εποπτείας του κράτους αυτού εφόσον ζητηθούν.»

26 Το άρθρο 7 της εν λόγω συμφωνίας έχει ως εξής:

«1. Οι άδειες εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές του κράτους στο οποίο έχει καταχωριστεί το όχημα, για λογαριασμό της αρμόδιας αρχής του άλλου κράτους, εντός των ορίων της ποσοστώσεως η οποία καθορίζεται με κοινή συμφωνία των αρμόδιων αρχών των δύο κρατών έως τις 30 Νοεμβρίου κάθε έτους για το επόμενο έτος.

2. Οι αρμόδιες αρχές των δύο κρατών ανταλλάσσουν τον αναγκαίο αριθμό εγγράφων για τις μεταφορές με βάση την παρούσα συμφωνία.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

27 Ο CX είναι διαχειριστής της εταιρίας FU της οποίας η έδρα βρίσκεται στην Τουρκία και η οποία δραστηριοποιείται στις διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων.

28 Με απόφαση της 17ης Ιουνίου 2015, η διοικητική αρχή του διαμερίσματος του Schärding (Αυστρία) επέβαλε στον CX πρόστιμο ύψους 1453 ευρώ, για τον λόγο ότι η FU εκτέλεσε επαγγελματική μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς να διαθέτει την απαιτούμενη για τον σκοπό αυτό άδεια. Εν προκειμένω, επρόκειτο για μεταφορά προϊόντων κλωστοϋφαντουργίας που πραγματοποιήθηκε στις 2 Απριλίου 2015, από την Τουρκία με προορισμό τη Γερμανία, μέσω της Αυστρίας.

29 Ο CX προσέφυγε κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του Landesverwaltungsgericht Oberösterreich (περιφερειακού διοικητικού δικαστηρίου της Άνω Αυστρίας, Αυστρία). Με απόφαση της 28ης Δεκεμβρίου 2015, το ως άνω δικαστήριο απέρριψε την προσφυγή κρίνοντας ότι ο CX είχε

παραβεί τις διατάξεις του άρθρου 23, παράγραφος 1, σημείο 3, και του άρθρου 7, παράγραφος 1, σημείο 4, του *GütbefG*, καθώς και το άρθρο 4, σημείο 1, και τα άρθρα 6 και 7 της συμφωνίας Αυστρίας-Τουρκίας για τις οδικές μεταφορές, καθόσον ο οδηγός του οχήματος δεν ήταν σε θέση να επιδείξει την απαιτούμενη άδεια για την εκτέλεση της εν λόγω μεταφοράς μέσω του αυστριακού εδάφους.

