



Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
esitatud 26. aprillil 2018¹

Kohtuasi C-629/16

CX
järgmise isiku osavõtul:
Bezirkshauptmannschaft Schärding

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Verwaltungsgerichtshof (Austria kõrgeim halduskohus))

Eelotsusetaotlus – Rahvusvaheline autoveedu – Leping assotsiatsiooni loomiseks Euroopa Majandusühenduse ja Türgi vahel – Artikkel 9 – Lisaprotokoll – Artiklid 41 ja 42 – Teenuste osutamise vabadus – *Standstill*-tingimus – EÜ-Türgi assotsiatsiooninõukogu otsus nr 1/95 – Artiklid 5 ja 7 – Kaupade vaba liikumine – Kogusepiirangutega samaväärse toimega meetmed – Türgi kaubaveoettevõtja, kes läbib liikmesriiki transiidi korras – Riigisisesed õigusnormid, mille kohaselt on niisuguseks veoks tarvis kas luba, mis on antud kvoodi piires, mis on kindlaks määratud liikmesriigi ja Türgi vahel sõlmitud kahepoolse lepingu alusel, või üksikluba, mis on välja antud ainult ühele olulist avalikku huvi esindavale veoettevõtjale

I. Sissejuhatus

1. Verwaltungsgerichtshof (Austria kõrgeim halduskohus) on oma eelotsusetaotluse esitanud vaidluse raames, mille pooled on Türgi veoettevõtja juht ja Austria haldusasutus, kes määras esimesele trahvi kaubaveo eest Türgist Saksamaale Austria kaudu ilma vastava loata.

2. Austria õigusnormide kohaselt on kaupade rahvusvaheliseks autoveoks Austria territooriumile, läbi selle või sealt välisriiki tarvis luba. Veoettevõtjate puhul, kelle asukoht on Türgis (edaspidi „Türgi veoettevõtjad“) võib see luba olla kas luba, mis on antud kvoodi piires, mis on kindlaks määratud Austria Vabariigi ja Türgi Vabariigi vahel sõlmitud kahepoolse lepingu alusel autoveo kohta² (edaspidi „Austria-Türgi autoveoleping“) või üksikluba, mis on välja antud ainult ühele olulist avalikku huvi esindavale veoettevõtjale. Niisugune luba antakse välja ainult siis, kui taotleja tõendab piisavalt, et vedu ei saa ei logistiliste meetmete ega muu transpordivahendi valikuga vältida.

1 Algkeel: prantsuse.

2 Austria Vabariigi kaubandus-, majandus- ja tööstusministri ning Türgi Vabariigi välisministri vahel sõlmitud kaupade rahvusvahelise autoveo leping (Abkommen zwischen dem Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie der Republik Österreich und dem Außenminister der Türkischen Republik über den internationalen Straßenverkehr) (BGBl. nr 274/1970; redaktsioonis, mis on avaldatud BGBl. nr 327/1976).

3. Eelotsusetaotluse esitanud kohtul on tekkinud sisuliselt küsimus, kas Austria loasüsteem, mis on kehtestatud Türgi veoettevõtjate suhtes, on kookõlas assotsiatsiooni Euroopa Majandusühenduse ja Türgi vahel (edaspidi „EMÜ-Türgi assotsiatsioon“) reguleerivate õigusnormidega, eelkõige nendega, mis on sätestatud lepingus assotsiatsiooni loomiseks Euroopa Majandusühenduse ja Türgi vahel³ (edaspidi „EMÜ-Türgi assotsiatsioonileping“), EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu lisaprotokollis⁴ (edaspidi „lisaprotokoll“) ja EÜ-Türgi assotsiatsiooninõukogu otsuses nr 1/95⁵ (edaspidi „assotsiatsiooninõukogu otsus nr 1/95“).

4. Eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib kõigepealt, kas põhikohtuasja kassatsioonkaebuse esitaja võib tugineda sätetele, mis käsitlevad kaupade vaba liikumist liidu ja Türgi vahel, väitmaks, et Austria loasüsteem kujutab endast kogusepiirangutega samaväärse toimega meetet assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikli 5 tähenduses, või kuulub see süsteem pigem veoteenuste osutamise valdkonda. Eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib ka, kas Austria loasüsteem on Türgi veoettevõtjate suhtes diskrimineeriv ja kas sellega rikutakse seega EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artiklit 9.

5. Ma selgitan käesolevas ettepanekus, miks ma arvan esiteks, et kõnesolevad Austria õigusnormid kuuluvad veoteenuste osutamise valdkonda, ning teiseks, et niisugused õigusnormid ei ole EMÜ-Türgi assotsiatsiooni reguleerivate sätetega vastuolus, tingimusel et eelotsusetaotluse esitanud kohus veendub, et need õigusnormid ei too kaasa uut teenuste osutamise vabaduse piirangut lisaprotokollis artikli 41 lõike 1 tähenduses.

II. Õiguslik raamistik

A. Liidu õigus

1. EMÜ-Türgi assotsiatsioonileping

6. EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artiklis 9 on sätestatud, et „[i]lma et see piiraks artikli 8 alusel kehtestatavate erisätete kohaldamist, tunnistavad lepinguosalisel, et kooskõlas Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklis 7 kehtestatud põhimõttega keelatakse käesoleva lepingu reguleerimisalal igasugune diskrimineerimine kodakondsuse alusel“. [Siin ja edaspidi on osundatud lepingut tsiteeritud mitteametlikus tõlkes.]

7. Lepingu artiklis 10 on nähtud ette:

„1. Lepingu artikli 2 lõikes 2 ette nähtud tolliliit laieneb kogu kaubavahetusele.

2. Tolliliit hõlmab:

- keeldu, mille kohaselt ei tohi ühenduse liikmesriikide ja Türgi vahel olla ei impordi ega ekspordi korral tollimakse, samaväärse toimega makse ega kogusepiiranguid, samuti ükskõik missuguseid samaväärse toimega meetmeid, mille eesmärk on tagada kodumaisele toodangule kaitse, mis on vastuolus lepingu eesmärkidega;

[...]“.

3 Leping, mille allkirjastasid 12. septembril 1963 Ankaras Türgi Vabariik ühelt poolt ning EMÜ liikmesriigid ja ühendus teiselt poolt ning mis sõlmiti, kiideti heaks ja kinnitati ühenduse nimel nõukogu 23. detsembri 1963. aasta otsusega 64/732/EMÜ (EÜT 1964, 217, lk 3685).

4 Protokoll, mis allkirjastati Brüsselis 23. novembril 1970 ning sõlmiti, kiideti heaks ja kinnitati ühenduse nimel nõukogu 19. detsembri 1972. aasta määrusega (EMÜ) nr 2760/72 (EÜT 1972, L 293, lk 3; ELT eriväljaanne 11/11, lk 43).

5 22. detsembri 1995. aasta otsus tolliliidu lõpetapi rakendamise kohta (EÜT 1996, L 35, lk 1).

8. Lepingu artikli 14 kohaselt „[l]epivad lepinguosalisel kokku, et teenuste osutamise vabaduse piirangute kaotamisel lähtuvad nad omavahel Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklitest 55, 56 ja 58–65“.

9. Lepingu artiklis 15 on nähtud ette, et „Euroopa Ühenduse aluslepingu ja selle alusel vastu võetud õigusaktide transporti käsitlevate sätete Türgile laiendamise tingimused ja kord kehtestatakse, võttes arvesse Türgi geograafilist asendit“.

2. Lisaprotokoll

10. Lisaprotokolli II jaotise II peatüki „Asutamisõigus, teenused ja transport“ artikkel 41 on sõnastatud järgmiselt:

„1. Lepinguosalised hoiduvad omavahel kehtestamast mis tahes uusi asutamisõiguse ning teenuste osutamise vabaduse piiranguid.

2. Assotsiatsiooninõukogu määrab assotsieerumislepingu artiklites 13 ja 14 sätestatud põhimõtete kohaselt kindlaks lepinguosaliste vahel asutamisõiguse ja teenuste osutamise õiguse piirangute järkjärgulise kaotamise ajakava ja reeglid.

Assotsiatsiooninõukogu võtab ajakava ning erinevate tegevusvaldkondadega seotud reeglite kindlaksmääramisel arvesse ühenduses juba vastu võetud asjaomaseid meetmeid ning Türgi erilisi majanduslikke ning sotsiaalseid olusid. Eelistatakse meetmeid, mis aitavad konkreetselt kaasa tootmise ja kaubanduse arengule.“

11. Lisaprotokolli sama peatüki artiklis 42 on nähtud ette:

„1. Assotsiatsiooninõukogu laiendab oma äranägemisel kehtestatud korras Türgile ühenduse asutamislepingu transpordialaseid sätteid, võttes nõuetekohaselt arvesse Türgi geograafilist asendit. Samuti võib ta Türgile laiendada ühenduse meetmeid, mis on vastu võetud nende sätete rakendamiseks seoses raudtee-, maantee- ja siseveeteetranspordiga.

[...]“.

3. Assotsiatsiooninõukogu otsus nr 1/95

12. Assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklis 1 on sätestatud: „[i]lma et see piiraks [EMÜ-Türgi assotsiatsiooni]lepingu, selle lisaprotokolli ja täiendava protokolli kohaldamist, määrab EMÜ-Türgi assotsiatsiooninõukogu tagapool kindlaks selle lepingu artiklites 2 ja 5 ette nähtud tolliliidu lõppetapi rakendamise korra“. [Siin ja edaspidi on osundatud otsust tsiteeritud mitteametlikus tõlkes.]

13. Assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 esimese peatüki II jaos „Kogusepiirangute või samaväärse toimega meetmete kaotamine“ artiklis 5 on nähtud ette:

„Lepinguosaliste vahel on keelatud kõik koguselised impordipiirangud ja samaväärse toimega meetmed.“

14. Artikli 7 kohaselt „[e]i välista artiklid 5 ja 6 impordi, ekspordi või transiitkaupade suhtes kehtestatud keelde või piiranguid, kui need on põhjendatud kõlbluse, avaliku korra või avaliku julgeoleku seisukohalt; inimeste, loomade või taimede elu ja tervise kaitsmiseks; kunstilise, ajaloolise ja arheoloogilise väärtusega rahvusliku rikkuse või tööstus- ja kaubandusomandi kaitsmiseks. Sellised keelud või piirangud ei kujuta endast siiski meelevaldse diskrimineerimise vahendit ega lepinguosaliste vahelise kaubanduse varjatud piiramist“.

B. Austria õigus

1. Kaupade autoveoseadus

15. 1995. aasta kaupade autoveoseaduse (Güterbeförderungsgesetz) (*BGBL.* nr 593/1995; redaktsioonis, mis avaldati *BGBL.* nr 96/2013; edaspidi „GütbefG“) § 1 järgi kohaldatakse seda seadust eelkõige „kaupade tasulise autoveo suhtes, mida veoettevõtjad korraldavad mootorsõidukite või haagisega mootorsõidukitega, mille suurim lubatud täismass on üle 3500 kg“.

16. GütbefG §-s 2 „Loakohustus ja lubade liigid“ on nähtud ette:

„(1) Kaupade tasulise autoveoga võib tegeleda ainult loa alusel, kui käesolev föderaalne seadus ei näe ette teisiti (§ 4). [...]“

17. GütbefG §-s 7 „Rahvusvaheline kaubavedu“ on sätestatud:

„(1) Peale §-s 2 nimetatud loa omanike on kaupade tasulist autovedu Austria Vabariigi territooriumile või läbi Austria territooriumi või Austria territooriumilt välisriiki lubatud teostada ka veoettevõtjatel, kellel on vastavalt ettevõtja asukohariigis kehtivatele õigusnormidele õigus korraldada veoste autovedu ja üks järgmistest lubadest:

- 1) ühenduse tegevusluba vastavalt määrusele (EÜ) nr 1072/2009⁶,
- 2) Euroopa Transpordiministrite Konverentsi (CEMT) nõukogu 14. juuni 1973. aasta otsuse alusel välja antud luba,
- 3) Austria transpordi-, innovatsiooni- ja tehnoloogiaministri luba kaupade veoks Austriasse, läbi Austria või Austriast välisriiki,
- 4) Austria transpordi-, innovatsiooni- ja tehnoloogiaministri luba, mis on välja antud riikidevahelise lepingu alusel [...]“.

18. GütbefG §-s 8 „Lubade saamine“ on nähtud ette:

„(1) § 7 lõike 1 punkti 3 kohane luba antakse konkreetsete veoste autoveoks. Luba antakse vaid siis, kui selle vastu on oluline avalik huvi. Taotleja peab tõendama, et vedu ei ole võimalik vältida korralduslike meetmete ega mõne muu veovahendi valikuga. Luba ei anta, kui (eelkõige ka Austria territooriumil juba olemasolevaid veovõimalusi silmas pidades) ei ole taotletud veose veoks vajadust. Seejuures tuleb arvesse võtta Austria transpordisektori ja rahvamajanduse huve, elanike ja keskkonna kaitset ning võimalust korraldada vedu muude veovahendite abil. [...]“

(3) Käesoleva föderaalne seadus alusel saab sõlmida kaupade rahvusvahelise veo lepinguid vastavalt §-le 7, kui riikidevahelise kaubaveo maht seda nõuab. Lepingutes nähakse ette, et välisriikide registreerimismärgiga mootorsõidukid võivad vastastikkuse alusel vedada kaupa Austriasse, läbi Austria territooriumi ja Austriast välisriikidesse. Seejuures võidakse kehtestada ka riikidevahelised kvoodid, mille mahu kindlaksmääramisel tuleb arvesse võtta Austria transpordisektori ja rahvamajanduse huve ning elanike ja keskkonna kaitset. [...]“

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT 2009, L 300, lk 72).

(4) Kokkulepitud kvoote jaotatakse lihtsustatud menetluses. Pädev asutus võib väljastada tõendid lepingus kindlaks määratud tingimuste täidetuse, eelkõige kokkulepitud kvootidest kinnipidamise kohta (kvoodiluba). [...]“

19. GütbefG §-s 9 on sätestatud:

„(1) Veoettevõtja vastutab selle eest, et sõidukis oleksid igal riigipiiri ületaval kaubaveol kogu veo toimumise ajal § 7 lõikes 1 nimetatud õigusi tõendavad dokumendid, mis on nõuetekohaselt täidetud ja vajaduse korral pädeva asutuse poolt kinnitatud.

(2) Sõidukijuhil peavad igal riigipiiri ületaval kaubaveol olema kogu veo toimumise ajal kaasas § 7 lõikes 1 nimetatud õigusi tõendavad dokumendid, mis on nõuetekohaselt täidetud ja vajaduse korral pädeva asutuse poolt kinnitatud, ning ta peab need järelevalveorgani nõudmisel esitama.

[...]“.

20. GütbefG §-s 23 „Karistusõiguse normid“ on nähtud ette:

„(1) [I]sik paneb toime väärteo, mille eest määratakse kuni 7267 euro suurune trahv, kui ta ettevõtjana,

[...]“

3) korraldab §-s 7–9 nimetatud veo, omamata selleks vajalikku luba, või ei pea kinni riikidevahelistes lepingutes sätestatud nõuetest või keeldudest;

[...]“.

2. Austria ja Türgi vaheline autoveoleping

21. Austria ja Türgi vahelise autoveolepingu artikli 4 lõike 1 kohaselt „[peab m]ootorsõidukitel, sealhulgas haagistel, mis on registreeritud ühes kahest riigist ja mida kasutatakse kaupade veol nende riikide vahel või mõlemat riiki läbival transiitveol, [...] olema tunnistus“. Selle artikli lõikes 2 on sätestatud, et „[t]unnistus ei ole nõutav tühisõitute tegemisel ja kuni 2tonnise täismassiga sõidukite puhul“.

22. Selle lepingu artiklis 6 on nähtud ette:

„1. Tunnistused antakse välja veoettevõtjatele. Need annavad õiguse teostada kaubavedu mootorsõidukiga, sealhulgas haagisega mootorsõidukiga.

2. Ühe riigi välja antud tunnistus annab õiguse kauba veoks teise riiki ja teisest riigist välisriiki ning transiitveoks läbi teise riigi territooriumi.

3. Sõidukijuhil peab selle riigi territooriumi läbival veol, mille suhtes tunnistus kehtib, olema kogu veo toimumise ajal tunnistus kaasas ja ta peab tunnistuse selle riigi järelevalveorganite nõudmisel esitama.“

23. Selle lepingu artiklis 7 on sätestatud:

„1. Selle riigi pädevad asutused, kus sõiduk on registreeritud, annavad tunnistused välja teise riigi pädeva asutuse ülesandel kvoodi piires, mille määravad omavahel kooskõlastatult igal aastal kindlaks mõlema riigi pädevad asutused kehtivusega kuni järgmise aasta 30. novembrini.

2. Mõlema riigi pädevad asutused annavad vastastikku üksteise käsutusse vajaliku arvu vorme käesoleva lepingu kohaste vedude teostamiseks.“

III. Põhikohtuasi, eelotsuse küsimus ja menetlus Euroopa Kohtus

24. CX on Türgis asuva kaubaveoga tegeleva äriühingu FU juht.

25. Bezirkshauptmannschaft Schärding (Schärdingi esimese astme haldusasutus) määras CXile 17. märtsi 2015. aasta trahviotsusega trahvi summas 1453 eurot (mida võidakse asendada 67tunnise vangistusega), kuna FU vedas 2. aprillil 2015 tasu eest kaupu (tekstiiltooted) Türgist läbi Austria territooriumi sihtriigiks olevale Saksamaale, ilma et tal oleks olnud selleks vajalikku luba.

26. CX esitas selle peale kaebuse Landesverwaltungsgericht Oberösterreichile (Ülem-Austria halduskohus, Austria). Viimane jättis 28. detsembri 2015. aasta otsusega selle kaebuse rahuldamata põhjendusega, et CX rikkus GütbefG § 23 lõike 1 punkti 3 ja § 7 lõike 1 punkti 4 koosmõjus Austria-Türgi autoveolepingu artikli 4 punktiga 1, artikliga 6 ja artikliga 7, kuna sõiduki juht ei esitanud Austria ja Türgi vahel rahvusvahelise kaubaveo teostamise luba.

