



Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE IŠVADA,
pateikta 2018 m. balandžio 26 d.¹

Byla C-629/16

**CX,
dalyvaujant
Bezirkshauptmannschaft Schärding**

(*Verwaltungsgerichtshof* (Administracinis teismas, Austrija) prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Tarptautinis prekių vežimas keliais – Europos ekonominės bendrijos ir Turkijos asociacijos susitarimas – 9 straipsnis – Papildomas protokolai – 41 ir 42 straipsniai – Laisvė teikti paslaugas – *Status quo* išlyga – EB ir Turkijos asociacijos tarybos sprendimas Nr. 1/95 – 5 ir 7 straipsniai – Laisvas prekių judėjimas – Kiekybiniai apribojimai lygiavertio poveikio priemonės – Turkijos prekių vežėjas, vežantis juos tranzitu per valstybę narę – Nacionalinės teisės norma, pagal kurią atliekant tokį vežimą reikalingas arba leidimas, išduotas neviršijant kvotos, kuri nustatyta pagal dvišalį valstybės narės ir Turkijos sudarytą susitarimą, arba individualus leidimas, išduotas tik konkrečiam vežimui, kai tam yra svarbus viešasis interesas“

I. Įžanga

1. *Verwaltungsgerichtshof* (Administracinis teismas, Austrija) pateikė prašymą priimti prejudicinį sprendimą nagrinėdamas Turkijos transporto bendrovės direktoriaus ir Austrijos administravimo institucijos, kuri skyrė baudą dėl atlikto komercinio prekių vežimo iš Turkijos per Austriją į paskirties vietą Vokietijoje neturint tam reikalingo leidimo, ginčą.

2. Pagal Austrijos teisės normą tarptautinis komercinis prekių vežimas į Austriją, per jos teritoriją ar iš Austrijos gali būti atliekamas tik turint leidimą. Vežėjų, kurių buveinė yra Turkijoje (toliau – Turkijos vežėjai), atžvilgiu tai gali būti arba leidimas, išduotas pagal kvotą, nustatytą pagal dvišalį Austrijos Respublikos ir Turkijos sudarytą susitarimą dėl tarptautinio krovinių vežimo keliais² (toliau – Austrijos ir Turkijos susitarimas dėl kelių transporto), arba individualus leidimas, išduotas tik konkrečiam vežimui, kai tam yra svarbus viešasis interesas. Toks leidimas išduodamas tik tuo atveju, jeigu prašymo teikėjas įrodo, kad vežimo negalima išvengti nei imantis organizacinių priemonių, nei renkantis kitą vežimo rūšį.

¹ Originalo kalba: prancūzų.

² *Abkommen zwischen dem Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie der Republik Österreich und dem Außenminister der Türkischen Republik über den internationalen Straßenverkehr* (Austrijos Respublikos federalinio prekybos, amatų ir pramonės ministro ir Turkijos Respublikos užsienio reikalų ministro susitarimas dėl tarptautinio kelių transporto) (*BGBI* 274/1970, *BGBI* 327/1976 redakcijos).

3. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės kelia klausimą dėl Austrijos leidimų suteikimo tvarkos, nustatytos Turkijos vežėjams, atitikties Europos ekonominės bendrijos ir Turkijos asociaciją (toliau – EEB ir Turkijos asociacija) reglamentuojančioms nuostatomis, be kita ko, Europos ekonominės bendrijos ir Turkijos asociacijos steigimo susitarimo³ (toliau – EEB ir Turkijos asociacijos susitarimas), EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo papildomo protokolo⁴ (toliau – papildomas protokolas) ir EB ir Turkijos asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95⁵ (toliau – Asociacijos tarybos sprendimas Nr. 1/95) nuostatomis.

4. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pirmiausia klausia, ar ieškovas pagrindinėje byloje gali remtis su laisvu prekių judėjimu tarp Sąjungos ir Turkijos susijusiomis nuostatomis, teigdamas, kad Austrijos leidimų suteikimo tvarka yra kiekybiniam apribojimams lygiaverčio poveikio priemonė, kaip ji suprantama pagal Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 5 straipsnį, arba, ar minėta tvarka labiau susijusi su vežimo paslaugų teikimu. Be to, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klausia, ar Austrijos leidimų suteikimo tvarka diskriminuoja Turkijos vežėjus pažeidžiant EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsnį.

5. Šioje išvadoje paaiškinsiu priežastis, dėl kurių manau, kad, viena vertus, nagrinėjama Austrijos teisės norma patenka į vežimo paslaugų teikimo sritį, ir, kita vertus, kad pagal EEB ir Turkijos asociaciją reglamentuojančias nuostatas tokia teisės norma nėra draudžiama, jeigu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas įsitikina, kad šia teisės norma nenustatomas naujas laisvės teikti paslaugas apribojimas, kaip tai suprantama pagal papildomo protokolo 41 straipsnio 1 dalį.

II. Teisinis pagrindas

A. Sąjungos teisė

1. EEB ir Turkijos asociacijos susitarimas

6. EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsnyje nustatyta, jog „[s]usitariančiosios šalys pripažįsta, kad susitarimo taikymo srityje ir nepažeidžiant konkrečių nuostatų, kurios galbūt dar bus priimtos pagal 8 straipsnį, pagal Bendrijos steigimo sutarties 7 straipsnyje įtvirtintą principą draudžiama bet kokia diskriminacija dėl pilietybės“.

7. Susitarimo 10 straipsnyje nustatyta:

„1. 2 straipsnio 2 dalyje numatyta muitų sąjunga apima visą prekybą.

2. Muitų sąjunga apima:

- Bendrijos valstybių narių ir Turkijos tarpusavio importo ir eksporto srityje muitų, lygiaverčio poveikio rinkliavų, kiekybinių apribojimų ir kitokių lygiaverčio poveikio priemonių, kuriomis siekiama apsaugoti savo šalies gamybą susitarimo tikslams prieštaraujančiu būdu, draudimą;

<...>“

3 1963 m. rugsėjo 12 d. Ankaroje pasirašytas Turkijos Respublikos ir EEB valstybės narės bei Bendrijos susitarimas, Bendrijos vardu sudarytas, aprobuotas bei patvirtintas 1963 m. gruodžio 23 d. Tarybos sprendimu 64/732/EEB (OL 217, 1964, p. 3685; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 11 t., p. 10).

4 Protokolas pasirašytas Briuselyje 1970 m. lapkričio 23 d. ir Bendrijos vardu sudarytas, aprobuotas ir patvirtintas 1972 m. gruodžio 19 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 2760/72 (OL L 293, 1972, p. 3; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 11 t., p. 43).

5 1995 m. gruodžio 22 d. Sprendimas dėl galutinio muitų sąjungos etapo įgyvendinimo (OL L 35, 1996, p. 1).

8. Pagal susitarimo 14 straipsnį „[s]iekdamos tarpusavyje panaikinti laisvės teikti paslaugas apribojimus, susitariančiosios šalys susitaria remtis Bendrijos steigimo sutarties 55, 56 ir 58–65 straipsniais“.

9. Susitarimo 15 straipsnyje nustatyta, kad „[s]u vežimu susijusių Bendrijos steigimo sutarties nuostatų ir pagal šias nuostatas priimtų priemonių išplėtimo Turkijai sąlygos ir tvarka nustatomos atsižvelgiant į geografinę Turkijos padėtį“.

2. *Papildomas protokolai*

10. Papildomo protokolo II antraštinės dalies II skyriuje „Įsisteigimo teisė, paslaugos ir transportas“ esantis 41 straipsnis suformuluotas taip:

„1. Susitariančiosios Šalys susilaiko nuo bet kokių naujų įsisteigimo laisvės ar laisvės teikti paslaugas apribojimų viena kitos atžvilgiu įvedimo.

2. Asociacijos taryba pagal Asociacijos susitarimo 13 ir 14 straipsniuose nustatytus principus nustato Susitariančiųjų Šalių laipsniško įsisteigimo laisvės ir laisvės teikti paslaugas apribojimų viena kitos atžvilgiu panaikinimo grafiką ir taisykles.

Asociacijos taryba, nustatydamas tokias įvairias veiklos klases reglamentuojančias taisykles bei grafiką, atsižvelgia į šiose srityse Bendrijos jau patvirtintas atitinkamas priemonės, taip pat į tam tikras Turkijos ekonomines ir socialines aplinkybes. Pirmenybė teikiama veiklai, kuri labiausiai prisideda prie gamybos ir prekybos plėtros.“

11. Į tą patį papildomo protokolo skyrių įtrauktame 42 straipsnyje nustatyta:

„1. Asociacijos taryba, atsižvelgdama į nustatomas taisykles, ir Turkijai taiko Bendrijos steigimo sutarties transporto nuostatas, deramai atsižvelgdama į Turkijos geografinę padėtį. Panašiai ji gali išplėsti priemonių, kurių Bendrija imasi, taikymo sferą, taikydama šias nuostatas Turkijos geležinkelių, kelių ir vidaus vandens kelių transportui.

<...>“

3. *Asociacijos tarybos sprendimas Nr. 1/95*

12. Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 1 straipsnyje nustatyta, kad „[n]epažeisdama Ankaros susitarimo ir susijusių papildomų ir papildančių protokolų, EEB ir Turkijos asociacijos taryba šiuo sprendimu nustato galutinio Muitų sąjungos etapo įgyvendinimo, kaip nustatyta minėto susitarimo 2 ir 5 straipsniuose, taisykles“.

13. Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 pirmo skyriaus II skirsnyje „Kiekybinių apribojimų arba lygiaverčio poveikio priemonių panaikinimas“ esančiame 5 straipsnyje nustatyta:

„Tarp susitariančiųjų šalių draudžiami kiekybiniai importo apribojimai ir visos lygiaverčio poveikio priemonės.“

14. 7 straipsnyje nustatyta, kad „5 ir 6 straipsnių nuostatos nekeičia taikyti prekių importo, eksporto ar tranzito draudimų arba apribojimų, jei jie yra pateisinami visuomenės dorovės, viešosios tvarkos arba visuomenės saugumo, žmonių, gyvūnų ar augalų sveikatos bei gyvybės apsaugos, nacionalinių meno, istorijos ar archeologijos vertybių apsaugos ar pramoninės ir komercinės nuosavybės apsaugos sumetimais. Tačiau tokie draudimai arba apribojimai neturi tapti savavališka diskriminacijos priemone ar užslėptu susitariančiųjų šalių tarpusavio prekybos apribojimu“.

B. Austrijos teisė

1. Prekių vežimo kelių transportu įstatymas

15. Pagal 1995 m. *Güterbeförderungsgesetz* (Prekių vežimo kelių transportu įstatymas) (*BGBI.* 593/1995, *BGBI.* 96/2013 paskelbta redakcija, toliau – *GütbefG*) 1 straipsnį įstatymas, be kita ko, taikomas „vežimo įmonių vykdomam komerciniam prekių vežimui motorinėmis kelių transporto priemonėmis, taip pat su priekabomis, kai jų didžiausio leistinojo bendro svorio suma viršija iš viso 3 500 kg“.

16. *GütbefG* 2 straipsnyje „Privalomos licencijos ir licencijų rūšys“ nustatyta:

„(1) Komercinis prekių vežimas motorinėmis transporto priemonėmis gali būti vykdomas tik pagal licenciją, jei šiame federaliniame įstatyme nenustatyta kitaip (4 straipsnis). <...>“

17. *GütbefG* 7 straipsnyje „Tarptautinis vežimas“ nustatyta:

„(1) Vykdyti komercinį prekių vežimą motorinėmis transporto priemonėmis iš ne federalinėje teritorijoje esančių vietovių į federalinę teritoriją ar per federalinę teritoriją arba iš federalinėje teritorijoje esančių vietovių į užsienį, be licencijos pagal 2 straipsnį turėtojų, leidžiama įmonėms, kurios pagal jų buveinės valstybėje galiojančias taisykles turi teisę vežti prekes motorinėmis transporto priemonėmis ir turis vieną iš šių leidimų:

1. Bendrijos licenciją pagal Reglamentą (EB) Nr. 1072/2009⁶,
2. Leidimą pagal 1973 m. birželio 14 d. Europos transporto ministrų konferencijos (ETMK) tarybos rezoliuciją,
3. Federalinio transporto, inovacijų ir technologijų ministro suteiktą vežimo į Austriją, per Austriją arba iš Austrijos leidimą,
4. Pagal tarpvalstybinius susitarimus federalinio transporto, inovacijų ir technologijų ministro suteiktą leidimą <...>“

18. *GütbefG* 8 straipsnyje „Leidimų suteikimas“ nustatyta:

„(1) Leidimas pagal 7 straipsnio 1 dalies 3 punktą suteikiamas konkrečiam prekių vežimui. Leidimas turi būti suteikiamas tik tuomet, kai tam yra svarbus viešasis interesas. Prašymo teikėjas turi įrodyti, kad vežimo negalima išvengti nei imantis organizacinių priemonių, nei renkantis kitą vežimo rūšį. Leidimas neturi būti suteikiamas, kai (visų pirma atsižvelgiant į federalinėje teritorijoje jau esančią transporto infrastruktūrą) nėra prekių vežimo, dėl kurio pateiktas prašymas, poreikio. Turi būti atsižvelgiama į Austrijos transporto ir ekonomikos interesus, gyventojų ir aplinkos apsaugą bei prekių vežimo naudojant kitą transporto infrastruktūrą galimybę. <...>

(3) Remiantis šiuo federaliniu įstatymu, gali būti sudaromi susitarimai dėl tarptautinio prekių vežimo pagal 7 straipsnį, kai tai reikalinga dėl tarpvalstybinio prekių vežimo masto. Susitarimuose turi būti numatyta, kad užsienyje registruotos motorinės transporto priemonės pagal abipusiškumo principą gali važiuoti į Austriją, per Austriją ir iš Austrijos. Taip pat gali būti nustatomos tarpvalstybinės kvotos atsižvelgiant į Austrijos transporto ir ekonomikos interesus bei gyventojų ir aplinkos apsaugą. <...>

⁶ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL L 300, 2009, p. 72).

(4) Supaprastintos kvotos suteikiamos pagal supaprastintą procedūrą. Kompetentinga institucija gali išduoti patvirtinimą, kad laikomasi susitarime nustatytų sąlygų, visų pirma sutartų kvotų (kvotos leidimas) <...>“

19. *GütbeFg* 9 straipsnyje nustatyta:

«(1) Vežėjas turi užtikrinti, kad, kol vykdomas tarptautinis prekių vežimas, transporto priemonėje būtų išsamiai užpildyti ir prireikus pažymėti 7 straipsnio 1 dalyje nurodytų teisių įgijimą įrodantys dokumentai.

(2) Vairuotojas privalo transporto priemonėje turėti ir paprašytas priežiūros institucijoms (21 straipsnis) parodyti išsamiai užpildytus ir prireikus pažymėtus 7 straipsnio 1 dalyje nurodytų leidimų įgijimą įrodančius dokumentus.

<...>“

20. *GütbeFg* 23 straipsnyje „Baudžiamosios nuostatos“ išdėstyta:

„(1) <...> administracinį pažeidimą, už kurį baudžiama ne didesne kaip 7 267 EUR bauda, padaro tas, kuris, veikdamas kaip verslininkas,

<...>

3) vykdo vežimą pagal 7–9 straipsnius neįgijęs tam reikalingos teisės arba nesilaiko tarpvalstybiniuose susitarimuose nustatytų reikalavimų ar draudimų;

<...>“

2. *Austrijos ir Turkijos susitarimas dėl kelių transporto*

21. Pagal Austrijos ir Turkijos susitarimo dėl kelių transporto 4 straipsnio 1 dalį „[m]otorinėms transporto priemonėms, įskaitant priekabas, kurios registruotos vienoje iš abiejų valstybių ir naudojamos kroviniams tarp šių valstybių arba tranzitu per abi valstybes vežti, reikalingas pažymėjimas“. Šio straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad „[p]ažymėjimas nereikalingas nepakrautų motorinių transporto priemonių reisams ir transporto priemonėms, kurių vežamoji krova ne didesnė kaip 2 tonos“.

22. Šio susitarimo 6 straipsnyje nustatyta:

„1. Pažymėjimai išduodami vežėjams. Jais suteikiama teisė vykdyti vežimą motorinėmis transporto priemonėmis, įskaitant priekabas.

2. Vienos valstybės išduotu pažymėjimu suteikiama teisė vykdyti vežimą į kitą valstybę ir iš jos bei tranzitu per šią valstybę.

3. Pažymėjimas turi būti transporto priemonėje tol, kol vykdomas vežimas per valstybės, kuriai jis galioja, teritoriją, ir paprašius parodomas šios valstybės kompetentingoms priežiūros institucijoms.“

23. Minėto susitarimo 7 straipsnyje nustatyta:

„1. Pažymėjimus išduoda valstybės, kurioje transporto priemonė registruota, kompetentingos institucijos kitos valstybės kompetentingos institucijos vardu pagal kvotą, kurią kiekvienais metais iki lapkričio 30 d. abiejų valstybių kompetentingos institucijos bendru sutarimu nustato kitiems metams.

2. Abiejų valstybių kompetentingos institucijos pasikeičia reikiamu skaičiumi formuliarių, skirtų vežant pagal šį susitarimą.“

III. Pagrindinė byla, prejudicinis klausimas ir procesas Teisingumo Teisme

24. CX yra bendrovės FU, kurios buveinė Turkijoje ir kuri užsiima prekių vežimo veikla, vadovas.

25. 2015 m. kovo 17 d. sprendimu *Bezirkshauptmannschaft Schärding* (Šerdingo apskrities administracija, Austrija) CX skyrė 1453 EUR baudą (bauda gali būti pakeista 67 valandų laisvės atėmimu) dėl to, kad 2015 m. balandžio 2 d. FU atliko komercinį prekių (tekstilės gaminių) vežimą iš Turkijos per Austriją į paskirties vietą Vokietijoje, neturėdamas tam reikalingo leidimo.

26. CX apskundė šį sprendimą *Landesverwaltungsgericht Oberösterreich* (Aukštutinės Austrijos apygardos administracinis teismas, Austrija). 2015 m. gruodžio 28 d. sprendimu šis atmetė skundą, motyvuodamas tuo, kad CX pažeidė *GütbefG* 23 straipsnio 1 dalies 3 punktą ir 7 straipsnio 1 dalies 4 punktą, taip pat Austrijos ir Turkijos susitarimo dėl kelių transporto 4 straipsnio 1 punktą, 6 ir 7 straipsnius, nes transporto priemonės vairuotojas negalėjo pateikti leidimo, kurio reikia atliekant tarptautinį prekių vežimą tarp Austrijos ir Turkijos.