- 30 Ο CX άσκησε, ενώπιον του *Verwaltungsgerichtshof* (Ανωτάτου Διοικητικού Δικαστηρίου, Αυστρία), αίτηση αναιρέσεως κατά της αποφάσεως αυτής. Ενώπιον του δικαστηρίου αυτού, ο CX ισχυρίστηκε ότι η ποσόστωση αδειών που χορηγούνται για τις διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων με προορισμό ή μέσω του εδάφους της Δημοκρατίας της Αυστρίας για τους Τούρκους μεταφορείς είναι ανεπαρκής, πράγμα το οποίο υποχρεώνει τους μεταφορείς αυτούς να χρησιμοποιούν τη «*Rollende Landstraße*» («κυλιόμενη οδό») η οποία καθιστά μεν δυνατή τη μεταφορά των ημιρυμουλκούμενων σιδηροδρομικών, πλην όμως συνεπάγεται πρόσθετο κόστος και παρατείνει τον χρόνο μεταφοράς σε σχέση με την οδική μεταφορά. Κατά τον CX, αυτή η ετήσια ποσόστωση αντιβαίνει στο υφιστάμενο καθεστώς συνδέσεως μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Δημοκρατίας της Τουρκίας και, ιδίως, στα άρθρα 5 και 6 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως, κατά το μέτρο που περιορίζει την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στο πλαίσιο της συνδέσεως αυτής και εισάγει διάκριση σε βάρος των Τούρκων μεταφορέων, λόγω ιθαγενείας, αντίθετη προς το άρθρο 9 της Συμφωνίας ΕΟΚ-Τουρκίας.
- 31 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, για τη μεταφορά των επίμαχων στην κύρια δίκη εμπορευμάτων, ο CX όφειλε να λάβει άδεια του Υπουργού Μεταφορών, Καινοτομίας και Τεχνολογίας βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 1, του *GütbefG* ή άδεια χορηγούμενη δυνάμει της Συμφωνίας Αυστρίας-Τουρκίας για τις οδικές μεταφορές η οποία προβλέπει ποσοστώσεις. Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι άδεια για μεμονωμένη μεταφορά εμπορευμάτων είναι δυνατό να χορηγηθεί, βάσει των διατάξεων του άρθρου 7, παράγραφος 1, σημείο 3, σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 8, παράγραφος 1, του *GütbefG*, μόνον όταν υφίσταται σημαντικό δημόσιο συμφέρον. Στον αιτούντα απόκειται να αποδείξει ότι η μεταφορά δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί με άλλα οργανωτικά μέτρα ούτε με την επιλογή άλλου μέσου μεταφοράς.
- 32 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι το ζήτημα που ανακύπτει στο πλαίσιο της υποθέσεως της οποίας έχει επιληφθεί έγκειται στο κατά πόσον ένα τέτοιο καθεστώς εισάγει δυσμενείς διακρίσεις σε βάρος των Τούρκων μεταφορέων. Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, στο πλαίσιο αυτό, αν ο CX μπορεί να επικαλεστεί την ελευθερία κυκλοφορίας των εμπορευμάτων μεταξύ της Ένωσης και της Τουρκίας, καίτοι η FU είναι επιχείρηση μεταφοράς εμπορευμάτων η οποία δεν κατασκευάζει η ίδια τα εν λόγω εμπορεύματα.
- 33 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο φρονεί ότι η διαφορά της κύριας δίκης πρέπει να εξεταστεί όχι υπό το πρίσμα της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, αλλά υπό το πρίσμα της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών.
- 34 Υπό τις συνθήκες αυτές, το *Verwaltungsgerichtshof* (Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Αποκλείει το δικαίωμα της Ένωσης και ιδίως η Συμφωνία [ΕΟΚ-Τουρκίας], το πρόσθετο πρωτόκολλο [...] καθώς και η απόφαση 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως [...], εθνική ρύθμιση η οποία επιτρέπει σε επιχειρήσεις μεταφοράς εμπορευμάτων με έδρα στην Τουρκία να εκτελούν διεθνείς επαγγελματικές μεταφορές εμπορευμάτων με μηχανοκίνητα οχήματα προς ή μέσω του εδάφους της Δημοκρατίας της Αυστρίας μόνον εφόσον διαθέτουν άδειες για τα μηχανοκίνητα οχήματα οι οποίες έχουν εκδοθεί εντός των ορίων ποσοστώσεως που έχει καθορισθεί στο πλαίσιο διμερούς συμφωνίας μεταξύ της Δημοκρατίας της Αυστρίας και της Δημοκρατίας της Τουρκίας ή τους έχει χορηγηθεί άδεια για

μεμονωμένη μεταφορά εμπορευμάτων ως προς την οποία υφίσταται σημαντικό δημόσιο συμφέρον και ο αιτών αποδεικνύει επαρκώς ότι το συγκεκριμένο δρομολόγιο δεν μπορεί να αποφευχθεί ούτε με τη λήψη οργανωτικών μέτρων ούτε με την επιλογή άλλου μέσου μεταφοράς;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