27. CX esitas selle otsuse peale kassatsioonkaebuse Verwaltungsgerichtshofile (Austria kõrgeim halduskohus).

28. Verwaltungsgerichtshof (Austria kõrgeim halduskohus) otsustas 22. novembri 2016. aasta otsusega, mis saabus Euroopa Kohtu kantseleisse 7. detsembril 2016, menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas liidu õigusega, täpsemalt eelkõige [EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu], [...] lisaprotokolli [...] ja [...] assotsiatsiooninõukogu [...] otsusega nr 1/95 [...] on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille kohaselt on veoettevõtjatel, kelle asukoht on Türgi Vabariigis, lubatud veoste rahvusvahelise tasulise autoveo raames siseneda Austria Vabariiki või läbida Austria Vabariigi territooriumi ainult juhul, kui nende käsutuses on nende sõidukitele Austria [Vabariigi] ja Türgi [Vabariigi] vahelise kahepoolse lepingu alusel kindlaks määratud kvoodi piires välja antud tunnistus või kui neile on antud välja luba konkreetse veose veoks, kusjuures konkreetse veose veo vastu peab olema oluline avalik huvi ja taotleja peab usutavalt näitama, et vedu ei ole võimalik vältida korralduslike meetmete ega mõne muu veovahendi valikuga?“

29. Kirjalikke seisukohti esitasid CX, Austria ja Ungari valitsus ning Euroopa Komisjon. Nad kõik olid esindatud 31. jaanuari 2018. aasta kohtuistungil.

IV. Õiguslik analüüs

A. Sissejuhatavad märkused

30. Kõnesolevate Austria õigusnormide kohaselt peab kaupade rahvusvaheliseks autoveoks Austria territooriumile, selle kaudu või sealt välisriiki olema luba. Veoettevõtjate puhul, kelle asukoht on liidu liikmesriigis, võib see luba olla ühenduse luba, mis on välja antud vastavalt määrusele nr 1072/2009⁷. Veoettevõtjate puhul, kelle asukoht on kolmandas riigis, sh Türgis, võib see luba olla aga üks kahest järgmisest.

⁷ Seda määrust kohaldatakse ainult veokite suhtes, mis on registreeritud liidu liikmesriigis. Vt selle määruse artikli 1 lõige 1 ning artikli 2 punkt 1 ja punkti 2 alapunkt a, samuti minu ettepanek kohtuasjas Istanbul Lojistik (C-65/16, EU:C:2017:282, punkt 100). Vt selle kohta GütbefG § 7 lõike 1 punkt 1.

31. Esiteks võivad veoettevõtjad, kelle asukoht on kolmandas riigis, saada vastavalt GütbefG § 7 lõike 1 punktile 4 loa, mis antakse välja rahvusvahelise lepingu alusel. Türgi veoettevõtjate osas näeb Austria-Türgi autoveoleping ette, et nende kahe riigi pädevad asutused määravad omavahel nõu pidades kindlaks iga-aastase veokvoodi.⁸ Need load annavad Türgi veoettevõtjatele välja pädevad Türgi asutused kindlaksmääratud kvoodi piires. Austria valitsus märgib selles küsimuses, et praegu on Austria Vabariik ja Türgi Vabariik kokku leppinud aastakvoodis, milleks on 21 000 luba (baaskvoot),⁹ millele lisandub muutuv arv lube preemiaks¹⁰ ja lube, mis antakse välja Euroopa Transpordiministrite Konverentsi (Conférence européenne des ministres des transports, lühendatult „CEMT“) raames („CEMT luba“)¹¹. Kokku on Türgil tema sõnul igal aastal lubatud teha umbes 90 000–100 000 maanteetransiiti läbi Austria.

32. Teiseks on Türgi veoettevõtjatel võimalus taotleda luba GütbefG § 7 lõike 1 punkti 3 ja § 8 lõike 1 alusel („üksikluba“). See luba antakse välja konkreetseks veoks, mille vastu on oluline avalik huvi, ning tingimusel, et taotleja tõendab, et vedu ei saa vältida ei korralduslike meetmete ega muu veovahendi valimisega.¹²

33. Eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib oma eelotsuse küsimusega sisuliselt, kas Austria loasüsteem, mis on kehtestatud Türgi veoettevõtjate suhtes, on kooskõlas EMÜ-Türgi assotsiatsiooni reguleerivate sätetega.

34. CX väidab, et see ei ole nii. Esiteks piirab see süsteem tema sõnul kaupade vaba liikumist liidu ja Türgi vahel, millega rikutakse assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklit 5, sest transiit on lubatud vaid piiratud arvule Türgi veoettevõtjatele. Türgi veoettevõtjatele määratud kvoot ei ole piisav. Järelikult on need veoettevõtjad sunnitud kasutama Rollende Landstraßen (kombineeritud vedu, mille puhul kasutatakse maanteed ja raudteed),¹³ mis toob kaasa lisakulutusi ja pikendab veoaega võrreldes autoveoga.¹⁴ See tähendab, et Türgist pärit kaubad kallinevad seeläbi ja on kokkvõttes vähem konkurentsivõimelised. Veokvootidega seotud piirangud avaldavad seega olulist majanduslikku mõju nende kaupade tootjatele ja ostjatele ning õonestavad tolliliidu tõhusust. Teiseks viib Austria veokvootide süsteem Türgi veoettevõtjate diskrimineerimiseni, millega rikutakse EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artiklit 9, sest kvootidega seotud piirangud ei kehti liidu veoettevõtjate suhtes.

35. Eelotsusetaotluse esitanud kohtul tekib kõigepealt küsimus, kas CX saab tugineda kaupade vabale liikumisele liidu ja Türgi vahel, kuigi FU on kaubaveoettevõtja, kes ei valmista ise neid kaupu, mida ta veab, ning kas CX saab eelkõige väita, et tingimused, mis peavad olema täidetud, et FU saaks GütbefG-ga nõutava loa, kujutavad endast kogusepiirangutega samaväärse toimega meedet assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikli 5 tähenduses. Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab selles etapis, et käsitletavat juhtumit ei tule analüüsida kaupade vabast liikumisest lähtudes, sest tema

8 Vt Austria-Türgi autoveolepingu artikli 7 lõige 1 ning GütbefG § 8 lõiked 3 ja 4.

9 Austria valitsus märgib, et viimased läbirääkimised, mil käsitleti kvoote, leidsid aset 2014. aastal ning et sellest ajast peale ei ole Türgi ametiasutused Austria ametiasutuste poole pöördunud, et saavutada selle kvoodi kohandamine. Austria valitsus selgitab ka, et iga luba hõlmab kahte sõitu ning et lubade kvoot määratakse kindlaks segakomisjonis majandusstatistika põhjal.

10 Austria valitsus selgitab, et kolme kombineeritud veo eest mööda maanteed ja raudteed saavad Türgi veoettevõtjad preemiaks kaks luba.

11 CEMT süsteemi kohta vt Maailmapanga 28. märtsi 2014. aasta aruanne nr 85830-TR *Evaluation of the EU-Turkey Customs Union*, punkt 107, ja ICF Consulting Ltd 14. oktoobri 2014. aasta lõpparuanne *Study on the economic impact on an agreement between the EU and the Republic of Turkey*, mis koostati komisjoni initsiatiivil, lk 13 ja 14. Viimases on mainitud 4258 luba, mis anti Türgi veoettevõtjatele 2014. aastaks (ja mida sai kasutada veoks CEMT liikmesriikide vahel või läbi nende). GütbefG § 7 lõike 1 punkti 2 järgi vastab CEMT luba loanõudele.

12 Austria valitsus märgib, et 2015. ja 2016. aastal ei esitatud üksiklubade taotlusi GütbefG § 7 lõike 1 punkti 3 ja § 8 lõike 1 alusel.

13 Eelotsusetaotlusest ilmneb, et tegemist on kombineeritud vedudega, mille puhul veetakse poolhaagist mööda raudteed.

14 CX sõnul on ooteaeg Maribori kombineeritud veo terminalis sageli 97–107 tundi 260 kilomeetri pikkusel lõigul. Vt selle kohta eespool viidatud Maailmapanga aruanne nr 85830-TR, lk 54, milles on juhitud tähelepanu lisakulutustele, mille summa on 250 eurot transiidil veoauto kohta, ja kaks korda pikemale veoajale.

meelest on nii, et EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingus peetakse kaupade vaba liikumist, teenuste osutamise vabadust ja veosektorit igauht eraldi valdkonnaks, mille assotsiatsioon peab tagama erineval tasemel ja erineva ajakava kohaselt. On tõesti põhjust arvata, et veovaldkond tuleb teadlikult välja jätta ja seda ei tule viia ellu kaupade vaba liikumise kaudu.¹⁵

36. Kui Euroopa Kohus peaks leidma, et CX saab tugineda kaupade vabale liikumisele, väitmaks, et kõnesolevad Austria õigusnormid viivad selle vabaduse piiranguni või vähemalt Türgi kodanike diskrimineerimiseni EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artikli 9 tähenduses, kerkib eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul küsimus, kas see piirang on assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikli 7 kohaselt põhjendatud.

37. Käsitlen järgnevas analüüsis esiteks küsimust, kuidas tuleb kõnesolevad Austria õigusnormid EMÜ-Türgi assotsiatsiooni reguleerivatest õigusnormidest lähtudes kvalifitseerida. Selgitan, miks ma arvan nagu ka Austria ja Ungari valitsus ning komisjon, et niisugused õigusnormid kuuluvad veoteenuste valdkonda ning assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 sätted, mis käsitlevad kaupade vaba liikumist liidu ja Türgi vahel, ei ole nende suhtes kohaldatavad (jagu B.1). Teiseks lükkan tagasi CXi vastupidised argumendid, mis puudutavad Euroopa Kohtu kaupade vaba liikumist käsitlevat praktikat (jagu B.2). Kolmandaks analüüsin kõnesolevaid õigusnorme, lähtudes lisaprotokolli artikli 41 lõikes 1 sätestatud *standstill*-tingimusest, mis keelab kehtestada teenuste osutamise vabaduse uusi piiranguid (jagu B.3). Lõpuks käsitlen lühidalt küsimust, kas tegemist võib olla Türgi veoettevõtjate diskrimineerimisega EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artikli 9 tähenduses (jagu B.4).