27. CX pateikė *Verwaltungsgerichtshof* (Administracinis teismas) skundą dėl šio sprendimo.

28. 2016 m. lapkričio 22 d. nutartimi, (jį Teisingumo Teismas gavo 2016 m. gruodžio 7 d.) *Verwaltungsgerichtshof* (Administracinis teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui tokį prejudicinį klausimą:

„Ar Sąjungos teisei, konkrečiai [EEB ir Turkijos asociacijos susitarimui], [papildomam protokolui] ir <...> Asociacijos tarybos sprendimui Nr. 1/95 <...> prieštarauja nacionalinės teisės normos, pagal kurias prekių vežėjai, turintys buveinę Turkijos Respublikoje, tarptautinį komercinį prekių vežimą motorinėmis transporto priemonėmis į Austrijos Respublikos teritoriją arba per ją gali vykdyti tik jei turi pažymėjimus, išduotus motorinėms transporto priemonėms pagal kvotą, nustatytą pagal dvišalį [Austrijos Respublikos] ir [Turkijos Respublikos] susitarimą, arba jeigu jiems suteiktas leidimas vykdyti konkretų prekių vežimą, kai konkretus prekių vežimas reikalingas dėl svarbaus viešojo intereso ir prašymo teikėjas turi įrodyti, kad vežimo negalima išvengti nei imantis organizacinių priemonių, nei renkantis kitą vežimo rūšį?“

29. Rašytines pastabas pateikė CX, Austrijos ir Vengrijos vyriausybės bei Europos Komisija. Joms buvo atstovaujama 2018 m. sausio 31 d. posėdyje.

IV. Analizė

A. Įžanginės pastabos

30. Pagal nagrinėjamas Austrijos teisės normas tarptautinis komercinis prekių vežimas į, per ar iš Austrijos teritorijos gali būti atliekamas tik turint leidimą. Vežėjams, kurių buveinė yra Sąjungos valstybėje narėje, šis leidimas gali būti suteiktas išduodant Bendrijos licenciją, laikantis Reglamento Nr. 1072/2009⁷. Tačiau vežėjams, kurių buveinė yra trečiojoje šalyje, įskaitant Turkiją, šis leidimas gali būti suteiktas viena iš dviejų toliau nurodytų formų.

⁷ Šis reglamentas taikomas tik Sąjungos valstybėje narėje registruotoms transporto priemonėms. Žr. minėto reglamento 1 straipsnio 1 dalį, 2 straipsnio 1 punktą ir 2 punkto a papunktį, taip pat mano išvadą byloje *Istanbul Lojistik* (C-65/16, EU:C:2017:282, 100 punktą). Be to, žr. *GütbefG* 7 straipsnio 1 dalies 1 punktą.

31. Pirma, pagal *GütbefG* 7 straipsnio 1 dalies 4 punktą vežėjai, kurių buveinė yra trečiojoje šalyje, gali gauti leidimą, išduodamą pagal tarptautinį susitarimą. Turkijos vežėjų atžvilgiu Austrijos ir Turkijos susitarime dėl kelių transporto numatyta, kad bendru abiejų valstybių kompetentingų institucijų sutarimu nustatoma metinė vežimų kvota⁸. Neviršijant nustatytų kvotų šiuos leidimus Turkijos vežėjams išduoda Turkijos kompetentingos institucijos. Šiuo klausimu Austrijos vyriausybė nurodo, kad šiuo metu Austrijos Respublika ir Turkijos Respublika yra sutarusios dėl metinės 21 000 leidimų kvotos (bazinė kvota)⁹, kuri papildoma kintančiu kiekiu leidimų, suteikiamų atlygio forma¹⁰, ir leidimais, suteiktais pagal Europos transporto ministrų konferencijos (ETMK) tvarką (toliau – ETMK leidimas)¹¹. Iš viso Turkijai kasmet suteikiama maždaug 90 000–100 000 leidimų tranzitiniams vežimams keliu per Austriją.

32. Antra, Turkijos vežėjai turi galimybę paprašyti suteikti leidimą pagal *GütbefG* 7 straipsnio 1 dalies 3 punktą ir 8 straipsnio 1 dalį („individualus leidimas“). Šis leidimas suteikiamas tik vienam vežimui, kai tam yra svarbus viešasis interesas, ir tik su sąlyga, jei prašymo teikėjas įrodo, kad vežimo negalima išvengti nei imantis organizacinių priemonių, nei renkantis kitą vežimo rūšį¹².

33. Savo prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar Austrijos leidimų suteikimo tvarka, nustatyta Turkijos vežėjų atžvilgiu, yra suderinama su EEB ir Turkijos asociaciją reglamentuojančiomis nuostatomis.

34. CX tvirtina, kad taip nėra. Pirma, minėta tvarka apriboja laisvą prekių judėjimą tarp Sąjungos ir Turkijos, pažeidžiant Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 5 straipsnį, nes tranzitas leidžiamas tik ribotam Turkijos vežėjų skaičiui. Turkijos vežėjams nustatytos kvotos nepakanka. Todėl šie vežėjai privalo naudotis „Rollende Landstraße“ (transporto priemonių vežimas vagonais)¹³, o tai lemia papildomas išlaidas ir pailgina vežimo laiką, palyginti su vežimu keliu¹⁴. Tai reiškia, kad iš Turkijos vežamos prekės pabrangsta ir galiausiai yra mažiau konkurencingos. Taigi su vežimų kvotų nustatymu susiję ribojimai sukelia reikšmingas ekonomines pasekmes šių prekių gamintojams ir pirkėjams, taip pat kenkia muitų sąjungos veiksmingumui. Antra, Austrijos vežimo kvotų nustatymo tvarka diskriminuoja Turkijos vežėjus ir pažeidžia EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsnį, nes su kvotų nustatymu susiję ribojimai negalioja Sąjungos vežėjams.

35. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas visų pirma kelia klausimą, ar CX gali remtis laisvu prekių judėjimu tarp Sąjungos ir Turkijos, nors FU yra įmonė, kuri pati negamina prekių, kurias veža, ir ar CX gali visų pirma tvirtinti, kad įmonei FU taikomos leidimo, kurio reikalaujama pagal *GütbefG*, gavimo sąlygos yra kiekybiniais apribojimams lygiaverčio poveikio priemonė, kaip tai suprantama pagal Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 5 straipsnį. Šiame etape prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad šis atvejis neturėtų būti nagrinėjamas laisvo prekių judėjimo požiūriu, nes galima teigti, jog EEB ir Turkijos asociacijos susitarime laisvas prekių judėjimas,

8 Žr. Austrijos ir Turkijos susitarimo dėl kelių transporto 7 straipsnio 1 dalį ir *GütbefG* 8 straipsnio 3 ir 4 dalis.

9 Austrijos vyriausybė nurodo, kad paskutinės derybos dėl kvotos įvyko 2014 m., ir nuo tada Turkijos institucijos nesikreipė į Austrijos institucijas dėl kvotų koregavimo. Be to, Austrijos vyriausybė paaiškina, kad pagal kiekvieną leidimą vežimas galimas dviem keliais ir kad, remiantis ekonominiais statistiniais duomenimis, leidimų kvota sudaroma jungtiniame komitete.

10 Austrijos vyriausybė paaiškina, kad už tris vežimus, kai transporto priemonės vežamos vagonais, Turkijos krovinių vežėjai kaip atlygį gauna du leidimus.

11 Dėl ETMK tvarkos žr. 2014 m. kovo 28 d. Pasaulio banko ataskaitos Nr. 85830-TR „Evaluation of the ES-Turkey Customs Union“ 107 punktą ir 2014 m. spalio 14 d. *ICF Consulting Ltd* galutinės ataskaitos „Study on the economic impact on an agreement between the ES and the Republic of Turkey“, parengtos Komisijos iniciatyva, p. 13–14. Pastarojoje minimos 4 258 licencijos, Turkijos krovinių vežėjams suteiktos 2014 metams (taikomos vežimams tarp ETMK šalių narių arba per jas). Pagal *GütbefG* 7 straipsnio 1 dalies 2 punktą ETMK leidimas tenkina reikalavimą turėti leidimą.

12 Austrijos vyriausybė nurodo, kad 2015 m. ir 2016 m. nebuvo pateikta prašymų suteikti individualų leidimą pagal *GütbefG* 7 straipsnio 1 dalies 3 punktą ir 8 straipsnio 1 dalį.

13 Iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad tai yra kombinuoto vežimo būdas, kai puspriekabė vežama geležinkeliu.

14 CX teigia, kad Maribor traukinių stotyje dažnai tenka laukti nuo 97 iki 107 valandų, o kelio ruožo ilgis – 260 kilometrų. Šiuo klausimu žr. minėtos Pasaulio banko ataskaitos Nr. 85830-TR 54 punktą, kuriame minimos papildomos 250 EUR išlaidos už sunkvežimio tranzitą ir vežimo laiko dvigubėjimas.

laisvė teikti paslaugas ir transporto sektorius yra vertinami kaip atskiros sritys, kurias asociacijos dėka siekiama išplėtoti skirtingais lygmenimis ir grafikais. Yra pagrįstų priežasčių manyti, kad transporto sektorius turėtų būti sąmoningai neįtrauktas ir neplėtojamas įgyvendinant laisvo prekių judėjimo principą¹⁵.

36. Jeigu Teisingumo Teismas nuspręstų, kad CX gali remtis laisvu prekių judėjimu, kad galėtų teigti, jog nagrinėjamos Austrijos teisės normomis ši laisvė apribojama arba jais bent jau diskriminuojami Turkijos piliečiai ir Turkijoje buveines turinčios įmonės, kaip tai suprantama pagal EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsnį, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo manymu kiltų klausimas, ar šis ribojimas yra pateisinamas pagal Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 7 straipsnį.