- 35 Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν οι διατάξεις της Συμφωνίας ΕΟΚ-Τουρκίας, του πρόσθετου πρωτοκόλλου και της απόφασης 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως έχουν την έννοια ότι αντιτίθενται σε ρύθμιση κράτους μέλους, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, δυνάμει της οποίας οι επιχειρήσεις οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων με έδρα την Τουρκία δύνανται να εκτελούν τέτοια μεταφορά με προορισμό το εν λόγω κράτος μέλος ή μέσω του εδάφους του μόνον εφόσον διαθέτουν έγγραφα που εκδίδονται εντός των ορίων της ποσόστωσης που καθορίζεται για αυτό το είδος μεταφοράς βάσει της διμερούς συμφωνίας που συνήφθη μεταξύ του εν λόγω κράτους μέλους και της Τουρκικής Δημοκρατίας ή εφόσον τους έχει χορηγηθεί άδεια λόγω σημαντικού δημόσιου συμφέροντος.
- 36 Συναφώς, παρατηρείται ότι, στο πλαίσιο της συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας, η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και οι μεταφορές αποτελούν τομείς που υπόκεινται σε διαφορετικούς κανόνες οι οποίοι αντικατοπτρίζουν, όπως επισήμαναν ο γενικός εισαγγελέας με το σημείο 41 των προτάσεων του και το αιτούν δικαστήριο με την αίτηση προδικαστικής απόφασης, διαφορετικό βαθμό απελευθέρωσης των σχετικών αγορών. Πράγματι, ενώ η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων μεταξύ της Ένωσης και της Τουρκίας διέπεται, ιδίως, από την απόφαση 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως, οι τομείς των υπηρεσιών και των μεταφορών, εξακολουθούν, ως επί το πλείστον, στο παρόν στάδιο εξέλιξης της συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας, να μην έχουν απελευθερωθεί.
- 37 Προκειμένου να κριθεί αν μια εθνική νομοθετική ρύθμιση εμπίπτει σε κάποια από τις εν λόγω ελευθερίες, από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το αντικείμενο της σχετικής νομοθετικής ρυθμίσεως (αποφάσεις της 23ης Ιανουαρίου 2014, DMC, C-164/12, EU:C:2014:20, σκέψη 29 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία, καθώς και της 7ης Σεπτεμβρίου 2017, Eriom και Enka, C-6/16, EU:C:2017:641, σκέψη 40).
- 38 Εν προκειμένω, από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι ο *GütbefG* προβλέπει ένα σύστημα αδειών για τη μεταφορά εμπορευμάτων εντός της εθνικής επικράτειας. Το σύστημα αυτό μπορεί, όσον αφορά τους Τούρκους μεταφορείς, να λάβει τη μορφή άδειας χορηγούμενης εντός των ορίων της ποσοστώσεως που καθορίζεται δυνάμει της συμφωνίας Αυστρίας-Τουρκίας για τις οδικές μεταφορές ή άδειας χορηγούμενης για μεμονωμένη μεταφορά ως προς την οποία υφίσταται σημαντικό δημόσιο συμφέρον. Ως εκ τούτου, η εν λόγω ρύθμιση επιβάλλει περιορισμούς στην πρόσβαση των Τούρκων μεταφορέων στην αγορά διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων στο έδαφος της Αυστρίας.
- 39 Συνεπώς, μολονότι η επίμαχη στην κύρια δίκη κανονιστική ρύθμιση αφορά, σύμφωνα με τον τίτλο της, τη μεταφορά εμπορευμάτων, έχει ως αντικείμενο τον καθορισμό των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση της δραστηριότητας παροχής υπηρεσιών μεταφοράς στο αυστριακό έδαφος, τούτο δε ανεξαρτήτως των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.
- 40 Συναφώς, παρατηρείται ότι η επίμαχη στην κύρια δίκη νομοθεσία διαφέρει από εκείνη που εξετάστηκε στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 19ης Οκτωβρίου 2017, *Istanbul Lojistik* (C-65/16, EU:C:2017:770). Στην υπόθεση αυτή, η οποία αφορούσε τέλος επί των βαρέων φορτηγών οχημάτων το οποίο έπρεπε να καταβληθεί κατά τον χρόνο της εισόδου τους στην ουγγρική επικράτεια, στο πλαίσιο τόσο της διαδρομής μεταβάσεως όσο και της διαδρομής επιστροφής, και του οποίου το ύψος στηριζόταν σε κριτήρια τα οποία συνδέονταν, μεταξύ άλλων, με την ποσότητα των εμπορευμάτων που μπορούσαν να μεταφερθούν καθώς και με τον τόπο προορισμού τους, το Δικαστήριο, με τις σκέψεις 45 και 46 της αποφάσεώς του, έκρινε ότι, μολονότι το εν λόγω τέλος επί