B. Eelotsuse küsimuse analüüs

1. Kõnesolevate õigusnormide kvalifikatsioon ja niisuguste õigusnormide suhtes kohaldatavad õigusnormid

38. Verwaltungsgerichtshof (Austria kõrgeim halduskohus) esitatud eelotsuse küsimus tõstatab esiteks küsimuse, kuidas kvalifitseerida kõnesolevad õigusnormid EMÜ-Türgi assotsiatsiooni reguleerivatest sätetest lähtudes.¹⁶ Kas niisugused õigusnormid kuuluvad kaupade vaba liikumist liidu ja Türgi vahel reguleerivate õigusnormide või pigem veoteenuste osutamist käsitlevate sätete kohaldamisalasse?

39. Ma pooldan nagu Austria ja Ungari valitsus ning komisjongi teist võimalust.

40. Lähtun järgmistest kaalutlustest.

41. Esiteks tuleb tõdeda, et EMÜ-Türgi assotsiatsiooni raames kujutavad kaupade vaba liikumine, teenuste osutamise vabadus ja transport endast eraldi valdkondi, mille suhtes kehtivad erinevad õigusnormid.¹⁷ Need normid peegeldavad asjaomaste turgude liberaliseerimise erinevaid tasemeid. Kui kaupade vaba liikumise liidu ja Türgi vahel tagab eelkõige assotsiatsiooninõukogu otsus nr 1/95 tolliliidu kohta,¹⁸ siis *teenuste* ja *transpordi* valdkonnad jäävad EMÜ-Türgi assotsiatsiooni arengu praeguses etapis suures osas mitteliberaliseerituks.¹⁹

15 Selles küsimuses viitab eelotsusetaotluse esitanud kohus otsusele, mille Bundesverwaltungsgericht (Saksamaa föderaalne halduskohus) tegi 30. juunil 2011 (BVerwG, Urt. v. 30.6.2011 – 3 C 18/10, NVwZ 2012, 247).

16 EMÜ-Türgi assotsiatsioonileping, lisaprotokoll ja assotsiatsiooninõukogu otsus nr 1/95 on liidu õiguskorra lahutamatu osa. Vt selle kohta 20. septembri 1990. aasta kohtuotsus Sevince (C-192/89, EU:C:1990:322, punktid 8 ja 9 ning seal viidatud kohtupraktika).

17 Vt eelkõige EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artiklid 10, 14 ja 15, lisaprotokolli artiklid 2–30, 41 ja 42 ning assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklid 2–7.

18 EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artikli 2 lõike 1 kohaselt on selle lepingu eesmärk aidata kaasa jätkuval ja tasakaalustatud kaubandus- ja majandussidemete tugevnemisele Euroopa Majandusühenduse ja Türgi vahel. Selleks on nimetatud artikli lõikes 2 ette nähtud tolliliidu järk-järguline loomine üksteisele järgnevate etappidena. Assotsiatsiooninõukogu otsusega nr 1/95 on kehtestatud – nagu ilmneb selle artiklist 1 – EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingust tuleneva Euroopa Majandusühenduse ja Türgi vahelise tolliliidu lõppetapi elluviimise kord.

19 Lisaprotokolli artikli 41 lõikes 1 sätestatud *standstill*-tingimuse kohta vt käesoleva ettepaneku punktid 75–80.

42. Mis puudutab konkreetselt transpordi valdkonda, siis EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artiklis 15 on nähtud ette, et „Euroopa Ühenduse aluslepingu ja nende alusel vastu võetud õigusaktide transporti käsitlevate sätete Türgile laiendamise tingimused ja kord kehtestatakse, võttes arvesse Türgi geograafilist asendit“. Peale selle on lisaprotokollis artiklis 42 sätestatud, et assotsiatsiooninõukogu laiendab oma äranägemisel kehtestatud korras Türgile Euroopa Ühenduse asutamislepingu transpordialaseid sätteid, võttes nõuetekohaselt arvesse Türgi geograafilist asendit. Samuti võib ta Türgile laiendada ühenduse meetmeid, mis on vastu võetud nende sätete rakendamiseks seoses maanteetranspordiga.

43. Tuleb siiski märkida, et siiani ei ole assotsiatsiooninõukogu vastavat korda kehtestanud. EMÜ-Türgi assotsiatsiooni arengu praeguses etapis ei ole seega ühtegi konkreetset õigusnormi, mis käsitleks transporti.²⁰

44. Mis puudutab teiseks küsimust, kas riigisisesed õigusnormid kuuluvad ühe või teise liikumisvabaduse kohaldamisalasse, siis väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb arvesse võtta asjaomaste õigusnormide *eesmärki*.²¹ Leian, et see käib analoogia alusel ka riigisestse õigusnormide kvalifitseerimise kohta EMÜ-Türgi assotsiatsiooni reguleerivatest õigusnormidest lähtudes.

45. Põhikohtuasjas käsitletavate Austria õigusnormide kohta arvan, et nende eesmärk on peamiselt kindlaks määrata tingimused, mis peavad olema täidetud kaupade rahvusvaheliseks autoveoks Austria territooriumile, läbi selle või sealt välisriiki.²² Nendes õigusnormides on eelkõige ette nähtud, et niisugust vedu saab teha ainult loaga, mis võib Türgi veoettevõtjate puhul olla kas luba, mis on antud Austria-Türgi autoveolepingu alusel kindlaks määratud kvoodi piires, või üksikluba, mis on välja antud konkreetse veo jaoks, kui selle vastu on oluline avalik huvi.²³ Teiste sõnadega on kõnesolevate Austria õigusnormidega kehtestatud piirangud, mis piiravad Türgi veoettevõtjate pääsu kaupade rahvusvahelise autoveo turule.

46. Minu meelest ei ole kahtlust, et niisugused õigusnormid kuuluvad veoteenuste valdkonda.

47. Esiteks ilmneb Euroopa Kohtu praktikast, et kaupade autoveo vabadus võib kuuluda aluslepingu üldises ülesehituses veoteenuste osutamise valdkonda.²⁴ Ma ei näe mingit põhjust, miks peaks see EMÜ-Türgi assotsiatsiooni reguleerivate õigusnormidega olema teisiti.

20 Vt selle kohta 21. oktoobri 2003. aasta kohtuotsus Abatay jt (C-317/01 ja C-369/01, EU:C:2003:572, punkt 98). Teenuste valdkonna kohta tegi assotsiatsiooninõukogu lisaprotokollis artikli 41 lõike 2 alusel 11. aprilli 2000. aasta otsuse nr 2/2000 läbirääkimiste alustamise kohta ühenduse ja Türgi vahel teenuste osutamise sektori liberaliseerimiseks ja riigihanketurgude vastastikuseks avamiseks (EÜT 2000, L 138, lk 27). Assotsiatsiooninõukogu ei ole siiski siiani seda valdkonda sisuliselt liberaliseerinud. Vt 24. septembri 2013. aasta kohtuotsus Demirkan (C-221/11, EU:C:2013:583, punktid 13 ja 46).

21 Vt 7. septembri 2017. aasta kohtuotsus Eqiom ja Enka (C-6/16, EU:C:2017:641, punkt 40 ja seal viidatud kohtupraktika). Selles küsimuses ilmneb Euroopa Kohtu praktikast, et kui riigisene meede on seotud nii kaupade vaba liikumise kui ka teenuste osutamise vabadusega, siis analüüsib Euroopa Kohus seda põhimõtteliselt ainult ühest põhivabadusest lähtudes, kui ilmneb, et üks neist on teise suhtes täiesti teisejärguline ja seda võib selle teisega seostada. Vt 4. oktoobri 2011. aasta kohtuotsus Football Association Premier League jt (C-403/08 ja C-429/08, EU:C:2011:631, punkt 78 ja seal viidatud kohtupraktika).

22 Seda analüüsi ei saa väärata asjaolu, et vastavalt Austria-Türgi autoveolepingule ei kohaldata kvoodikorda tühisõitude suhtes. Vt käesoleva ettepaneku punkt 21.

23 Vt GütbefG § 7 lõige 1 ja § 8 lõiked 1, 3 ja 4 ning Austria-Türgi autoveolepingu artikli 4 lõige 1 ja artikkel 7. Vt ka käesoleva ettepaneku punktid 30–32.

24 11. juuni 1987. aasta kohtuotsus Bodin ja Minguet & Thomas (241/86, EU:C:1987:280, punkt 6). Selle kohtuotsuse punktis 13 tuvastas Euroopa Kohus, et niisuguste riigisestse õigusnormide kohaldamine, mis käsitlevad sõidukite maksimaalkõrgust, mis vastab ühenduse direktiiviga kehtestatud piirväärtusele, ei saa pidada kogusepiiranguga samaväärse toimega meetmeks EMÜ asutamislepingu artikli 30 tähenduses (nüüd ETL artikkel 34).