37. Tolesnėje analizėje pirmiausia nagrinėsiu aptariamų Austrijos teisės normų vertinimo EEB ir Turkijos asociaciją reglamentuojančių nuostatų požiūriu klausimą. Šiuo klausimu paaškinsiu priežastis, kodėl, kaip Austrijos ir Vengrijos vyriausybės bei Komisija, manau, kad tokios teisės normos patenka į vežimo paslaugų sritį ir kad Asociacijos tarybos sprendime Nr. 1/95 įtvirtintos nuostatos, susijusios su laisvu prekių judėjimu tarp Sąjungos ir Turkijos, tokioms teisės normoms netaikomos (B.1 dalis). Antra, atmesiu priešingus CX pateiktus argumentus dėl Teisingumo Teismo jurisprudencijos, susijusios su laisvu prekių judėjimu (B.2 dalis). Trečia, nagrinėjamas teisės normas išnagrinėsiu papildomo protokolo 41 straipsnio 1 dalyje nurodytos *status quo* išlygos, pagal kurią draudžiama nustatyti naujus laisvės teikti paslaugas apribojimus, požiūriu (B.3 dalis). Galiausiai trumpai apžvelgsiu galimos diskriminacijos Turkijos vežėjų atžvilgiu, kaip tai suprantama pagal EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsnį, klausimą (B.4 dalis).

B. Dėl prejudicinio klausimo

1. Dėl nagrinėjamų teisės normų vertinimo ir tokioms normoms taikytinų nuostatų

38. *Verwaltungsgerichtshof* (Administracinis teismas) pateiktu prejudiciniu klausimu pirmiausia keliamas klausimas dėl nagrinėjamų teisės normų vertinimo EEB ir Turkijos asociaciją reglamentuojančių nuostatų požiūriu¹⁶. Ar tokioms teisės normoms taikomos nuostatos, susijusios su laisvu prekių judėjimu tarp Sąjungos ir Turkijos, ar labiau nuostatos, susijusios su vežimo paslaugų teikimu?

39. Kaip Austrijos, Vengrijos vyriausybės ir Komisija, esu linkęs pritarti antrajam variantui.

40. Šiuo klausimu remiuosi toliau nurodytais argumentais.

¹⁵ Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas remiasi 2011 m. birželio 30 d. priimtu *Bundesverwaltungsgericht* (Federalinis administracinis teismas, Vokietija) sprendimu (*BVerwG, Urt. v. 30.6.2011 – 3 C 18/10, NVwZ 2012, 247*).

¹⁶ EEB ir Turkijos asociacijos susitarimas, papildomas protokolas ir Asociacijos tarybos sprendimas Nr. 1/95 yra sudėtinė Sąjungos teisinės sistemos dalis. Šiuo klausimu žr. 1990 m. rugsėjo 20 d. Sprendimą *Sevince* (C-192/89, EU:C:1990:322, 8 ir 9 punktai ir juose nurodyta jurisprudencija).

41. Pirma, reikia konstatuoti, kad EEB ir Turkijos asociacijoje laisvas prekių judėjimas, laisvė teikti paslaugas ir transportas yra atskiros sritys, kurioms nustatytos skirtingos taisyklės¹⁷. Šios taisyklės rodo skirtingus atitinkamų rinkų liberalizavimo lygmenis. Laisvą *prekių* judėjimą tarp Sąjungos ir Turkijos užtikrina Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 nuostatos, susijusios su muitų sąjunga¹⁸, tačiau *paslaugų* ir *transporto* sritys dabartinėje EEB ir Turkijos asociacijos raidos stadijoje yra iš esmės neliberalizuotos¹⁹.

42. Visų pirma dėl transporto sektoriaus EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 15 straipsnyje numatyta, kad „Bendrijos steigimo sutarties nuostatų ir jomis remiantis priimtų teisės aktų transporto srityje taikymo Turkijai sąlygos ir tvarka bus nustatyta atsižvelgiant į Turkijos geografinę padėtį“. Be to, papildomo protokolo 42 straipsnyje nustatyta, kad Asociacijos taryba, atsižvelgdama į jos nustatomas taisykles, ir Turkijai taiko Bendrijos steigimo sutarties transporto nuostatas, atsižvelgdama į Turkijos geografinę padėtį; ji gali išplėsti priemonių, kurių Bendrija imasi, taikymo sferą, taikydama šias nuostatas Turkijos kelių transportui.

43. Vis dėlto reikia konstatuoti, kad iki šiol Asociacijos taryba tokių taisyklių nenustatė. Taigi šiame EEB ir Turkijos asociacijos raidos etape nėra jokių specialių teisės aktų vežimo srityje²⁰.

44. Antra, dėl klausimo, ar nacionalinės teisės aktai patenka į vienos ar kitos judėjimo laisvės taikymo sritį, pagal suformuotą jurisprudenciją reikia atsižvelgti į nagrinėjamų teisės aktų *tikslą*²¹. Manau, kad pagal analogiją tai taip pat galioja klausimui dėl nacionalinių teisės normų vertinimo EEB ir Turkijos asociaciją reglamentuojančių nuostatų požiūriu.

45. Manau, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamomis Austrijos teisės normomis iš esmės siekiama nustatyti sąlygas, kurias reikia įvykdyti, norint atlikti tarptautinį komercinį prekių vežimą kelių transportu į Austriją, per jos teritoriją ar iš Austrijos²². Šiuo požiūriu šiose teisės normose, be kita ko, numatyta, kad toks vežimas gali būti atliekamas tik turint leidimą, kuris Turkijos vežėjams gali būti leidimas, išduotas pagal kvotą, nustatytą pagal dvišalį Austrijos Respublikos ir Turkijos sudarytą susitarimą dėl kelių transporto, arba individualus leidimas, išduotas tik konkrečiam vežimui, kai tam yra svarbus viešasis interesas²³. Kitaip tariant, nagrinėjamose Austrijos teisės normose nustatyti apribojimai, taikomi Turkijos vežėjų patekimui į tarptautinę prekių vežimo kelių transportu rinką.

46. Man nekyla abejonių, kad tokios teisės normos patenka į vežimo paslaugų sritį.

17 Žr., be kita ko, EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 10, 14 ir 15 straipsnius, papildomo protokolo 2–30, 41 ir 42 straipsnius bei Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 2–7 straipsnius.

18 Pagal EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 2 straipsnio 1 dalį šio susitarimo tikslas yra nuolat ir subalansuotai stiprinti Europos ekonominės bendrijos ir Turkijos prekybinius ir ekonominius santykius. Šiuo klausimu minėto straipsnio 2 dalyje numatyta laipsniškai etapais įvesti muitų sąjungą. Kaip matyti iš jo 1 straipsnio, Asociacijos tarybos sprendimu Nr. 1/95 nustatomos EEB ir Turkijos asociacijos susitarime numatytos Europos ekonominės bendrijos ir Turkijos muitų sąjungos įgyvendinimo galutinio etapo sąlygos.

19 Vis dėlto dėl papildomo protokolo 41 straipsnio 1 straipsnyje nurodytos *status quo* išlygos žr. šios išvados 75–80 punktus.

20 Šiuo klausimu žr. 2003 m. spalio 21 d. Sprendimą *Abatay ir kt.* (C-317/01 ir C-369/01, EU:C:2003:572, 98 punktą). *Paslaugų* sektoriuje Asociacijos taryba, remdamasi papildomo protokolo 41 straipsnio 2 dalimi priėmė 2000 m. balandžio 11 d. Sprendimą Nr. 2/2000 dėl derybų, skirtų liberalizuoti paslaugoms, pradžios ir bendrų viešųjų pirkimų rinkų tarp Bendrijos ir Turkijos tarpusavio atvėrimo (OL L 138, 2000, p. 27). Tačiau iki šiol Asociacijos taryba dar iš esmės neliberalizavo šios srities. Žr. 2013 m. rugsėjo 24 d. Sprendimą *Demirkan* (C-221/11, EU:C:2013:583, 13 ir 46 punktai).

21 Žr. 2017 m. rugsėjo 7 d. Sprendimą *Eqiom ir Enka* (C-6/16, EU:C:2017:641, 40 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija). Šiuo klausimu iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad tuo atveju, kai nacionalinė priemonė susijusi su laisvu prekių judėjimu ir laisve teikti paslaugas, jeigu paaiškėja, kad viena iš jų yra papildoma kitos atžvilgiu ir gali būti su ja susieta, Teisingumo Teismas ją nagrinėja iš esmės atsižvelgdamas tikslai į vieną iš šių dviejų pagrindinių laisvių. Žr. 2011 m. spalio 4 d. Sprendimą *Football Association Premier League ir kt.* (C-403/08 ir C-429/08, EU:C:2011:631, 78 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).

22 Šiai analizei negali turėti įtakos aplinkybė, kad pagal Austrijos ir Turkijos susitarimą dėl kelių transporto kelionėms be krovinių kvotų nustatymo tvarka netaikoma. Žr. šios išvados 21 punktą.

23 Žr. *Gütbeğ* 7 straipsnio 1 dalį ir 8 straipsnio 1, 3 ir 4 dalis, taip pat Austrijos ir Turkijos susitarimo dėl kelių transporto 4 straipsnio 1 dalį ir 7 straipsnį. Taip pat žr. šios išvados 30–32 punktus.

47. Pirma, iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad bendroje Sutarties nuostatų struktūroje laisvė vežti prekes kelių transportu patenka į paslaugų teikimo transporto srityje sektorių²⁴. Nematau jokios priežasties, kodėl turėtų būti kitaip dėl su EEB ir Turkijos asociacijos susitarimu susijusių nuostatų.

48. Antra, reikia konstatuoti, kad anksčiau tarptautiniam prekių vežimui kelių transportu *tarp valstybių narių* buvo taikoma leidimų suteikimo tvarka, panaši į tą, kuri šiuo metu Turkijos vežėjams yra nustatyta nagrinėjamos Austrijos teisės normose. Ši tvarka iš dalies grindžiama dvišalėmis valstybių narių kvotomis, ir iš dalies – Bendrijos kvotomis²⁵.

