



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (antroji kolegija) SPRENDIMAS

2018 m. liepos 11 d.*

„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 – Nacionalinės teisės normos, kuriomis apribojama prekių vežimo įmonių, turinčių buveinę Turkijoje, teisė važiuoti savo transporto priemonėmis atitinkamos valstybės narės teritorijoje – Pareiga gauti arba leidimą, išduotą neviršijant kvotos, kuri nustatyta pagal dvišalį minėtos valstybės narės ir Turkijos sudarytą susitarimą, arba leidimą, išduotą konkrečiam vežimui, susijusiam su svarbiu viešuoju interesu“

Byloje C-629/16

dėl *Verwaltungsgerichtshof* (Aukščiausiasis administracinis teismas, Austrija) 2016 m. lapkričio 22 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2016 m. gruodžio 7 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje, inicijuotoje

CX,

dalyvaujant

Bezirkshauptmannschaft Schärding,

TEISINGUMO TEISMAS (antroji kolegija),

kuri sudaro kolegijos pirmininkas M. Ilešič, teisėjai A. Rosas, C. Toader, A. Prechal ir E. Jarašiūnas (pranešėjas),

generalinis advokatas H. Saugmandsgaard Øe,

posėdžio sekretorius M. Aleksejev, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2018 m. sausio 31 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- CX, atstovaujamo advokatų V. Weiss, H. Wollmann ir V. Wolfbauer,
- Austrijos vyriausybės, atstovaujamos S. Rubenz, M. Klamert, J. Bauer ir G. Eberhard,
- Vengrijos vyriausybės, atstovaujamos M. Z. Fehér, G. Koós ir E. E. Sebestyén,
- Europos Komisijos, atstovaujamos W. Mölls, L. Havas ir M. Afonso,

* Proceso kalba: vokiečių.

susipažinęs su 2018 m. balandžio 26 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,
priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl Europos ekonominės bendrijos ir Turkijos asociacijos susitarimo, kurį 1963 m. rugsėjo 12 d. Ankaroje Turkijos Respublika pasirašė su EEB valstybėmis narėmis ir Bendrija ir kuris pastarosios vardu buvo sudarytas, aprobuotas ir 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; toliau – EEB ir Turkijos susitarimas), 1970 m. lapkričio 23 d. Briuselyje pasirašyto ir prie EEB ir Turkijos susitarimo pridėto papildomo protokolo, kuris Bendrijos vardu sudarytas, aprobuotas ir patvirtintas 1972 m. gruodžio 19 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 2760/72 (OL L 293, 1972, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 11 t., p. 41, toliau – papildomas protokolas), ir 1995 m. gruodžio 22 d. EB ir Turkijos asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 dėl galutinio muitų sąjungos etapo įgyvendinimo (OL L 35, 1996, p. 1; toliau – Asociacijos tarybos sprendimas Nr. 1/95) išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant CX inicijuotą bylą dėl baudos, kurią jai skyrė *Bezirkshauptmannschaft Schärding* (Šerdingo apskrities administracija, Austrija) už tai, kad įmonė atliko komercinį prekių vežimą iš Turkijos per Austrijos teritoriją, neturėdama tam reikalingo leidimo.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

- 3 EEB ir Turkijos susitarimo 1 straipsnyje nustatyta:
„Šiuo susitarimu įsteigiama Europos ekonominės bendrijos ir Turkijos asociacija.“
- 4 Šio susitarimo 2 straipsnis suformuluotas taip:
„1. [EEB ir Turkijos] [s]usitarimo tikslas – skatinti nuolatinį ir subalansuotą Susitariančiųjų Šalių prekybinių ir ekonominių santykių stiprinimą, visiškai atsižvelgiant į būtinybę užtikrinti spartesnę Turkijos ekonomikos vystymąsi ir Turkijos gyventojų užimtumo didinimą ir gyvenimo sąlygų gerinimą.
2. Tam, kad būtų pasiekti 1 dalyje nurodyti tikslai, numatyta laipsniškai sukurti muitų sąjungą pagal 3, 4 ir 5 straipsnių nuostatas.
3. Asociaciją sudaro:
a) parengiamasis etapas;
b) pereinamasis etapas;
c) baigiamasis etapas.“
- 5 Minėto susitarimo 5 straipsnyje numatyta:
„Baigiamasis etapas grindžiamas muitų sąjunga ir sustiprintu Susitariančiųjų Šalių ekonominės politikos koordinavimu.“

6 To paties susitarimo 7 straipsnyje nustatyta:

„Susitariančiosios Šalys imasi visų bendrųjų ar specialiųjų priemonių, galinčių užtikrinti iš [EEB ir Turkijos] susitarimo kylančių įsipareigojimų vykdymą.