48. Esiteks tuleb tõdeda, et varem kehtisid *liikmesriikidevahelise* kaupade rahvusvahelise autoveo suhtes samasugused loasüsteemid, nagu on praegu Austria õigusnormidega välja töötatud Türgi veoettevõtjate suhtes. Need süsteemid põhinesid osaliselt liikmesriikidevahelistel kahepoolsetel kvootidel ja osaliselt ühenduse kvootidel.²⁵

49. Kohtuotsuses parlament *vs.* nõukogu²⁶ tuvastas Euroopa Kohus, et nõukogu rikkus oma EMÜ asutamislepingu artiklist 75 (nüüd ELTL artikkel 91) tulenevaid kohustusi, kui ei taganud teenuste osutamise vabadust rahvusvaheliste vedude valdkonnas. Selle kohtuotsuse tulemusena kaotati järk-järgult kahepoolsed ja ühenduse kvoodid ning asendati seejärel alates 1. jaanuarist 1993 kvootidega mitteseotud ühenduse loa süsteemiga, mis kehtib siiani.²⁷ Ühenduse kvooti ja ühenduse luba käsitlevad õigusaktid võeti vastu aluslepingu ühist transpordipoliitikat käsitlevate sätete alusel.²⁸

50. Liikmesriikidevahelist rahvusvahelist vedu käsitlevate õigusaktide ja kohtupraktika niisugune areng kinnitab minu arvates järeldust, et sellised riigisisised õigusnormid nagu käsitletavad, milles on nähtud ette loasüsteem rahvusvahelise autoveo valdkonnas, tuleb kvalifitseerida meetmeks, mis kuulub veoteenuste valdkonda.

51. Selles olukorras arvan, et kohtuotsus, mille Euroopa Kohus tegi kohtuasjas Lambregts Transportbedrijf,²⁹ väärrib erilist tähelepanu. Selles kohtuotsuses leidis Euroopa Kohus, et EMÜ asutamislepingu artikli 75 lõike 1 punktid a ja b (nüüd EL toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punktid a ja b), mis käsitlevad ühise transpordipoliitika elluviimist nõukogu poolt, ei anna liikmesriikide kodanikele õigusi, millele nad võivad tugineda riigisisestes kohtutes seoses otsustega, mille riikide haldusasutused 1982. aastal tegid. Teiste sõnadega tõdes Euroopa Kohus, et sellel sätel puudub vahetu õigusmõju, mis võimaldaks teises liikmesriigis asuval veoettevõtjal sellele tugineda, et vaidlustada riigisisene haldusotsus, mis käsitleb riigisisese ja rahvusvahelise veo luba.

52. Euroopa Kohus tõdes selle kohtuotsuse punktis 14, et „1982. aastal oli teenuste osutamise vabadus rahvusvahelise transpordi valdkonnas [...] tagatud ainult nende liikmesriikide piires ja alates liikmesriikidest ja liikmesriikidesse, kus ettevõtja asus, *ning tingimusel, et vastavalt selles liikmesriigis kehtivatele kahepoolsetele ja ühenduse kvootidele saadakse veoluba*“.³⁰ Euroopa Kohus leidis seega, et kuna nõukogu ei ole teenuste osutamise vabaduse põhimõtet ellu viinud rahvusvahelise ja riigisisese transpordi valdkonnas vastavalt kohustustele, mis tulenevad EMÜ asutamislepingu artikli 75 lõike 1 punktidest a ja b, saab neid teenuseid osutada ainult kahepoolsete ja ühenduse kvootide piires. Selles olukorras ei analüüsinud Euroopa Kohus üldse nende kvootide võimalikku mõju kaupade vabale liikumisele.

25 Vt 19. juuli 1968. aasta määrus (EMÜ) nr 1018/68, millega kehtestatakse ühenduse kvoot liikmesriikidevahelise kaupade autoveo alal (EÜT 1968, L 175, lk 13). Sellele määrusele järgnes 28. detsembri 1972. aasta määrus (EMÜ) nr 2829/72, millega kehtestatakse ühenduse kvoot liikmesriikidevahelise kaupade autoveo alal (EÜT 1972, L 298, lk 16), mida pikendati ja muudeti nõukogu 19. detsembri 1974. aasta määrusega (EMÜ) nr 3256/74 (EÜT 1974, L 349, lk 5), mida omakorda pikendati nõukogu 18. detsembri 1975. aasta määrusega (EMÜ) nr 3331/75 (EÜT 1975, L 329, lk 9) ja asendati lõplikult nõukogu 16. detsembri 1976. aasta määrusega (EMÜ) nr 3164/76, millega kehtestatakse ühenduse kvoot liikmesriikidevahelise kaupade autoveo alal (EÜT 1976, L 357, lk 1).

26 22. mai 1985. aasta kohtuotsus (13/83, EU:C:1985:220).

27 Vt nõukogu 21. juuni 1988. aasta määrus (EMÜ) nr 1841/88, millega muudetakse määrust nr 3164/76 (EÜT 1988, L 163, lk 1), milles oli nähtud ette ühenduse kvoodi suurendamine üleminekuperioodil ning ühenduse, liikmesriikidevaheliste kahepoolsete ja transiitveo suhtes kolmandasse riiki ja kolmandast riigist kohaldatavate kvootide tühistamine alates 1. jaanuarist 1993 ühenduse vedajate puhul. Vt lisaks nõukogu 26. märtsi 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 881/92 turulepääsu kohta sellise ühenduses toimuva kaupade autoveo puhul, mille algus- või lõpp-punkt asub liikmesriigi territooriumil või mis läbib ühe või mitme liikmesriigi territooriumi (EÜT 1992, L 95, lk 1; ELT eriväljaanne 07/01, lk 370). See määrus tunnistati kehtetuks ja asendati määrusega nr 1072/2009.

28 Konkreetsemalt EMÜ asutamislepingu artikkel 75 ja EÜ asutamislepingu artikkel 71 (nüüd EL toimimise lepingu artikkel 91).

29 13. juuli 1989. aasta kohtuotsus (4/88, EU:C:1989:320).

30 Kohtujuristi kursiiv.

53. Arvan, et sama arutluskäik on veelgi õigem Türgi veoettevõtjate EMÜ-Türgi assotsiatsiooni raames tehtava veo puhul. Selles küsimuses tuleb võtta arvesse, et kuigi EMÜ asutamislepingu artikli 75 lõike 1 punktides a ja b oli sätestatud nõukogu *kohustus* töötada välja ühine transpordipoliitika,³¹ ilmneb Euroopa Kohtu praktikast, et aluslepingu transporti käsitlevate sätete laiendamine Türgi Vabariigile on kõigest *vabatahtlik*.³² Selles olukorras tõdes Euroopa Kohus, et assotsiatsiooninõukogul „on märkimisväärselt suurem kaalutlusruum transpordi valdkonnas“. ³³ Selle põhjal arvan, et kui Euroopa Kohus ei kohaldanud EMÜ asutamislepingu artiklit 30 (nüüd EL toimimise lepingu artikkel 34) kohtuasjas Lambregts Transportbedrijf³⁴, ei ole ammugi põhjust kohaldada käesolevas kohtuasjas assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklit 5.

54. Sellest tuleneb minu arvates, et senikaua kui assotsiatsiooninõukogu ei ole vastavalt EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artiklile 15 ja lisaprotokollile artiklile 42 vastu võtnud transporti käsitlevaid õigusnorme,³⁵ kehtivad Türgi veoettevõtjate võimaluse suhtes tegelda rahvusvahelise veoga tingimused, mis on kehtestatud liikmesriikide riigisiseste õigusaktidega ning liikmesriikide ja Türgi vahel sõlmitud kahepoolsete lepingutega.³⁶ Selles olukorras sõltub Türgi veoettevõtjatele välja antavate lubade arv eelkõige niisuguste lepingute raames asjaomaste liikmesriikide vahel peetavatest läbirääkimistest. Pean vajalikuks rõhutada, et enamik liikmesriike on kehtestanud kahepoolsete lepingute põhjal, mis nad on Türgi Vabariigiga sõlminud, veoloasüsteemid, millel on sarnaseid jooni põhikohtuasjas käsitletava süsteemiga.³⁷

55. Otsuse liberaliseerida EMÜ-Türgi assotsiatsiooni raames veoteenuste valdkond teevad ainuüksi lepinguosalisel, kui nad peavad seda vajalikuks, olles analüüsinud põhjalikult konkreetset mõju, mida see toiming võib avaldada, ja võttes eelkõige arvesse rahvusvaheliste vedude turul valitsevaid konkurentsitingimusi. Selles olukorras annab rahvusvaheliste vedude järkjärguline liberaliseerimine liikmesriikide vahel tunnistust vajadusest tagada, et niisuguse liberaliseerimisega kaasneks ühiste õigusnormide kehtestamine eeskätt transpordi valdkonnas.³⁸

56. Selles olukorras arvan, et see, kui Euroopa Kohus kohaldab liidu ja Türgi vahelisi kaupade vaba liikumist käsitlevaid õigusnorme niisuguste sätete suhtes, nagu käsitletakse põhikohtuasjas, võib viia rahvusvaheliste vedude valdkonna liberaliseerimiseni, mida EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu osalisel siiani ei ole soovinud.³⁹

57. Kõikide eelnevate kaalutluste põhjal järeldan, et niisugused õigusnormid nagu põhikohtuasjas käsitletavat kuuluvad veoteenuste valdkonda ning assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 kaupade vaba liikumist liidu ja Türgi vahel käsitlevad sätted ei ole niisuguste õigusnormide suhtes kohaldatavad.

31 Vt selle kohta 22. mai 1985. aasta kohtuotsus parlament vs. nõukogu (13/83, EU:C:1985:220, punkt 50).

32 Selles küsimuses viitab Euroopa Kohus tegusõna „võib“ kasutamisele lisaprotokollis artiklis 42. Vt 21. oktoobri 2003. aasta kohtuotsus Abatay jt (C-317/01 ja C-369/01, EU:C:2003:572, punkt 97).