49. Sprendime *Parlamentas / Taryba*²⁶ Teisingumo Teismas konstatavo, kad Taryba neįvykdė EEB sutarties 75 straipsnyje (dabar – SESV 91 straipsnis) nustatytų pareigų, nes, be kita ko, neužtikrino laisvės teikti paslaugas tarptautinio vežimo srityje. Po šio sprendimo dvišalės ir Bendrijos kvotos buvo laipsniškai naikinamos kol jas nuo 1993 m. sausio 1 d. pakeitė šiuo metu galiojanti Bendrijos licencijos sistema netaikant kvotų²⁷. Su Bendrijos kvota ir Bendrijos licencija susiję aktai buvo priimti pagal Sutarties nuostatas, susijusias su bendra transporto politika²⁸.

50. Manau, kad ši teisėkūros ir jurisprudencijos, susijusių su tarptautiniu vežimu tarp valstybių narių, raida patvirtina išvadą, kad tokios nacionalinės teisės normos kaip nagrinėjamos šiuo atveju, kuriose nustatyta leidimų suteikimo tarptautinio vežimo keliu srityje tvarka, turi būti vertinamos kaip vežimo paslaugų sektoriaus priemonė.

51. Šiomis aplinkybėmis manau, kad byloje *Lambregts Transportbedrijf*²⁹ priimtam Teisingumo Teismo sprendimui reikia skirti ypatingą dėmesį. Tame sprendime Teisingumo Teismas nusprendė, kad EEB sutarties 75 straipsnio 1 dalies a ir b punktai (dabar – SESV sutarties 91 straipsnio 1 dalies a ir b punktai), susiję su Tarybos įgyvendinamomis bendros transporto politikos priemonėmis, nesuteikia valstybių narių piliečiams teisių, kuriomis jie gali remtis nacionaliniuose teismuose ginčydami 1982 m. nacionalinių administravimo institucijų priimtus sprendimus. Kitaip tariant, Teisingumo Teismas nusprendė, kad ši nuostata neturi tiesioginio poveikio, kuris leistų ja remtis valstybėje narėje įsisteigusiam krovininių vežėjui, siekiančiam užginčyti nacionalinį administracinį sprendimą, susijusį su nacionalinio ir tarptautinio vežimo leidimais.

52. Šiuo klausimu sprendimo 14 punkte Teisingumo Teismas nusprendė, kad „1982 m. laisvas paslaugų judėjimas tarptautinio vežimo srityje buvo <...> užtikrintas tik valstybės narės, kurioje įmonė yra įsisteigusi, viduje ir vežant iš arba į ją, *jeigu gaunamas vežimo leidimas pagal šioje valstybėje narėje galiojančias dvišales arba Bendrijos kvotas*“³⁰. Todėl Teisingumo Teismas nusprendė, kad Tarybai

24 1987 m. birželio 11 d. Sprendimas *Bodin ir Minguet & Thomas* (241/86, EU:C:1987:280, 6 punktas). To sprendimo 13 punkte Teisingumo Teismas konstatavo, kad nacionalinės teisės aktu, susijusių su didžiausiu transporto priemonių aukščiu, kuris atitinka Bendrijos direktyvoje nustatytas ribines vertes, taikymas negali būti laikomas kiekybiniais apribojimams lygiavertis poveikio priemone, kaip tai suprantama pagal EEB 30 straipsnį (dabar – SESV 34 straipsnis).

25 Taip pat žr. 1968 m. liepos 19 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 1018/68 dėl Bendrijos kvotų krovininių gabenimui keliais tarp valstybių narių nustatymo (OL L 175, 1968, p. 13). Po šio reglamento buvo priimtas 1972 m. gruodžio 28 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2829/72 dėl Bendrijos kvotų krovininių gabenimui keliais tarp valstybių narių (OL L 298, 1972, p. 16), kurio galiojimas buvo pratęstas ir jis iš dalies pakeistas 1974 m. gruodžio 19 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 3256/74 (OL L 349, 1974, p. 5), kurio galiojimas savo ruožtu buvo pratęstas 1975 m. gruodžio 18 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 3331/75 (OL L 329, 1975, p. 9), ir galiausiai pakeistas 1976 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 3164/76 dėl Bendrijos kvotų krovininių gabenimui keliais tarp valstybių narių (OL L 357, 1976, p. 1).

26 1985 m. gegužės 22 d. sprendimas (13/83, EU:C:1985:220).

27 Taip pat žr. 1988 m. birželio 21 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 1841/88, iš dalies keičiantį Reglamentą Nr. 3164/76 (OL L 163, 1988, p. 1), kuriame buvo numatyta padidinti Bendrijos kvotą pereinamuoju laikotarpiu ir nuo 1993 m. sausio 1 d. panaikinti Bendrijos kvotas, dvišales kvotas tarp valstybių narių ir kvotas, Bendrijos krovininių vežėjų atžvilgiu taikomas tranzitiniam transportui į ir iš trečiųjų šalių. Be to, žr. 1992 m. kovo 26 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 881/92 dėl patekimo į rinką vežant krovinius Bendrijos keliais į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba kertant vienos ar kelių valstybių narių teritorijas (OL L 95, 1992, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 370). Šis reglamentą buvo panaikintas ir pakeistas Reglamentu Nr. 1072/2009.

28 Konkrečiau – EEB sutarties 75 straipsnis ir EB sutarties 71 straipsnis (dabar – SESV 91 straipsnis).

29 1989 m. liepos 13 d. sprendimas (4/88, EU:C:1989:320).

30 Išskirta mano.

neįgyvendinus laisvo paslaugų tarptautinio ir nacionalinio vežimo srityje judėjimo principo pagal jai EEB sutarties 75 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose nustatytas pareigas, tokios paslaugos galėjo būti teikiamos tik laikantis dvišalių ir Bendrijos kvotų ribų. Šiomis aplinkybėmis Teisingumo Teismas visai nenagrinėjo galimo šių kvotų poveikio laisvam prekių judėjimui.

53. Manau, kad *a fortiori* tie patys argumentai taikomi Turkijos vežėjų atliekamiems tarptautiniams vežimams EEB ir Turkijos asociacijoje. Šiuo klausimu reikia atsižvelgti į tai, kad nors pagal EEB sutarties 75 straipsnio 1 dalies a ir b punktus numatyta Tarybos *pareiga* nustatyti bendrą transporto politiką³¹, iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad Sutarties nuostatų transporto srityje pritaikymas Turkijos Respublikai *nėra privalomas*³². Šiomis aplinkybėmis Teisingumo Teismas konstatavo, kad Asociacijos taryba „turi kur kas platesnę diskreciją transporto srityje“³³. Remdamasis šiais argumentais manau, kad jeigu Teisingumo Teismas netaikė EEB sutarties 30 straipsnio (dabar – SESV 34 straipsnis) byloje *Lambrechts Transportbedrijf*³⁴, juo labiau nėra pagrindo Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 5 straipsnį taikyti šioje byloje.

54. Manau, kad reikia daryti išvadą, jog kol Asociacijos taryba nepriėmė su transportu susijusių taisyklių, pagal EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 15 straipsnį ir papildomo protokolo 42 straipsnį³⁵ Turkijos vežėjų patekimui į tarptautinio transporto rinką toliau bus taikomos sąlygos, nustatytos valstybių narių nacionalinės teisės aktuose ir valstybių narių bei Turkijos Respublikos sudarytuose dvišaliuose susitarimuose³⁶. Šiomis aplinkybėmis Turkijos vežėjams suteiktų leidimų skaičius, be kita ko, priklauso nuo pagal tokius susitarimus vykusių derybų tarp atitinkamų valstybių. Manau, kad svarbu pažymėti, jog dauguma valstybių narių, remdamosi su Turkijos Respublika sudarytais dvišaliais susitarimais, nustatė vežimo leidimų suteikimo tvarką, kuri yra panaši į nagrinėjamą pagrindinėje byloje³⁷.

55. Sprendimą pradėti vežimo paslaugų sektoriaus liberalizavimą EEB ir Turkijos asociacijoje gali priimti tik susitariančiosios šalys, jeigu mano, kad tai tikslinga, ir atlikusios išsamią konkretaus poveikio, kurį šis veiksmas gali turėti, be kita ko, konkurencijos sąlygoms tarptautinio transporto rinkoje, analizę. Šiomis aplinkybėmis laipsniškas tarptautinio transporto liberalizavimas tarp valstybių narių rodo, kad tokį liberalizavimą reikėtų papildyti nustatant bendras taisykles visų pirma - transporto sektoriuje³⁸.

56. Šiomis aplinkybėmis manau, kad jeigu su laisvu prekių judėjimu tarp Sąjungos ir Turkijos susijusias nuostatas Teisingumo Teismas pritaikytų tokioms teisės normoms, kokios nagrinėjamos pagrindinėje byloje, tai galėtų lemti tarptautinio transporto sektoriaus liberalizavimą, kurio EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo susitariančiosios šalys iki šiol nenorėjo³⁹.

31 Šiuo klausimu žr. 1985 m. gegužės 22 d. Sprendimą *Parlementas / Taryba* (13/83, EU:C:1985:220, 50 punktas).

32 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas mini, kad papildomo protokolo 42 straipsnyje vartojamas veiksmazodis „gali“. Žr. 2003 m. spalio 21 d. Sprendimą *Abatay ir kt.* (C-317/01 ir C-369/01, EU:C:2003:572, 97 punktas).