Jos susilaiko nuo bet kokių priemonių, kurios galėtų kelti grėsmę [EEB ir Turkijos] susitarimo tikslų įgyvendinimui.“

7 EEB ir Turkijos susitarimo 9 straipsnis suformuluotas taip:

„Susitariančiosios Šalys pripažįsta, kad [EEB ir Turkijos] susitarimo taikymo srityje, nepažeidžiant atskirų nuostatų, kurios galėtų būti nustatytos pagal 8 straipsnį, pagal [EEB] sutarties 7 straipsnyje įtvirtintą principą draudžiama bet kokia diskriminacija dėl pilietybės.“

8 Šio susitarimo 10 straipsnyje nurodyta:

„1. [EEB ir Turkijos] susitarimo 2 straipsnio 2 dalyje numatyta muitų sąjunga apima visą prekybą prekėmis.

2. Muitų sąjunga apima:

– Bendrijos valstybių narių ir Turkijos tarpusavio importo ir eksporto muitų, lygiavėrio poveikio rinkliavų, kiekybinių apribojimų ir kitokių lygiavėrio poveikio priemonių, kuriais siekiama savo šalies gamybai užtikrinti apsaugą, prieštaraujančią [EEB ir Turkijos] susitarimo tikslams, draudimą;

<...>“

9 Minėto susitarimo 14 straipsnyje numatyta:

„Siekdamos tarpusavyje panaikinti laisvės teikti paslaugas apribojimus, Susitariančiosios Šalys susitaria semtis įkvėpimo iš [EEB] sutarties 55, 56 ir 58–65 straipsnių.“

10 To paties susitarimo 15 straipsnyje nustatyta:

„Su vežimu susijusių [EEB] sutarties nuostatų ir pagal šias nuostatas priimtų priemonių išplėtimo Turkijai sąlygos ir tvarka nustatomos atsižvelgiant į geografinę Turkijos padėtį.“

11 Papildomo protokolo 41 straipsnis, esantis šio protokolo II antraštinės dalies „Asmenų ir paslaugų judėjimas“ II skyriuje „Įsisteigimo teisė, paslaugos ir transportas“, 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 [EEB ir Turkijos] 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, nustatydamą 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.“

12 Papildomo protokolo 42 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Asociacijos taryba, atsižvelgdama į nustatomas taisykles, ir Turkijai taiko [EEB] 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.“

13 Šio protokolo 62 straipsnyje numatyta, kad protokolas yra neatskiriama EEB ir Turkijos susitarimo dalis.

14 Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 1 straipsnyje nurodyta:

„Nepažeisdama [EEB ir Turkijos] susitarimo ir papildomo bei papildančio jo protokolų, [Asociacijos taryba] šiuo sprendimu nustato muitų sąjungos galutinio etapo, numatyto minėto susitarimo 2 ir 5 straipsniuose, įgyvendinimo tvarką.“

15 To sprendimo 5 straipsnyje, esančiame I skyriaus, skirto laisvam prekių judėjimui ir prekybos politikai, II skirsnyje „Kiekybinių apribojimų arba lygiaverčio poveikio priemonių panaikinimas“, nustatyta:

„Tarp Susitariančiųjų Šalių draudžiami kiekybiniai importo apribojimai ir visos lygiaverčio poveikio priemonės.“

16 Minėto sprendimo 6 straipsnyje nurodyta:

„Tarp Susitariančiųjų Šalių draudžiami kiekybiniai eksporto apribojimai ir visos lygiaverčio poveikio priemonės.“

17 To paties sprendimo 7 straipsnis suformuluotas taip:

„5 ir 6 straipsniai nekliudo taikyti importo, eksporto ar tranzito draudimų arba apribojimų, jei jie yra pateisinami visuomenės dorovės, viešosios tvarkos arba visuomenės saugumo, žmonių ir gyvūnų sveikatos ir gyvybės apsaugos bei augalų apsaugos, nacionalinių meno, istorijos ar archeologijos vertybių apsaugos ar pramoninės ir komercinės nuosavybės apsaugos priežastimis. Tačiau prekyboje tarp Susitariančiųjų Šalių tokie draudimai ar apribojimai neturi būti nei savavališko diskriminavimo priemone, nei užslėptu apribojimu.“