33 Vt 21. oktoobri 2003. aasta kohtuotsus Abatay jt (C-317/01 ja C-369/01, EU:C:2003:572, punkt 96).

34 13. juuli 1989. aasta kohtuotsus (4/88, EU:C:1989:320).

35 Vt käesoleva ettepaneku punktid 42 ja 43.

36 Vt siiski lisaprotokollis artikli 41 lõikes 1 sätestatud *standstill*-tingimuse kohta käesoleva ettepaneku punktid 75–80.

37 Liikmesriikide ja Türgi Vabariigi vahel sõlmitud kahepoolsete lepingute loetelu ja nende lepingute alusel kehtestatud kvootide kohta vt eespool nimetatud Maailmapanga aruande nr 85830-TR 14. lisa ja eespool viidatud ICF Consulting Ltd lõpparuande C-lisa. Liikmesriikide süsteemide erinevuste kohta vt selle viimase aruande lk 8–13. Lisan, et määruses nr 1072/2009 on sõnaselgelt mainitud liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel sõlmitud kahepoolseid transporti käsitlevaid lepinguid. Vt selle määruse põhjendus 3 ja artikli 1 lõike 3 punkt a.

38 Selles küsimuses pean vajalikuks märkida näiteks, et liidu ja Šveitsi Konföderatsiooni vahel transpordi valdkonnas sõlmitud lepingu eesmärk on eelkõige liberaliseerida lepinguosaliste juurdepääs nende kaupade ja reisijate maantee- ja raudteevoeturule ning teiseks määrata kindlaks kooskõlastatud transpordipoliitika meetodid. Vt Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelise kaupade ja reisijate raudtee- ja maanteeveo kokkuleppe (EÜT 2002, L 114, lk 91; ELT eriväljaanne 11/41, lk 114) artikli 1 lõige 1. Vt lisaks Togan, S., ja Bayar, G., „Liberalizing Transport Sectors and the Effects of Infrastructure Development“, „*The Liberalization of Transportation Services in the EU and Turkey*“, Oxford University Press, 2016, lk 239.

39 Selle valdkonna võimaliku liberaliseerimise küsimust on analüüsitud mitmes uuringus. Vt eelkõige eespool nimetatud Maailmapanga aruanne nr 85830-TR, punktid 99–113, ning eespool viidatud ICF Consulting Ltd lõpparuanne, lk 36 jj. Viimases on juhitud tähelepanu EMÜ ja Türgi vahelise kaubavahetuse suurenemisele umbes 3,5 miljardi euro võrra liidu ja Türgi vahelise rahvusvahelise transpordi täieliku liberaliseerimise korral.

58. Seda järeldust ei sea kahtluse alla CXi argumendid, mis puudutavad Euroopa Kohtu kaupade vaba liikumist käsitlevat kohtupraktikat. Ma arutan neid argumente tagapool.

2. Vastupidised argumendid, millele on tuginetud

59. CX põhjendab oma väidet, et niisuguste õigusnormide suhtes nagu põhikohtuasjas käsitletavad kohaldatakse kaupade vaba liikumist liidu ja Türgi vahel käsitlevaid sätteid, mõne Euroopa Kohtu seda vabadust puudutava otsusega.

60. Esiteks tugineb CX kohtuasjas Istanbul Lojistik tehtud kohtuotsusele⁴⁰. Selles kohtuotsuses tuvastas Euroopa Kohus, et Ungari piiri ületamisel tasutav sõidukimaks, mida tuleb Türgis registreeritud raskeveoki valdajal Ungari territooriumi transiidina läbimise eest tasuda, kujutab endast tollimaksuga samaväärse toimega maksu assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikli 4 tähenduses.⁴¹

61. CX arvab, et kui Ungari transiidimaks takistab kaupade vaba liikumist, tuleb sama tunnistada kõnesolevate Austria õigusnormide kohta, sest nendes õigusnormides ette nähtud veokvootide süsteem kujutab endast suuremat kaupade vaba liikumise piiramist kui transiidimaks.

62. See argument mind ei veena.

63. Minu arvates ei ole kõnesolevad Austria õigusnormid samastatavad õigusnormidega, mida käsitleti kohtuasjas Istanbul Lojistik. Esiteks erinevad need kaks õigusnormide kogumit *laadi* poolest. Kohtuasjas Istanbul Lojistik oli tegemist maksumeetmega (maks), samas kui käesolev kohtuasi puudutab kvooti kui meedet.

64. Teiseks erinevad need ka *eseme* poolest. Kohtuasjas Istanbul Lojistik leidis Euroopa Kohus, et „sõidukimaks [*puudutab*] isegi siis, kui seda ei võeta toodete endi pealt, siiski Ungari piiri ületamisel neid *kaupu, mida veavad* kolmandas riigis – muu hulgas Türgis – registreeritud veokid, *mitte aga veoteenust*“.⁴² Seevastu käesolevas kohtuasjas käsitlevate Austria õigusnormidega määratakse just kindlaks – nagu ma juba märkisin – tingimused, mis peavad veoteenuste osutamiseks täidetud olema.⁴³ Täpsustan, et kohtuasjas Istanbul Lojistik piirdus Euroopa Kohus sellega, et analüüsis maksu kui niisugust, ega analüüsinud kvoodisüsteemi, millega see maks oli seotud.⁴⁴

40 19. oktoobri 2017. aasta kohtuotsus (C-65/16, EU:C:2017:770).

41 Selles küsimuses tödes Euroopa Kohus – viidates eelkõige assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklile 66 –, et EL toimimise lepingu kaupade vaba liikumist liidus käsitlevate sätete tõlgendus on ülekantav ka sätetele, mis puudutavad kaupade vaba liikumist EMÜ-Türgi lepingust tulenevas tolliliidus. Selle artikli kohaselt tuleb assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 sätteid, mis on sisuliselt identsed EÜ asutamislepingu (nüüd EL toimimise leping) vastavate sätetega, tõlgendada kooskõlas Euroopa Kohtu seda valdkonda käsitlevate otsustega. Vt 19. oktoobri 2017. aasta kohtuotsus Istanbul Lojistik (C-65/16, EU:C:2017:770, punktid 38 ja 44).

42 Kohtujuristi kursiiv. Vt 19. oktoobri 2017. aasta kohtuotsus Istanbul Lojistik (C-65/16, EU:C:2017:770, punkt 46). Euroopa Kohus rõhutas selles küsimuses asjaolu, et kõnesolev Ungari maks tasutakse kolmandas riigis registreeritud raskeveokite pealt Ungari territooriumile sisenemise hetkel ning et maksu suurus sõltub kriteeriumidest, mis seonduvad eelkõige kauba kogusega, mida on võimalik vedada, ja nende sihtkohast. Vt selle kohtuotsuse punkt 45. Vt ka minu ettepanek kohtuasjas Istanbul Lojistik (C-65/16, EU:C:2017:282, punkt 59).

43 Vt käesoleva ettepaneku punkt 45.

44 See käib ka minu ettepaneku kohta kohtuasjas Istanbul Lojistik (C-65/16, EU:C:2017:282). Vt eelkõige selle ettepaneku punktid 49, 52 ja 69.

65. Teiseks tugineb CX teatavale hulgale kohtuotsustele, milles Euroopa Kohus nõustus väidetavalt, et kaubaveotegevuse ja kaupade liidus vaba liikumise vahel on seos. Nendes kohtuotsustes leidis Euroopa Kohus, et kogusepiiranguga samaväärse toimega meede ELTL artikli 34 tähenduses on keeld, mille kohaselt ei tohi teatavaid kaupu vedavad üle 7,5-tonnised veoautod liigelda kiirtee lõigul, mis on üks peamisi mööda maismaad kulgevaid ühendusteid asjaomases piirkonnas,⁴⁵ ning õigusnormid, millega kehtestatakse tapmiseks mõeldud loomade veo puhul lühikesed maksimaalsed kestused ja vahemaad.⁴⁶

66. CXi arvates tuleneb sellest kohtupraktikast, et niisugused õigusnormid nagu põhikohtuasjas käsitletavat piiravad juhul, kui need seonduvad tehniliselt kaubaveoga, tingimata kaupade liikumist, lubades kaupu vabalt transiidi korras vedada ainult piiratud arvul veoettevõtjatel ning suunates nii kaubavoolu teistele asendusmarsruutidele või sundides valima transpordiviise, mis toovad kaasa suurema ajakulu ja kulutused.⁴⁷

67. See argument ei saa olla edukas.

68. Tuleb tõdeda, et kohtupraktika, millele CX viitab, puudutab riigisiseseid õigusnorme, mis on laadilt väga erinevad käesolevas kohtuasjas käsitletatavatest Austria õigusnormidest.