33 Žr. 2003 m. spalio 21 d. Sprendimą *Abatay ir kt.* (C-317/01 ir C-369/01, EU:C:2003:572, 96 punktas).

34 1989 m. liepos 13 d. sprendimas (4/88, EU:C:1989:320).

35 Žr. šios išvados 42 ir 43 punktus.

36 Vis dėlto dėl papildomo protokolo 41 straipsnio 1 dalyje įtvirtintos *status quo* išlygos žr. šios išvados 75–80 punktus.

37 Tarp valstybių narių ir Turkijos Respublikos sudarytų dvišalių susitarimų sąrašas ir pagal minėtus susitarimus nustatytos kvotos pateiktos minėtos Pasaulio banko ataskaitos Nr. 85830-TR 14 priede ir minėtos *ICF Consulting Ltd.* galutinės ataskaitos C priede. Dėl valstybių narių tvarkų skirtumų žr. pastarosios ataskaitos 8–13 punktus. Reikia pridurti, kad Reglamente Nr. 1072/2009 aiškiai nurodoma, kad tarp valstybių narių ir trečiųjų šalių egzistuoja dvišaliai susitarimai dėl transporto. Žr. minėto reglamento 3 konstatuojamąją dalį ir 1 straipsnio 3 dalies a punktą.

38 Šiuo klausimu svarbu pažymėti, pavyzdžiui, kad tarp Sąjungos ir Šveicarijos Konfederacijos sudarytu susitarimu siekiama, viena vertus, liberalizuoti susitariančiųjų šalių patekimą į jų krovinių ir keleivinio transporto kelias ir geležinkeliais rinką, ir, kita vertus, nustatyti koordinuotos transporto politikos sąlygas. Žr. Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliu ir keliais (OL L 114, 2002, p. 91) 1 straipsnio 1 dalį. Be to, žr. Togan, S. ir Bayar, G., „Liberalizing Transport Sectors and the Effects of Infrastructure Development“. *The Liberalization of Transportation Services in the ES and Turkey*, Oxford University Press, 2016, p. 239.

39 Dėl galimo minėto sektoriaus liberalizavimo buvo atlikta daug tyrimų. Žr., be kita ko, minėtos Pasaulio banko ataskaitos Nr. 85830-TR 99–113 punktus ir minėtos *ICF Consulting Ltd* galutinės ataskaitos 36 ir paskesnius punktus. Pastarojoje nurodytas prekybos tarp EEB ir Turkijos komercinės vertės augimas 3,5 mlrd. EUR, jeigu tarptautinis transportas tarp Sąjungos ir Turkijos būtų visiškai liberalizuotas.

57. Atsižvelgiant į visus išdėstytus argumentus, reikia daryti išvadą, kad tokios teisės normos, kaip nagrinėjamos pagrindinėje byloje, patenka į vežimo paslaugų sektorių, ir kad tokioms teisės normoms netaikomos Asociacijos tarybos sprendime Nr. 1/95 įtvirtintos nuostatos, susijusios su laisvu prekių judėjimu tarp Sąjungos ir Turkijos.

58. Šios išvados negali paneigti CX pateikti argumentai, susiję su Teisingumo Teismo jurisprudencija dėl laisvo prekių judėjimo. Šiuos argumentus išnagrinėsiu toliau.

2. Dėl pateiktų priešingų argumentų

59. Grįsdamas savo teiginius, kad su laisvu prekių judėjimu tarp Sąjungos ir Turkijos susijusios nuostatos taikomos tokioms teisės normoms, kaip nagrinėjamos, CX remiasi kai kuriais su šia laisve susijusiais Teisingumo Teismo sprendimais.

60. Pirma, CX remiasi byloje *Istanbul Lojistik*⁴⁰ priimtu sprendimu. Tame sprendime Teisingumo Teismas konstatavo, kad transporto priemonių mokestis, kurį turi mokėti Turkijoje registruotų sunkiasvorių transporto priemonių valdytojai, tranzitu važiuojantys per Vengrijos teritoriją, yra muitui lygiaverčio poveikio mokėjimas, kaip tai suprantama pagal Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 4 straipsnį⁴¹.

61. CX tvirtina, kad jeigu Vengrijos nustatytas tranzito mokestis kliudo laisvam prekių judėjimui, taip turi būti ir nagrinėjamų Austrijos teisės normų atveju, nes šiose teisės normose nustatyta transporto kvotų tvarka yra didesnis laisvo prekių judėjimo pažeidimas nei tranzito mokestis.

62. Šis argumentas manęs neįtikina.

63. Manau, kad nagrinėjamų Austrijos teisės normų negalima lyginti su byloje *Istanbul Lojistik* nagrinėtomis teisės normomis. Viena vertus, šios dvi normų grupės skiriasi savo *pobūdžiu*. Byloje *Istanbul Lojistik* buvo kalbama apie mokestinę priemonę (mokestį), o ši byla susijusi su kvota.

64. Kita vertus, taip pat skiriasi jų *dalykas*. Iš tiesų byloje *Istanbul Lojistik* Teisingumo Teismas nusprendė, kad „nors motorinių transporto priemonių mokestis renkamas ne už pačias prekes, *jis taikomas* trečiojoje šalyje, būtent Turkijoje, registruotomis transporto priemonėmis *vežamoms prekėms*, kai kertama Vengrijos siena, o ne *vežimo paslaugai* <...>“⁴². Tačiau pagrindinėje byloje nagrinėjamomis Austrijos teisės normomis būtent ir siekiama, kaip tai jau esu nurodęs, nustatyti sąlygas, kurias reikia įvykdyti, siekiant suteikti vežimo paslaugas⁴³. Reikia patikslinti, kad byloje *Istanbul Lojistik* Teisingumo Teismas nagrinėjo tik patį mokestį ir visiškai nenagrinėjo kvotų tvarkos, su kuria šis mokestis buvo susijęs⁴⁴.

40 2017 m. spalio 19 d. sprendimas (C-65/16, EU:C:2017:770).

41 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas, remdamasis, be kita ko, Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 66 straipsniu, nusprendė, kad SESV nuostatų, susijusių su laisvu prekių judėjimu Sąjungoje, aiškinimas taip pat taikomas EEB ir Turkijos susitarimo nuostatoms, susijusioms su laisvu prekių judėjimu muitų sąjungoje. Pagal šį straipsnį Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 nuostatos, kiek jos iš esmės tapachios atitinkamoms EB sutarties (dabar – SESV) normoms, turi būti aiškinamos pagal šioje srityje priimtus Teisingumo Teismo sprendimus. Žr. 2017 m. spalio 19 d. Sprendimą *Istanbul Lojistik* (C-65/16, EU:C:2017:770, 38 ir 44 punktai).

42 Išskirta mano. Žr. 2017 m. spalio 19 d. Sprendimą *Istanbul Lojistik* (C-65/16, EU:C:2017:770, 46 punktas). Šiuo klausimu Teisingumo Teismas pabrėžė tai, kad susijęs Vengrijos mokestis turėjo būti sumokėtas sunkiasvorėms transporto priemonėms įvažiuojant į Vengrijos teritoriją ir kad šio mokesčio dydis priklausė nuo kriterijų, kurie susiję, be kita ko, su prekių kiekiu, kurį galima vežti, ir jų paskirties vieta. Žr. minėto sprendimo 45 punktą. Taip pat žr. mano išvadą byloje *Istanbul Lojistik* (C-65/16, EU:C:2017:282, 59 punktas).

43 Žr. šios išvados 45 punktą.

44 Tai taip pat galioja mano išvadai byloje *Istanbul Lojistik* (C-65/16, EU:C:2017:282). Žr., be kita ko, minėtos išvados 49, 52 ir 69 punktus.

65. Antra, CX remiasi keliais sprendimais, kuriuose Teisingumo Teismas pripažino ryšį tarp krovinių vežimo veiklos ir laisvo prekių judėjimo Sąjungoje. Atitinkamuose sprendimuose Teisingumo Teismas nusprendė, kad sunkesnėms nei 7,5 tonos sunkiasvorėms transporto priemonėms, vežančioms tam tikras prekes, eismo draudimas autostrados atkarpoje, kuri yra vienas iš pagrindinių susisiekimo kelių būdų susijusiame regione⁴⁵, ir teisės norma, kuria nustatomas trumpas skerstinų gyvų gyvūnų vežimo laikotarpis ir didžiausias atstumas⁴⁶, yra kiekybiniais apribojimams lygiaverčio poveikio priemonė, kaip tai suprantama pagal SESV 34 punktą.

66. CX mano, kad iš šios jurisprudencijos matyti, jog tokie teisės aktai, kaip nagrinėjami pagrindinėje byloje, jeigu jie techniškai susiję su krovinių vežimu, tikrai apriboja prekių vežimą, nes laisvas tranzitas leidžiamas tik ribotam krovinių vežėjų skaičiui ir taip prekybos srautai nukreipiami kitais pakaitiniais maršrutais arba į kitą transporto rūšį, o tai lemia didesnes laiko sąnaudas ir išlaidas⁴⁷.

67. Šiam argumentui negalima pritarti.

68. Iš tiesų reikia konstatuoti, kad CX nurodyta jurisprudencija buvo susijusi su nacionalinės teisės normomis, kurių pobūdis labai skiriasi nuo šioje byloje nagrinėjamų Austrijos teisės normų pobūdžio.