Austrijos teisė

18 *BGBL*. I, 96/2013 paskelbtos redakcijos *Güterbeförderungsgesetz 1995* (1995 m. Prekių vežimo kelių transportu įstatymas; *BGBL*. 593/1995; toliau – *GütbefG*) 1 straipsnio 1 dalyje nurodyta:

„Šis federalinis įstatymas taikomas:

1) vežimo įmonių vykdomam komerciniam prekių vežimui variklinėmis kelių transporto priemonėmis (su priekabomis ar be jų), kurių didžiausia leistina bendroji masė viršija 3 500 kg;

<...>“

19 Šio įstatymo 2 straipsnio „Privalomos licencijos ir licencijų rūšys“ 1 dalyje nustatyta:

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

20 Minėto įstatymo 7 straipsnio 1 dalis suformuluota taip:

„Vykdėti komercinį krovinių vežimą variklinėmis 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 verslininkams, kurie pagal jų įmonės buveinės valstybėje galiojančias taisykles turi teisę vežti krovinius variklinėmis transporto priemonėmis ir įgiję vieną iš šių teisių:

- 1) Bendrijos leidimą, atitinkantį [2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos] [r]eglamentą (EB) Nr. 1072/2009 [dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL L 300, 2009, p. 72)];
- 2) leidimą, išduotą pagal [1973 m. birželio 14 d. Europos transporto ministrų konferencijos (ETMK) tarybos rezoliuciją dėl daugiašalių kvotų tarptautiniam kelių transportui];
- 3) federalinio transporto, inovacijų ir technologijų ministro išduotą vežimo į Austriją, per Austriją arba iš Austrijos leidimą;
- 4) federalinio transporto, inovacijų ir technologijų ministro pagal tarpvalstybinius susitarimus išduotą leidimą. <...>“

21 *GütbeF* 8 straipsnyje „Leidimų išdavimas“ nustatyta:

„(1) Leidimas pagal 7 straipsnio 1 dalies 3 punktą išduodamas konkrečiam prekių vežimui. Leidimas gali būti išduodamas 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 išduodamas, 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 galimybę vežti prekes naudojant kitą transporto infrastruktūrą. <...>

(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 variklinės 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. <...>

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

(5) 4 dalyje nurodyto kvotos leidimo suteikimas laiko, teritoriniu ir dalyko aspektais, jo išorinė forma, išsamesnės nuostatos dėl suteikimo procedūros ir profesinės kompetencijos ir krovinių vežėjo ekonominio pajėgumo sąlygos tarptautinio krovinių vežimo tikslu turi būti reglamentuojamos federalinio transporto, inovacijų ir technologijų ministro įsakymu. Į naujus prašymus išduoti kvotos leidimą turi būti deramai atsižvelgiama pagal tarptautinio krovinių vežimo sektoriuje jau veikiančių verslininkų rinkos dalis. <...>“

22 Šio įstatymo 9 straipsnyje nurodyta:

„(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 pateikti išsamiai užpildytus ir prireikus pažymėtus 7 straipsnio 1 dalyje nurodytų leidimų įgijimą įrodančius dokumentus.

<...>“

23 Minėto įstatymo 23 straipsnyje numatyta:

„(1) <...> administracinį nusižengimą, už kurį baudžiama iki 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;

<...>“

24 *BGBL. 327/1976* paskelbtos redakcijos *Abkommen zwischen dem Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie der Republik Österreich und dem Außenminister der türkischen Republik über den internationalen Straßentransport* (Austrijos Respublikos federalinio prekybos, amatų ir pramonės ministro ir Turkijos Respublikos užsienio reikalų ministro susitarimas dėl tarptautinio krovinių vežimo keliais, *BGBL. 274/1970*; toliau – Austrijos ir Turkijos susitarimas dėl krovinių vežimo keliais) 4 straipsnis suformuluotas taip:

„1. Variklinėms transporto priemonėms, įskaitant priekabas, kurios registruotos vienoje iš abiejų valstybių ir naudojamos kroviniams tarp šių valstybių arba tranzitu per abi valstybes vežti, reikalingas pažymėjimas.