69. Esiteks ei puudutanud need õigusnormid tingimusi, mis peavad olema veoteenuste osutamiseks täidetud (*vedude turule pääsemise tingimused*) – nagu käsitletaval juhul –, vaid pigem tingimusi, mis peavad olema täidetud teatavate kaupade veoks (*kaubaveo tingimused*).⁴⁸ Selles küsimuses leidis Euroopa Kohus, et veoviisi ning veo kestuse ja vahemaa suhtes kehtestatud tingimused võivad asjaomaste kaupade vaba liikumist piirata.⁴⁹

70. Teisalt ei olnud õigusnormid, mida puudutas CXi viidatud kohtupraktika, – vastupidi kõnesolevatele Austria õigusnormidele – suunatud teatavatele veoettevõtjatele, vaid neid kohaldati üldiselt igasuguse nende kohaldamisalasse kuuluva kaubaveo suhtes. Seepärast leidis Euroopa Kohus, et kehtestatud veotingimused võivad takistada asjaomaste kaupade vaba liikumist ja eelkõige nende vaba transiiti.⁵⁰

71. Tuleb aga tõdeda, et põhikohtuasjas käsitletavate Austria õigusnormidega ei ole kehtestatud mingit piirangut Türgist pärit kaupade veo tingimuste osas. Nende õigusnormide kohaselt võivad need kaubad liikuda vabalt maanteed mööda Austria territooriumile, läbi selle või sealt välisriiki. Piiratud on üksnes *Türgi veoettevõtjate* võimalust neid kaupu vedada. Teiste sõnadega võivad Türgi kaubad Austrias vabalt liikuda, kuid mitte tingimata Türgi veoautodes. Lisan, et need õigusnormid ei ole suunatud Türgist pärit kaupadele, vaid neid kohaldatakse ka selle suhtes, kui Türgi veoettevõtjad veavad teistest liikmesriikidest, sh Austriast pärit kaupu.

45 15. novembri 2005. aasta kohtuotsus komisjon vs. Austria (C-320/03, EU:C:2005:684) ja 21. detsembri 2011. aasta kohtuotsus komisjon vs. Austria (C-28/09, EU:C:2011:854).

46 11. mai 1999. aasta kohtuotsus Monsees (C-350/97, EU:C:1999:242). CX tugineb selles küsimuses lisaks 9. detsembri 1997. aasta kohtuotsusele komisjon vs. Prantsusmaa (C-265/95, EU:C:1997:595), mis puudutab Prantsusmaa territooriumil teistest liikmesriikidest pärit põllumajandustoodete suhtes toime pandud vägivallaakte; 12. juuni 2003. aasta kohtuotsus Schmidberger (C-112/00, EU:C:2003:333), mis puudutab Brenneri kiirtee täielikku sulgemist ligi 30 tunniks, ning 23. oktoobri 2003. aasta kohtuotsus Rioglass ja Transremar (C-115/02, EU:C:2003:587), mis puudutab tollis kinnipidamise meedet, mis tekitas viivituse kaupade liikumises ja võis viia täieliku blokeerimiseni.

47 Vt ka käesoleva ettepaneku punkt 34.

48 Vt kõnesolevate Austria õigusnormide eseme kohta käesoleva ettepaneku punkt 45.

49 Vt selle kohta 21. detsembri 2011. aasta kohtuotsus komisjon vs. Austria (C-28/09, EU:C:2011:854, punkt 114), milles Euroopa Kohus märkis, et teatavaid kaupu vedavate üle 7,5-tonniste raskeveokite liiklemine kiirtee A 12 ühel lõigul „takistab [...] selles Alpe läbivas transiidikoridoris ühe transpordiliigi kasutamist kõnesolevate kaupade vedamiseks“.

50 Vt eelkõige 15. novembri 2005. aasta kohtuotsus komisjon vs. Austria (C-320/03, EU:C:2005:684, punkt 66), millest ilmneb, et „[k]eelates teatud kaupu vedavate üle 7,5-tonniste veoautode liiklemise esmatahtsa tee ühel lõigul, mis on üks peamisi mööda maismaad kulgevaid ühendusteid Lõuna-Saksamaa ja Põhja-Itaalia vahel, takistab vaidlusalune määrus ilmselt kaupade vaba liikumist ja eelkõige nende vaba transiiti“. Vt selle kohta ka 21. detsembri 2011. aasta kohtuotsus komisjon vs. Austria (C-28/09, EU:C:2011:854, punkt 116). Vt lisaks 11. mai 1999. aasta kohtuotsus Monsees (C-350/97, EU:C:1999:242, punkt 23). 9. detsembri 1997. aasta kohtuotsus komisjon vs. Prantsusmaa (C-265/95, EU:C:1997:595), 12. juuni 2003. aasta kohtuotsus Schmidberger (C-112/00, EU:C:2003:333) ning 23. oktoobri 2003. aasta kohtuotsus Rioglass ja Transremar (C-115/02, EU:C:2003:587) puudutasid olukordi, mis tõid kaasa asjaomaste kaupade täieliku seismajäämise.

72. Sellest järeldub minu arvates, et isegi eeldusel, et kõnesolevad Austria õigusnormid kuuluvad kaupade vaba liikumist käsitlevate sätete kohaldamisalasse, ei ole need õigusnormid vastuolus põhimõttega, mille kohaselt peab kaupu saama liidus transiidi korras vabalt vedada, mida Euroopa Kohus on tunnustanud selle vabaduse tulemusena.⁵¹

73. Kokkuvõttes arvan, et CXi argumendid ei saa seada kahtluse alla seda, kas kõnesolevad Austria õigusnormid tuleb kvalifitseerida meetmeks, mis kuulub veoteenuste valdkonda. Sellest tuleneb, et assotsiatsiooninõukogu otsuses nr 1/95 sätestatud õigusnormid, mis käsitlevad kaupade vaba liikumist liidu ja Türgi vahel, ei ole niisuguste õigusnormide suhtes kohaldatavad.

74. Need õigusnormid peavad siiski vastama lisaprotokolli artikli 41 lõikes 1 nimetatud *standstill*-tingimusele.⁵² Seda küsimust analüüsin järgmises jaos.

3. Lisaprotokolli artikli 41 lõikes 1 sätestatud *standstill*-tingimus

75. Lisaprotokolli artikli 41 lõikes 1 on sätestatud *standstill*-tingimus, mille kohaselt hoiduvad lepinguosalised omavahel kehtestamast mis tahes uusi teenuste osutamise vabaduse piiranguid. Euroopa Kohtu praktikast tuleneb, et seda tingimust võib kohaldada veoteenuste suhtes ja sellele võib tugineda Türgis asuv ettevõtja, kes tegeleb liikmesriigis õiguspäraselt teenuste osutamisega.⁵³

76. *Standstill*-tingimusega keelatakse üldiselt selliste uute meetmete kehtestamine, mille eesmärk või tagajärg on allutada Türgi kodanik liikmesriigi territooriumil majanduslike vabaduste kasutamisel piiravamatele tingimustele kui need, mis olid kohaldatavad lisaprotokolli jõustumisel selle liikmesriigi suhtes.⁵⁴ Et teha kindlaks, kas selle tingimusega on vastuolus niisugused riigisisesed õigusnormid nagu põhikohtuasjas, tuleb seega analüüsida, kas need sisaldavad endast teenuste osutamise vabaduse piirangut, ning kui jah, siis kas seda piirangut tuleb pidada uueks piiranguks.⁵⁵

77. Esiteks küsimuse kohta, kas põhikohtuasjas käsitletavat õigusnormid sisaldavad teenuste osutamise vabaduse *piirangut*, arvan, et sellele küsimusele tuleb vastata jaatavalt. Meenutan, et vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale kujutavad õigusnormid, mille kohaselt on selleks, et riigi territooriumil saaks teenuseid osutada teises liikmesriigis asuv ettevõtja, vaja haldusluba, endast ELTL artiklis 56 sätestatud aluspõhimõtte piirangut.⁵⁶

51 Vt 21. detsembri 2011. aasta kohtuotsus komisjon vs. Austria (C-28/09, EU:C:2011:854, punkt 113 ja seal viidatud kohtupraktika). Transiidivabaduse üldpõhimõtet kohaldatakse ka EMÜ-Türgi assotsiatsiooni raames. Vt selle kohta 19. oktoobri 2017. aasta kohtuotsus Istanbul Lojistik (C-65/16, EU:C:2017:770, punktid 42 ja 44).

52 Eelotsusetaotluse esitanud kohus ei esita küsimust sõnaselgelt lisaprotokolli artikli 41 lõikes 1 sätestatud *standstill*-tingimuse kohta, vaid küsib Euroopa Kohtult üldiselt, kas kõnesolevad õigusnormid on selle protokolliga kooskõlas. Selles küsimuses meenutan, et Euroopa Kohtu praktikas on sedastatud, et ehkki eelotsusetaotluse esitanud kohus on formaalselt piirdunud ainult teatavate liidu õigusnormide tõlgenduse küsimisega, ei takista see asjaolu Euroopa Kohtul esitada sellele kohtule kogu teave liidu õiguse tõlgendamise kohta, millest võib tema menetluses oleva kohtuasja lahendamisel kasu olla, olenemata sellest, kas eelotsusetaotluse esitanud kohus neile oma küsimustes viitas või mitte. Sellega seoses on Euroopa Kohtu ülesanne tuletada liikmesriigi kohtu esitatud teabest ja eelkõige eelotsusetaotluse põhjendustest need liidu õigusnormid, mida on vaidluse eset silmas pidades vaja tõlgendada. Vt 19. oktoobri 2017. aasta kohtuotsus Otero Ramos (C-531/15, EU:C:2017:789, punkt 40).

53 Vt selle kohta 21. oktoobri 2003. aasta kohtuotsus Abatay jt (C-317/01 ja C-369/01, EU:C:2003:572, punktid 92, 93, 102 ja 105). Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on lisaprotokolli artikli 41 lõikel 1 vahetu õigusmõju. Seetõttu saavad Türgi kodanikud, kellele see säte on kohaldatav, sellele liikmesriikide kohtutes tugineda. Vt 24. septembri 2013. aasta kohtuotsus Demirkan (C-221/11, EU:C:2013:583, punkt 38 ja seal viidatud kohtupraktika).