των βαρέων φορτηγών οχημάτων δεν επιβαλλόταν σε αυτά καθαυτά τα μεταφερόμενα προϊόντα, εντούτοις έπληττε τα προϊόντα που μεταφέρονται με οχήματα ταξινομημένα σε τρίτη χώρα, κατά τη διέλευσή τους από τα σύνορα και έπρεπε, κατά συνέπεια, να εξεταστεί υπό το πρίσμα των διατάξεων που εφαρμόζονται στον τομέα της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων.

41. Εν προκειμένω, η επίμαχη στην κύρια δίκη ρύθμιση επιβάλλει όχι την καταβολή τέλους σε σχέση με τη μεταφορά εμπορευμάτων, αλλά τη λήψη προηγούμενης αδειάς για την πρόσβαση στην αγορά των μεταφορών στην αυστριακή επικράτεια, η οποία χορηγείται εντός των ορίων μιας ποσοτώσεως ή δυνάμει σημαντικού δημόσιου συμφέροντος, τούτο δε ανεξάρτητα από την ποσότητα των μεταφερομένων εμπορευμάτων.
42. Όσον αφορά επιχειρήσεις μεταφοράς που είναι εγκατεστημένες στην Τουρκία, όπως αυτή της οποίας ο CX είναι διαχειριστής, η εκ μέρους τους παροχή υπηρεσιών οδικής μεταφοράς εντός της αυστριακής επικράτειας εξαρτάται από την άδεια αυτή. Συνεπώς, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας με τα σημεία 69 έως 71 των προτάσεών του, η επίμαχη στην κύρια δίκη εθνική ρύθμιση θέτει ειδικώς τις προϋποθέσεις προσβάσεως στην αγορά υπηρεσιών και δεν μπορεί να τύχει του ίδιου χαρακτηρισμού με τη φορολογική φύσεως ρύθμιση η οποία αποτελούσε το αντικείμενο της υποθέσεως που μνημονεύεται στη σκέψη 40 της παρούσας αποφάσεως.
43. Κατά συνέπεια, ρύθμιση όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη πρέπει, λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας που υπομνήσθηκε στη σκέψη 37 της παρούσας αποφάσεως, να θεωρηθεί ότι εμπίπτει στον τομέα των μεταφορών και όχι στον τομέα της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, οπότε οι διατάξεις σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων μεταξύ της Τουρκικής Δημοκρατίας και της Ένωσης, όπως εκείνες της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως, δεν έχουν εφαρμογή στη διαφορά της κύριας δίκης. Το γεγονός το οποίο επικαλέστηκε ο CX, ότι το πρόσθετο κόστος που συνδέεται με την ενδεχόμενη χρήση εναλλακτικών διαδρομών ή τρόπων μεταφοράς μπορεί να έχει έμμεσο αντίκτυπο στην κυκλοφορία των εμπορευμάτων, είναι συναφώς άνευ σημασίας. Πράγματι, το ενδεχόμενο έμμεσου αντίκτυπου της επίμαχης ρυθμίσεως δεν αναιρεί τη διαπίστωση ότι σκοπός της οδηγίας είναι να θεσπίσει ορισμένες προϋποθέσεις για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς.