69. Viena vertus, nagrinėtos teisės normos buvo susijusios ne su sąlygomis, kurias reikia įvykdyti, siekiant teikti vežimo paslaugas (*patekimo į transporto rinką sąlygos*), kaip nagrinėjamu atveju, bet labiau su sąlygomis, kuriomis gali būti vežami tam tikri kroviniai (*krovinių vežimo sąlygos*)⁴⁸. Šiuo klausimu Teisingumo Teismas nusprendė, kad su transporto rūšimi, vežimo trukme ir atstumu susijusios nustatytos sąlygos galėjo apriboti atitinkamų prekių laisvą judėjimą⁴⁹.

70. Kita vertus, priešingai nagrinėjamiems Austrijos teisės normoms, CX nurodytoje jurisprudencijoje nagrinėjami teisės aktai nėra skirti kai kuriems vežėjams, bet yra taikomi visuotinai visiems prekių vežimams, kuriems jie taikomi. Tokiomis aplinkybėmis Teisingumo Teismas nusprendė, kad nustatytos vežimo sąlygos galėjo kliudyti laisvam atitinkamų prekių judėjimui ir visų pirma laisvam jų tranzitui⁵⁰.

71. Reikia pažymėti, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamiems Austrijos teisės normomis nenustatomi jokie apribojimai dėl iš Turkijos vežamų prekių vežimo sąlygų. Pagal šias teisės normas šios prekės iš tiesų gali laisvai judėti keliu į Austriją, per jos teritoriją arba iš Austrijos. Galimybė vežti šias prekes apribota tik *Turkijos vežėjams*. Kitaip tariant, turkiškos kilmės prekės gali laisvai judėti Austrijoje, tačiau nebūtinai Turkijoje registruotuose sunkvežimiuose. Reikia pridurti, kad šios teisės normos nėra skirtos iš Turkijos vežamoms prekėms, tačiau jos taip pat yra taikomos, kai Turkijos vežėjai veža prekes iš valstybių narių, įskaitant iš Austrijos.

45 2005 m. lapkričio 15 d. Sprendimas *Komisija / Austrija* (C-320/03, EU:C:2005:684) ir 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimas *Komisija / Austrija* (C-28/09, EU:C:2011:854).

46 1999 m. gegužės 11 d. Sprendimas *Monsees* (C-350/97, EU:C:1999:242). Be to, CX remiasi 1997 m. gruodžio 9 d. Sprendimu *Komisija / Prancūzija* (C-265/95, EU:C:1997:595) dėl smurtinių veiksnių Prancūzijos teritorijoje žemės ūkio produktų iš kitų valstybių narių atžvilgiu; 2003 m. birželio 12 d. Sprendimu *Schmidberger* (C-112/00, EU:C:2003:333), susijusiu su visišku Brenerio autostrados uždarymu 30 valandų, ir 2003 m. spalio 23 d. Sprendimu *Rioglass ir Transremar* (C-115/02, EU:C:2003:587), susijusiu su sulaikymu muitinėje, dėl kurio prekių vežimas būdavo vilkinamas ir dėl kurio jų vežimas galėjo būti visiškai užblokuotas.

47 Taip pat žr. šios išvados 34 punktą.

48 Dėl nagrinėjamų Austrijos teisės normų dalyko žr. šios išvados 45 punktą.

49 Šiuo klausimu žr. 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimą *Komisija / Austrija* (C-28/09, EU:C:2011:854, 114 punktą), kuriame Teisingumo Teismas pažymėjo, kad sunkesnėms nei 7,5 tonos sunkiasvorėms transporto priemonėms, vežančioms tam tikrus krovinius, eismo draudimas A12 autostrados atkarpoje „sudar[o] kliūčių viename tranzito per Alpes koridoriuje naudoti tam tikrą šių krovinių vežimo būdą“.

50 Žr., be kita ko, 2005 m. lapkričio 15 d. Sprendimą *Komisija / Austrija* (C-320/03, EU:C:2005:684, 66 punktą), iš kurio matyti, kad „drausdamas sunkesnių nei 7,5 tonos sunkiasvorių transporto priemonių, vežančių tam tikrus krovinius, eismą svarbiausio kelio atkarpoje, kuri yra vienas iš pagrindinių susisiekimo tarp pietų Vokietijos ir šiaurės Italijos žemės kelių būdų, ginčijamas reglamentas sudaro kliūtis laisvam prekių judėjimui ir ypač jų laisvam tranzitui“. Šiuo klausimu taip pat žr. 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimą *Komisija / Austrija* (C-28/09, EU:C:2011:854, 116 punktą). Be to, žr. 1999 m. gegužės 11 d. Sprendimą *Monsees* (C-350/97, EU:C:1999:242, 23 punktą). 1997 m. gruodžio 9 d. Sprendimas *Komisija / Prancūzija* (C-265/95, EU:C:1997:595), 2003 m. birželio 12 d. Sprendimas *Schmidberger* (C-112/00, EU:C:2003:333) ir 2003 m. spalio 23 d. Sprendimas *Rioglass ir Transremar* (C-115/02, EU:C:2003:587) buvo susiję su atvejais, kai atitinkamo krovinių judėjimas buvo visiškai sustabdytas.

72. Manau, kad reikia daryti išvadą, jog net darant prielaidą, kad nagrinėjamos Austrijos teisės normos patenka į su laisvu prekių judėjimu susijusių nuostatų taikymo sritį, šios teisės normos nėra nesuderinamos su bendroju prekių tranzito laisvės Sąjungoje principu, kurį Teisingumo Teismas pripažino kaip šios laisvės pasekmę⁵¹.

73. Apibendrinamas manau, kad CX nurodyti argumentai negali pakeisti atitinkamų Austrijos teisės normų vertinimo kaip priemonės, priskirtinos vežimo paslaugų sektoriui. Darytina išvada, kad Asociacijos tarybos sprendime 1/95 įtvirtintos nuostatos, susijusios su laisvu prekių judėjimu tarp Sąjungos ir Turkijos, yra netaikomos tokioms teisės normoms.

74. Vis dėlto tokiomis teisės normomis privaloma laikytis papildomo protokolo 41 straipsnio 1 dalyje nurodytos *status quo* išlygos⁵². Šį klausimą nagrinėsiu kitoje dalyje.

3. Dėl papildomo protokolo 41 straipsnio 1 dalyje nurodytos „status quo“ išlygos

75. Papildomo protokolo 41 straipsnio 1 dalyje nustatyta *status quo* išlyga, pagal kurią susitariančiosios šalys susilaiko nuo bet kokių naujų laisvės teikti paslaugas apribojimų viena kitos atžvilgiu įvedimo. Iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad ši išlyga gali būti taikoma vežimo paslaugoms ir kad Turkijoje įsisteigusi įmonė, teisėtai teikianti paslaugas valstybėje narėje, gali ja remtis⁵³.

76. Pagal *status quo* išlygą bendrai draudžiamos bet kokios naujos priemonės, kurių tikslas ar pasekmė nustatyti griežtesnes sąlygas Turkijos piliečiui, siekiančiam pasinaudoti, be kita ko, laisve teikti paslaugas valstybės narės teritorijoje, nei taikytos iki papildomo protokolo įsigaliojimo toje valstybėje narėje⁵⁴. Taigi, siekiant nustatyti, ar pagal minėtą išlygą draudžiamos tokios teisės normos kaip nagrinėjamos šiuo atveju, reikia išnagrinėti, ar jose nustatomas laisvės teikti paslaugas apribojimas, ir, jeigu taip, ar šis apribojimas turi būti laikomas nauju⁵⁵.

77. Pirma, dėl klausimo, ar pagrindinėje byloje nagrinėjamomis teisės normomis nustatytas laisvės teikti paslaugas *ribojimas*, manau, kad į šį klausimą reikėtų atsakyti teigiamai. Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją nacionalinės teisės norma, kuri nustato, kad kitoje valstybėje narėje įsteigta įmonė valstybės teritorijoje gali teikti paslaugas tik gavusi administracinį leidimą, yra SESV 56 straipsnyje įtvirtinto pagrindinio principo *ribojimas*⁵⁶.

51 Žr. 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimą *Komisija / Austrija* (C-28/09, EU:C:2011:854, 113 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija). Bendrasis prekių tranzito laisvės principas taip pat taikomas EEB ir Turkijos asociacijos atžvilgiu. Šiuo klausimu žr. 2017 m. spalio 19 d. Sprendimą *Istanbul Lojistik* (C-65/16, EU:C:2017:770, 42 ir 44 punktai).

52 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas tiesiogiai nekelia klausimo dėl nagrinėjamų teisės normų atitikties minėtam protokolui. Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją, net jei formaliai žiūrint prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas apribojo savo klausimus tam tikrų Sąjungos teisės nuostatų aiškinimu, ši aplinkybė netrukdo Teisingumo Teismui pateikti jam visapusišką Sąjungos teisės išaiškinimą, kuris gali būti naudingas sprendimui jo nagrinėjamoje byloje priimti, nesvarbu, ar šis teismas apie tai užsiminė savo pateiktuose klausimuose. Šiuo aspektu Teisingumo Teismas, atsižvelgdamas į bylos dalyką, iš visos nacionalinio teismo pateiktos informacijos, ypač iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą motyvuojamosios dalies, turi atrinkti aiškintinus Sąjungos teisės klausimus. Žr. 2017 m. spalio 19 d. Sprendimą *Otero Ramos* (C-531/15, EU:C:2017:789, 40 punktą).

53 Šiuo klausimu žr. 2003 m. spalio 21 d. Sprendimą *Abatay ir kt.* (C-317/01 ir C-369/01, EU:C:2003:572, 92, 93, 102 ir 105 punktai). Remiantis suformuota jurisprudencija, papildomo protokolo 41 straipsnio 1 dalis yra tiesiogiai veikiama. Todėl šia nuostata gali remtis Turkijos piliečiai, kuriems ji taikoma valstybių narių teismuose. Žr. 2013 m. rugsėjo 24 d. Sprendimą *Demirkan* (C-221/11, EU:C:2013:583, 38 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).