54 Vt 24. septembri 2013. aasta kohtuotsus Demirkan (C-221/11, EU:C:2013:583, punkt 39 ja seal viidatud kohtupraktika).

55 Vt 21. oktoobri 2003. aasta kohtuotsus Abatay jt (C-317/01 ja C-369/01, EU:C:2003:572, punkt 110).

56 21. oktoobri 2003. aasta kohtuotsus Abatay jt (C-317/01 ja C-369/01, EU:C:2003:572, punkt 111). Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt tuleb teenuste osutamise vabadust käsitlevate aluslepingu sätete raames kehtestatud põhimõtteid võimalikult suurel määral kohaldada Türgi kodanike suhtes, et kaotada teenuste osutamise vabaduse piirangud lepinguosaliste vahel. Vt 24. septembri 2013. aasta kohtuotsus Demirkan (C-221/11, EU:C:2013:583, punkt 43 ja seal viidatud kohtupraktika).

78. Mis puudutab teiseks küsimust, kas kõnesolevad õigusnormid kujutavad endast *uut* piirangut, siis tuleb teha kindlaks, kas need õigusnormid on uued selles mõttes, et need halvendavad Türgi veoettevõtjate olukorda võrreldes olukorraga, mis tulenes õigusnormidest, mida kohaldati nende suhtes Austrias kuupäeval, mil lisaprotokoll selle liikmesriigi suhtes jõustus.⁵⁷

79. Selles küsimuses märgib Austria valitsus, et Austria-Türgi autoveolepingus ette nähtud kvoodisüsteem kehtis juba hetkel, mil lisaprotokoll Austria Vabariigi suhtes jõustus, kui ta liiduga 1. jaanuaril 1995 ühines.⁵⁸

80. Kuigi seda peab kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus, näib seega, et kõnesolevad Austria õigusnormid ei sisalda uut teenuste osutamise vabaduse piirangut lisaprotokolli artikli 41 lõike 1 tähenduses.⁵⁹

4. Kodakondsuse alusel diskrimineerimise keelu põhimõte EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artiklist 9 lähtudes

81. CX arvab, et kõnesolevad Austria õigusnormid viivad Türgi veoettevõtjate diskrimineerimiseni, millega rikutakse EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artiklit 9, mis keelab igasuguse diskrimineerimise kodakondsuse alusel selle lepingu kohaldamisalas, sest veokvoodisüsteemiga seotud piirangud ei kehti liidus asuvate veoettevõtjate suhtes.⁶⁰

82. Ma arvan nagu ka Austria ja Ungari valitsus ning komisjon, et niisugused õigusnormid nagu põhikohtuasjas ei ole EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artikliga 9 vastuolus ja seda järgmistel põhjustel.

83. Esiteks leian, et EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artikkel 9 ei ole niisuguste õigusnormide suhtes kohaldatav. Seda artiklit kohaldatakse selle sõnastuse kohaselt „ilma et see piiraks [selle lepingu] artikli 8 alusel *kehtestatavate* erisätete kohaldamist“. ⁶¹ Kuigi EMÜ-Türgi assotsiatsiooni arengu praeguses etapis ei eksisteeri konkreetseid õigusnorme transpordi valdkonnas, ⁶² ei saa välistada, et assotsiatsiooninõukogu võib niisugused õigusnormid EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artikli 15 ja lisaprotokolli artikli 42 alusel vastu võtta. Nagu komisjon õigesti märgib, ennetaks EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artikli 9 kohaldamine niisuguste õigusnormide suhtes nagu põhikohtuasjas käsitletavat seega võimalike transpordialaste õigusnormide sisu.

84. Teiseks, isegi eeldusel, et EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artikkel 9 on kohaldatav niisuguste õigusnormide suhtes nagu põhikohtuasjas käsitletavat, arvan, et need õigusnormid ei vii diskrimineerimiseni selle artikli tähenduses.

⁵⁷ Vt selle kohta 21. oktoobri 2003. aasta kohtuotsus Abatay jt (C-317/01 ja C-369/01, EU:C:2003:572, punkt 116).

⁵⁸ Teise võimalusena väidab Austria valitsus, et kõnesolevate õigusnormide aluseks on igal juhul olulised avalikust huvist tulenevad põhjused, eelkõige rahvamajanduse ning elanike ja keskkonna kaitse huvid. Komisjoni sõnul ei näita miski, et kõnesolevad õigusnormid oleksid *standstill*-tingimusega vastuolus. CX ja Ungari valitsus ei avaldanud arvamust küsimuses, kas kõnesolevad õigusnormid on *standstill*-tingimusega kooskõlas.

⁵⁹ Lisan, et minu meelest ei saa Türgi veoettevõtjatele kehtestatud kvoodi *suuruse* pidevat kohandamist Austria-Türgi autoveolepingu alusel pidada uueks piiranguks lisaprotokolli artikli 41 lõike 1 tähenduses. Selles küsimuses meenutan, et lubade arv määratakse kindlaks kahepoolsetel läbirääkimistel asjaomaste liikmesriikide vahel, võttes arvesse eelkõige rahvamajanduse ja rahvusvahelise kaubanduse mahuga seotud huve. Vt käesoleva ettepaneku punkt 54 ja GütbeF § 8 lõige 3.

⁶⁰ Vt käesoleva ettepaneku punkt 34.

⁶¹ Kohtujuristi kursiiv.

⁶² Vt käesoleva ettepaneku punkt 43.

85. Tuleb tõdeda, et kõnesolevate Austria õigusnormidega ei tehta veoettevõtjate vahel vahet nende asukoha põhjal.⁶³ Erinev kohtlemine olenevalt sellest, kas veoettevõtja asukoht on liikmesriigis või mitte, – millele CX viitab – on ainult liidus ja Türgis asuvate veoettevõtjate suhtes kohaldatavate erinevate õiguslike raamistike tagajärg. Kui esimeste suhtes kohaldatakse rahvusvahelist transporti käsitlevaid ja eelkõige määruses nr 1072/2009 sätestatud ühiseid õigusnorme, siis viimaste suhtes neid ei kohaldata.

86. Sellest järeldub, et ainult liidus asuvatel veoettevõtjatel on võimalus taotleda ühenduse luba, mis antakse välja vastavalt määrusele nr 1072/2009 ja kujutab endast ühte loa vormi, mis vastab kõnesolevates Austria õigusnormides sätestatud nõuetele. Türgi veoettevõtjatel, kelle tegevus ei kuulu määruse nr 1072/2009 kohaldamisalasse, niisugust võimalust ei ole ning need veoettevõtjad on seega kohustatud kasutama teises vormis lube, et vastata kõnealustes Austria õigusnormides sätestatud nõuetele.⁶⁴ Seda erinevust, mis tuleneb lahknevustest liidu ja Türgi veoettevõtjate suhtes kohaldatavate õigusnormide vahel, EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artikkel 9 ei kaota. Teiste sõnadega arvan, et sellele artiklile ei saa tugineda, et saavutada rahvusvaheliste vedude valdkonna liberaliseerimine, mida EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu osalised ei ole siiani soovinud teha.⁶⁵

87. Eelneva põhjal teen Euroopa Kohtule ettepaneku tuvastada, et niisugused õigusnormid nagu põhikohtuasjas käsitletavat ei ole EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artikliga 9 vastuolus.

V. Ettepanek

88. Eelnevate kaalutluste põhjal teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Verwaltungsgerichtshofi (Austria kõrgeim halduskohus) eelotsuse küsimusele järgmiselt:

Lepinguga assotsiatsiooni loomiseks Euroopa Majandusühenduse ja Türgi vahel, mille allkirjastasid 12. septembril 1963 Ankaras Türgi Vabariik ühelt poolt ning EMÜ liikmesriigid ja ühendus teiselt poolt ning mis sõlmiti, kiideti heaks ja kinnitati ühenduse nimel nõukogu 23. detsembri 1963. aasta otsusega 64/732/EMÜ; lisaprotokolliga, mis allkirjastati 23. novembril 1970 Brüsselis ning sõlmiti, kiideti heaks ja kinnitati ühenduse nimel nõukogu 19. detsembri 1972. aasta määrusega (EMÜ) nr 2760/72, ning EÜ-Türgi assotsiatsiooninõukogu 22. detsembri 1995. aasta otsusega nr 1/95 tolliliidu lõppetapi rakendamise kohta ei ole vastuolus niisugused riigisisised õigusnormid nagu põhikohtuasjas käsitletavat, mille kohaselt saavad kaubaveoettevõtjad asukohaga Türgis kaupade rahvusvahelise autoveoga Austria territooriumile või läbi selle tegelda ainult siis, kui neil on mootorsõidukite puhul dokumendid, mille on välja antud Austria Vabariigi ja Türgi Vabariigi vahel sõlmitud kahepoolse lepingu alusel kindlaks määratud kvoodi piires või kui neile on antud välja luba konkreetseks kaubaveoks, mille vastu on oluline avalik huvi, ning taotleja peab tõendama, et vedu ei saa vältida muude korralduslike meetmetega ega muu veovahendi valimisega, tingimusel et eelotsusetaotluse esitanud kohus kontrollis, et need õigusnormid ei sisalda uut teenuste osutamise vabaduse piirangut lisaprotokolli artikli 41 lõike 1 tähenduses.

⁶³ Vt käesoleva ettepaneku punktid 15–20.

⁶⁴ Vt käesoleva ettepaneku punktid 30–32.

⁶⁵ Vt ka käesoleva ettepaneku punkt 56.