44. Επομένως, πρέπει να εξεταστεί αν, στο πλαίσιο της συνδέσεως μεταξύ της Τουρκικής Δημοκρατίας και της Ένωσης, υφίσταται διάταξη στον τομέα των υπηρεσιών μεταφοράς η οποία αντιτίθεται σε ρύθμιση κράτους μέλους όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη.
45. Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι από το άρθρο 15 της Συμφωνίας ΕΟΚ-Τουρκίας και από το άρθρο 42, παράγραφος 1, του πρόσθετου πρωτοκόλλου προκύπτει ότι οι διατάξεις του δικαίου της Ένωσης που εφαρμόζονται στις μεταφορές και οι πράξεις που έχουν εκδοθεί κατ' εφαρμογήν των διατάξεων αυτών είναι δυνατό να επεκταθούν από το Συμβούλιο Συνδέσεως στην Τουρκική Δημοκρατία, λαμβανομένης ιδίως υπόψη της γεωγραφικής θέσεώς της. Αυτό σημαίνει ότι οι κανόνες που πρέπει να θεσπισθούν στον τομέα αυτόν δεν είναι απαραίτητως όμοιοι με αυτούς που εφαρμόζονται βάσει της Συνθήκης ΛΕΕ και ότι η επέκταση στην Τουρκική Δημοκρατία των σχετικών με τις μεταφορές διατάξεων της Συνθήκης είναι προαιρετική (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 21ης Οκτωβρίου 2003, Abatay κ.λπ., C-317/01 και C-369/01, EU:C:2003:572, σκέψεις 96 και 97).
46. Μέχρι σήμερα, ωστόσο, το Συμβούλιο Συνδέσεως δεν έχει λάβει κανένα μέτρο για την επέκταση στην Τουρκική Δημοκρατία των διατάξεων του δικαίου της Ένωσης που εφαρμόζονται στον τομέα των μεταφορών και συνεπώς, στο παρόν στάδιο εξελίξεως της συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας, καμία ειδική ρύθμιση δεν υφίσταται στον τομέα αυτό.
47. Επομένως, επί όσο χρονικό διάστημα το Συμβούλιο Συνδέσεως δεν έχει θεσπίσει κανόνες σχετικούς με τις μεταφορές, σύμφωνα με το άρθρο 15 της Συμφωνίας ΕΟΚ-Τουρκίας και το άρθρο 42, παράγραφος 1, του πρόσθετου πρωτοκόλλου, οι προϋποθέσεις της προσβάσεως των Τούρκων μεταφορέων στην αγορά μεταφορών της Ένωσης θα εξακολουθήσουν να καθορίζονται από τις εθνικές

νομοθεσίες των κρατών μελών και από τις διμερείς συμφωνίες που έχουν συναφθεί μεταξύ των κρατών μελών και της Τουρκικής Δημοκρατίας. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η παροχή υπηρεσιών μεταφορών, σε περίπτωση όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, είναι δυνατή μόνον εντός των ορίων των ποσοτώσεων που καθορίζονται σε τέτοιες διμερείς συμφωνίες ή από την εθνική ρύθμιση (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 13ης Ιουλίου 1989, *Lambregts Transportbedrijf*, 4/88, EU:C:1989:320, σκέψη 14).