54 Žr. 2013 m. rugsėjo 24 d. Sprendimą *Demirkan* (C-221/11, EU:C:2013:583, 39 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).

55 Žr. 2003 m. spalio 21 d. Sprendimą *Abatay ir kt.* (C-317/01 ir C-369/01, EU:C:2003:572, 110 punktą).

56 2003 m. spalio 21 d. Sprendimas *Abatay ir kt.* (C-317/01 ir C-369/01, EU:C:2003:572, 111 punktą). Pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją Sutarties straipsniuose, susijusiuose su laisve teikti paslaugas, pripažinti principai turi būti tiek, kiek įmanoma, taikomi Turkijos piliečiams, kad tarp susitariančiųjų šalių būtų panaikinti laisvės teikti paslaugas apribojimai. Žr. 2013 m. rugsėjo 24 d. Sprendimą *Demirkan* (C-221/11, EU:C:2013:583, 43 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).

78. Antra, dėl klausimo, ar nagrinėjamos teisės normos reiškia *naują* apribojimą, reikia nustatyti, ar šios teisės normos yra naujo pobūdžio, nes jomis pabloginama Turkijos vežėjų padėtis, palyginti su ta, kuri buvo susiklosčiusi pagal taisykles, papildomo protokolo įsigaliojimo dieną jiems taikytas Austrijoje šios valstybės narės atžvilgiu⁵⁷.

79. Šiuo klausimu Austrijos vyriausybė nurodo, kad Austrijos ir Turkijos susitarime dėl kelių transporto nustatyta kvotų sistema jau galiojo tada, kai 1995 m. sausio 1 d. jai įstojant į Sąjungą jos atžvilgiu įsigaliojo papildomas protokolas⁵⁸.

80. Taigi, nors reikia patikrinti šį aspektą, ir tai padaryti turi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, manau, kad nagrinėjamos Austrijos teisės normose nenustatytas naujo laisvės teikti paslaugas apribojimo, kaip tai suprantama pagal papildomo protokolo 41 straipsnio 1 dalį⁵⁹.

4. Dėl nediskriminavimo dėl pilietybės principo EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsnio požiūriu

81. CX mano, kad nagrinėjamos Austrijos teisės normomis diskriminuojami Turkijos vežėjai, pažeidžiant EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsnį, pagal kurį minėto susitarimo taikymo srityje draudžiama bet kokia diskriminacija dėl pilietybės, nes su vežimo kvotų tvarka susiję ribojimai netaikomi Sąjungoje įsisteigusiems vežėjams⁶⁰.

82. Kaip Austrijos, Vengrijos vyriausybės ir Komisija, manau, kad EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsnis nedraudžia tokių teisės normų, kaip nagrinėjamos pagrindinėje byloje, dėl toliau nurodytų priežasčių.

83. Pirma, manau, kad EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsnis netaikomas tokioms teisės normoms. Iš tiesų, kaip matyti iš šios teisės normos formuluotės, ši nuostata taikoma „nepažeidžiant konkrečių nuostatų, kurios *galbūt dar bus priimtose* pagal [minėto susitarimo] 8 straipsnį“⁶¹. Nors dabartiniame EEB ir Turkijos asociacijos raidos etape nėra specifinių normų transporto srityje⁶², negalima atmesti galimybės, kad Asociacijos taryba tokias normas gali priimti pagal EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 15 straipsnį ir papildomo protokolo 42 straipsnį. Taigi, kaip pagrįstai pažymi Komisija, pritaikius EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsnį tokioms teisės normoms, kaip nagrinėjamos pagrindinėje byloje, būtų kišamasi į galimų teisės normų transporto srityje turinį.

84. Antra, net darant prielaidą, kad EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsnis būtų taikomas tokioms teisės normoms, kaip nagrinėjamos pagrindinėje byloje, manau, kad tokios teisės normos nėra diskriminacinio pobūdžio, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą.

57 Šiuo klausimu žr. 2003 m. spalio 21 d. Sprendimą *Abatay ir kt.* (C-317/01 ir C-369/01, EU:C:2003:572, 116 punktas).

58 Papildomai Austrijos vyriausybė teigia, kad nagrinėjamos teisės normos bet kuriuo atveju yra pateisinamos privalomaisiais bendrojo intereso pagrindais, visų pirma ekonominiais interesais ir gyventojų bei aplinkos apsauga. Komisija mano, kad nėra informacijos, kuri leistų manyti, jog nagrinėjamos teisės normos būtų nesuderinamos su *status quo* išlyga. CX ir Vengrijos vyriausybė nepateikė nuomonės nagrinėjamų teisės normų atitikties *status quo* išlygai klausimu.

59 Reikia pridurti, kad manau, jog tęstinis kvotų, pagal Austrijos ir Turkijos kelių transporto susitarimą nustatytų Turkijos vežėjams, *kiekio* keitimas negali būti laikomas nauju apribojimu, kaip tai suprantama pagal papildomo protokolo 41 straipsnio 1 dalį. Šiuo klausimu reikia priminti, kad leidimų kiekis nustatomas per dvišales derybas tarp atitinkamų valstybių, atsižvelgiant, be kita ko, į su ekonomika susijusius interesus ir tarptautinio eismo mastą. Žr. šios išvados 54 punktą ir *GütbeF* 8 straipsnio 3 dalį.

60 Žr. šios išvados 34 punktą.

61 Išskirta mano.

62 Žr. šios išvados 43 punktą.

85. Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad nagrinėjamos Austrijos teisės normose nėra jokios diferenciacijos pagal vežėjo įsisteigimo vietą⁶³. CX nurodyta diferenciacija atsižvelgiant į tai, ar vežėjas yra įsisteigęs valstybėje narėje, ar ne, yra tik skirtingo teisinio reglamentavimo, taikomo, viena vertus, Sąjungoje įsisteigusiems vežėjams, ir, kita vertus, Turkijoje įsisteigusiems vežėjams, pasekmė. Nors pirmiesiems taikomos bendros taisyklės, susijusios su tarptautiniu vežimu, be kita ko, Reglamentu Nr. 1072/2009 nustatytos taisyklės, pastariesiems tokios taisyklės netaikomos.

86. Darytina išvada, kad tik Sąjungoje įsisteigę vežėjai turi galimybę remtis pagal Reglamentą Nr. 1072/2009 išduodama Bendrijos licencija, kuri yra viena iš leidimo formų, atitinkančių nagrinėjamos Austrijos teisės normose nustatytus reikalavimus. Turkijos vežėjai, kurių veikla nepatenka į Reglamento Nr. 1072/2009 taikymo sritį, tokios galimybės neturi, taigi šie vežėjai privalo naudotis kitomis leidimų formomis, kad galėtų įvykdyti nagrinėjamos Austrijos teisės normose nustatytus reikalavimus⁶⁴. Šio skirtumo, kurį lemia skirtingos taisyklės, taikomos Sąjungos vežėjams ir Turkijos vežėjams, negali panaikinti EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsnis. Kitaip tariant, manau, kad šia nuostata negalima remtis, siekiant tarptautinio vežimo sektoriaus liberalizavimo, kurio EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo susitariančiosios šalys iki šiol nenorėjo⁶⁵.

87. Remdamasis tuo, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui nuspręsti, kad EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsnis nedraudžia tokių teisės normų, kaip nagrinėjamos pagrindinėje byloje.

V. Išvada

88. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui į *Verwaltungsgerichtshof* (Administracinis teismas, Austrija) pateiktą prejudicinį klausimą atsakyti taip:

Europos ekonominės bendrijos ir Turkijos asociacijos steigimo susitarimui, kurį 1963 m. rugsėjo 12 d. Ankaroje pasirašė Turkijos Respublika, EEB valstybės narės ir Bendrija, ir kuris Bendrijos vardu buvo sudarytas, aprobuotas ir patvirtintas 1963 m. gruodžio 23 d. Tarybos sprendimu 64/732/EEB, 1970 m. lapkričio 23 d. pasirašytam papildomam protokolui, kuris Bendrijos vardu sudarytas, aprobuotas ir patvirtintas 1972 m. gruodžio 19 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 2760/72, ir 1995 m. gruodžio 22 d. EB ir Turkijos asociacijos tarybos sprendimui Nr. 1/95 dėl galutinio Muitų sąjungos etapo įgyvendinimo neprieštarauja tokios nacionalinės teisės normos, kaip nagrinėjamos pagrindinėje byloje, pagal kurias prekių vežimo įmonės, turinčios buveinę Turkijoje, tarptautinį komercinį prekių vežimą motorinėmis transporto priemonėmis į Austrijos teritoriją arba per ją gali vykdyti tik jei turi pažymėjimus, išduotus motorinėms transporto priemonėms pagal kvotą, nustatytą pagal dvišalį Austrijos Respublikos ir Turkijos Respublikos sudarytą susitarimą, arba jeigu jiems suteiktas leidimas vykdyti konkretų prekių vežimą, kai konkretus prekių vežimas reikalingas dėl svarbaus viešojo intereso ir prašymo teikėjas turi įrodyti, kad vežimo negalima išvengti nei imantis organizacinių priemonių, nei renkantis kitą vežimo rūšį, jeigu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas įsitikina, kad šiomis teisės normomis nenustatytas naujo laisvės teikti paslaugas apribojimo, kaip jis suprantamas pagal papildomo protokolo 41 straipsnio 1 dalį.

63 Žr. šios išvados 15–20 punktus.

64 Žr. šios išvados 30–32 punktus.

65 Taip pat žr. šios išvados 56 punktą.