- 48 Τούτου λεχθέντος, το άρθρο 41, παράγραφος 1, του προσθέτου πρωτοκόλλου έχει άμεσο αποτέλεσμα και, επομένως, είναι δυνατή η επίκλησή του ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων προκειμένου να αποκλειστεί η εφαρμογή αντιθέτων κανόνων εσωτερικού δικαίου (απόφαση της 21ης Οκτωβρίου 2003, *Abatay κ.λπ.*, C-317/01 και C-369/01, EU:C:2003:572, σκέψεις 58 και 59 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 49 Η διάταξη αυτή καθιερώνει μια ρήτρα *standstill* η οποία περιλαμβάνει, όσον αφορά τα κράτη μέλη της Ένωσης, την υποχρέωση να απέχουν από τη θέσπιση οιασδήποτε νέου μέτρου που θα είχε ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα να εξαρτάται η εγκατάσταση ή η παροχή υπηρεσιών εκ μέρους Τούρκου υπηκόου από όρους πιο περιοριστικούς σε σύγκριση προς εκείνους οι οποίοι ίσχυαν κατά την έναρξη ισχύος του εν λόγω προσθέτου πρωτοκόλλου στο συγκεκριμένο κράτος μέλος (βλ. αποφάσεις της 21ης Οκτωβρίου 2003, *Abatay κ.λπ.*, C-317/01 και C-369/01, EU:C:2003:572, σκέψεις 58, 59, 66 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία· της 19ης Φεβρουαρίου 2009, *Soysal και Savatli*, C-228/06, EU:C:2009:101, σκέψη 47 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία· της 24ης Σεπτεμβρίου 2013, *Demirkan*, C-221/11, EU:C:2013:583, σκέψη 39 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία, καθώς και της 10ης Ιουλίου 2014, *Dogan*, C-138/13, EU:C:2014:2066, σκέψη 26), ήτοι, όσον αφορά τη Δημοκρατία της Αυστρίας, την 1η Ιανουαρίου 1995.
- 50 Όπως έχει διευκρινίσει το Δικαστήριο, η υποχρέωση αυτή ισχύει επίσης ως προς τις υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών (απόφαση της 21ης Οκτωβρίου 2003, *Abatay κ.λπ.*, C-317/01 και C-369/01, EU:C:2003:572, σκέψεις 92 και 93).
- 51 Προκειμένου να καθοριστεί αν η κατά τα ανωτέρω προβλεπόμενη υποχρέωση *standstill* απαγορεύει εθνική κανονιστική ρύθμιση όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, πρέπει να εξεταστεί αν η εθνική αυτή ρύθμιση περιλαμβάνει περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, αν ο περιορισμός αυτός πρέπει να θεωρηθεί νέος (απόφαση της 21ης Οκτωβρίου 2003, *Abatay κ.λπ.*, C-317/01 και C-369/01, EU:C:2003:572, σκέψη 110).
- 52 Όσον αφορά το ζήτημα αν η εθνική ρύθμιση περιλαμβάνει περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, μια εθνική κανονιστική ρύθμιση που εξαρτά από τη χορήγηση αδείας την παροχή ορισμένων υπηρεσιών επί του εθνικού εδάφους εκ μέρους επιχειρήσεως εγκατεστημένης σε άλλο κράτος μέλος συνιστά περιορισμό της θεμελιώδους αρχής του άρθρου 56 ΣΛΕΕ (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 21ης Οκτωβρίου 2003, *Abatay κ.λπ.*, C-317/01 και C-369/01, EU:C:2003:572, σκέψη 111 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 53 Εν προκειμένω, δεν αμφισβητείται ότι η επίμαχη στην κύρια δίκη εθνική ρύθμιση έχει ακριβώς ως σκοπό να εξαρτήσει την άσκηση, από τους εγκατεστημένους στην Τουρκία επιχειρηματίες, της δραστηριότητας παροχής υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών επί αυστριακού εδάφους από τη χορήγηση προηγούμενης αδείας, υπό τη μορφή αδείας η οποία εκδίδεται εντός των ορίων της ποσοτώσεως που καθορίζεται δυνάμει της συμφωνίας Αυστρίας-Τουρκίας για τις οδικές μεταφορές ή υπό τη μορφή αδείας η οποία εκδίδεται για μεμονωμένη μεταφορά ως προς την οποία υφίσταται σημαντικό δημόσιο συμφέρον. Αυτό οδηγεί σε περιορισμό του δικαιώματος των εγκατεστημένων στην Τουρκία φυσικών και νομικών προσώπων να παρέχουν ελεύθερα υπηρεσίες μεταφορών στο αυστριακό έδαφος.

- 54 Όσον αφορά το ζήτημα αν η επίμαχη στην κύρια δίκη εθνική ρύθμιση συνιστά νέο περιορισμό, πράγμα το οποίο αμφισβητεί η Αυστριακή Κυβέρνηση, εναπόκειται στα εθνικά δικαστήρια, τα οποία είναι αποκλειστικά αρμόδια για την ερμηνεία του εσωτερικού δικαίου, να κρίνουν αν η εν λόγω ρύθμιση φέρει τον χαρακτήρα του νέου, υπό την έννοια ότι καθιστά δυσμενέστερο το καθεστώς των Τούρκων επιχειρηματιών σε σχέση με το διαμορφωθέν βάσει των εφαρμοστέων επ' αυτών κανόνων που ίσχυαν στην Αυστρία κατά τον χρόνο ενάρξεως της ισχύος του προσθέτου πρωτοκόλλου στο συγκεκριμένο κράτος μέλος, ήτοι την 1η Ιανουαρίου 1995 (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 21ης Οκτωβρίου 2003, *Abatay* κ.λπ., C-317/01 και C-369/01, EU:C:2003:572, σκέψη 116). Όπως παρατήρησε ο γενικός εισαγγελέας με τα σημεία 79 και 80 των προτάσεών του, φαίνεται, υπό την επιφύλαξη της επαληθεύσεως από το αιτούν δικαστήριο, ότι, υπό το πρίσμα ιδίως του ότι το σύστημα ποσοτώσεων που προβλέπεται από τη συμφωνία Αυστρίας-Τουρκίας υφίστατο ήδη κατά τον χρόνο της προσχωρήσεως της Δημοκρατίας της Αυστρίας στην Ένωση, δεν μπορεί να γίνει λόγος για νέο περιορισμό, υπό την έννοια του άρθρου 41, παράγραφος 1, του προσθέτου πρωτοκόλλου.
- 55 Τέλος, ο CX υποστηρίζει, ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, ότι η επίμαχη στην κύρια δίκη εθνική ρύθμιση συνεπάγεται δυσμενή διάκριση, κατά παράβαση του άρθρου 9 της Συμφωνίας ΕΟΚ-Τουρκίας το οποίο απαγορεύει κάθε διάκριση λόγω ιθαγενείας εντός του πεδίου εφαρμογής της Συμφωνίας, στον βαθμό που οι περιορισμοί που σχετίζονται με το καθεστώς ποσοτώσεων της κύριας δίκης ισχύουν μόνο για τους Τούρκους μεταφορείς και όχι για τους εγκατεστημένους στην Ένωση μεταφορείς.
- 56 Συναφώς, επισημαίνεται ότι το σύστημα ποσοτώσεων που θεσπίστηκε κατά τα ανωτέρω δεν αφορά ειδικώς τους Τούρκους μεταφορείς, δεδομένου ότι οι αυστριακές αρχές έχουν συνάψει το ίδιο είδος συμφωνιών που προβλέπουν ποσοτώσεις με άλλα τρίτα κράτη. Εξάλλου, ο κανονισμός 1072/2009 προβλέπει την υποχρέωση των εγκατεστημένων στην Ένωση μεταφορέων να διαθέτουν κοινοτικές άδειες προκειμένου να τους επιτρέπεται να ασκούν τη δραστηριότητά τους στο αυστριακό έδαφος.
- 57 Ως εκ τούτου, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας με το σημείο 85 των προτάσεών του, η διαφορετική μεταχείριση που επικαλείται ο CX οφείλεται απλώς στην ύπαρξη διαφορετικών κανόνων που εφαρμόζονται, αφενός, στους μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι στην Ένωση και, αφετέρου, στους μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι στην Τουρκία ή σε άλλα τρίτα κράτη. Ενώ οι πρώτοι υπόκεινται στους κοινούς κανόνες για τις διεθνείς μεταφορές, οι λοιποί υπόκεινται στους κανόνες που καθορίζονται βάσει των διμερών συμφωνιών που αποτελούν αντικείμενο διαπραγματεύσεως, ιδίως, από το κράτος εγκαταστάσεώς τους.
- 58 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι οι διατάξεις της Συμφωνίας ΕΟΚ-Τουρκίας, του προσθέτου πρωτοκόλλου και της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως έχουν την έννοια ότι δεν αντιτίθενται σε ρύθμιση κράτους μέλους, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, δυνάμει της οποίας οι επιχειρήσεις οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων με έδρα την Τουρκία μπορούν να εκτελούν τέτοια μεταφορά με προορισμό το κράτος μέλος αυτό ή μέσω του εδάφους του μόνον εφόσον διαθέτουν έγγραφα που εκδίδονται εντός των ορίων της ποσόστωσης που καθορίζεται για αυτό το είδος μεταφοράς βάσει της διμερούς συμφωνίας που έχει συναφθεί μεταξύ του εν λόγω κράτους μέλους και της Τουρκικής Δημοκρατίας ή εφόσον τους έχει χορηγηθεί άδεια λόγω σημαντικού δημόσιου συμφέροντος, υπό την προϋπόθεση ότι η εν λόγω ρύθμιση δεν συνεπάγεται νέο περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, υπό την έννοια του άρθρου 41, παράγραφος 1, του εν λόγω προσθέτου πρωτοκόλλου, πράγμα το οποίο εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 59 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπύπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (δεύτερο τμήμα) αποφαινεται:

Οι διατάξεις της Συμφωνίας Συνδέσεως μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και της Τουρκίας, η οποία υπογράφηκε στις 12 Σεπτεμβρίου 1963, στην Άγκυρα, από την Τουρκική Δημοκρατία, αφενός, και από τα κράτη μέλη της ΕΟΚ και την Κοινότητα, αφετέρου, και η οποία συνάφθηκε, εγκρίθηκε και επικυρώθηκε εξ ονόματος της τελευταίας με την απόφαση 64/732/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 23ης Δεκεμβρίου 1963, του πρόσθετου πρωτοκόλλου, το οποίο υπογράφηκε στις 23 Νοεμβρίου 1970, στις Βρυξέλλες, και το οποίο συνάφθηκε, εγκρίθηκε και επικυρώθηκε εξ ονόματος της Κοινότητας με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2760/72 του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 1972, και της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως ΕΚ-Τουρκίας, της 22ας Δεκεμβρίου 1995, για την εφαρμογή της οριστικής φάσης της τελωνειακής ένωσης, έχουν την έννοια ότι δεν αντιτίθενται σε ρύθμιση κράτους μέλους, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, δυνάμει της οποίας οι επιχειρήσεις οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων με έδρα την Τουρκία μπορούν να εκτελούν τέτοια μεταφορά με προορισμό το κράτος μέλος αυτό ή μέσω του εδάφους του μόνον εφόσον διαθέτουν έγγραφα που εκδίδονται εντός των ορίων της ποσόστωσης που καθορίζεται για αυτό το είδος μεταφοράς βάσει της διμερούς συμφωνίας που έχει συναφθεί μεταξύ του εν λόγω κράτους μέλους και της Τουρκικής Δημοκρατίας ή εφόσον τους έχει χορηγηθεί άδεια λόγω σημαντικού δημόσιου συμφέροντος, υπό την προϋπόθεση ότι η εν λόγω ρύθμιση δεν συνεπάγεται νέο περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, υπό την έννοια του άρθρου 41, παράγραφος 1, του εν λόγω προσθέτου πρωτοκόλλου, πράγμα το οποίο εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει.

(υπογραφές)