2. Pažymėjimas nereikalingas nepakrautų variklinių transporto priemonių reisams ir transporto priemonėms, kurių naudingoji apkrova ne didesnė kaip 2 tonos.

<...>“

25 Šio susitarimo 6 straipsnyje nustatyta:

„1. Pažymėjimai išduodami vežėjams. Jais suteikiama teisė vykdyti vežimą variklinėmis 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. Pažymėjimai turi būti transporto priemonėje tol, kol vykdomas vežimas per valstybės, kuriai jis galioja, teritoriją, ir pareikalavus pateikiami šios valstybės kompetentingoms priežiūros institucijoms.“

26 Šio susitarimo 7 straipsnyje nurodyta:

„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, naudojamų vežant pagal šį susitarimą.“

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

- 27 CX yra bendrovės FU, kurios buveinė Turkijoje ir kuri užsiima tarptautinio prekių vežimo veikla, vadovas.
- 28 2015 m. birželio 17 d. sprendimu Šerdingo apskrities administracija (Austrija) skyrė CX 1 453 EUR baudą už tai, kad FU atliko komercinį prekių vežimą, neturėdama tam reikalingo leidimo. Nagrinėjamu atveju tai buvo 2015 m. balandžio 2 d. atliktas tekstilės gaminių vežimas iš Turkijos į Vokietiją per Austriją.
- 29 CX apskundė tą sprendimą *Landesverwaltungsgericht Oberösterreich* (Aukštutinės Austrijos apygardos administracinis teismas, Austrija). 2015 m. gruodžio 28 d. sprendimu tas teismas atmetė skundą, nusprendęs, kad CX iš tiesų pažeidė *GütbeF* 23 straipsnio 1 dalies 3 punkto ir 7 straipsnio 1 dalies 4 punkto, taip pat Austrijos ir Turkijos susitarimo dėl kelių transporto 4 straipsnio 1 punkto ir 6 ir 7 straipsnių nuostatas, nes transporto priemonės vairuotojas negalėjo kompetentingoms institucijoms pateikti leidimo, kurio reikia atliekant tokį vežimą per Austrijos teritoriją.
- 30 Dėl to sprendimo CX pateikė kasacinį skundą *Verwaltungsgerichtshof* (Aukščiausiasis administracinis teismas, Austrija). Tame teisme CX tvirtino, kad tarptautinio prekių vežimo keliais į Austrijos Respublikos teritoriją ar per ją leidimų, išduodamų Turkijos vežėjams, kvota yra nepakankama, o tai šiuos vežėjus verčia naudotis *Rollende Landstraße* („riedantis kelias“), leidžiančiu puspriekabes vežti geležinkeliu, tačiau dėl to kyla papildomų išlaidų ir pailgėja vežimo laikas, palyginti su vežimu keliais. CX teigimu, metinis kvotų nustatymas pažeidžia tarp Europos Sąjungos ir Turkijos Respublikos egzistuojantį asociacijos režimą, būtent Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 5 ir 6 straipsnius, tiek, kiek juo apribojamas laisvas prekių judėjimas šios asociacijos viduje ir Turkijos vežėjai diskriminuojami dėl jų pilietybės, o tai pažeidžia EEB ir Turkijos susitarimo 9 straipsnį.
- 31 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad, norėdamas atlikti pagrindinėje byloje aptariamą prekių vežimą, CX turėjo gauti transporto, inovacijų ir technologijų ministro leidimą, išduodamą pagal *GütbeF* 8 straipsnio 1 dalį, arba leidimą, išduodamą pagal Austrijos ir Turkijos susitarimą dėl kelių transporto, kuriuo nustatoma kvotų sistema. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad leidimas konkrečiam prekių vežimui pagal *GütbeF* 7 straipsnio 1 dalies 3 punktą ir 8 straipsnio 1 dalį gali būti išduodamas tik tuomet, kai šis vežimas susijęs su svarbiu viešuoju interesu. Prašymo teikėjas turi įrodyti, kad vežimo negalima vykdyti nei imantis organizacinių priemonių, nei renkantis kitą vežimo rūšį.
- 32 Jis pabrėžia, kad jam pateiktoje spręsti byloje kylantis klausimas yra tai, ar tokia tvarka diskriminuoja Turkijos vežėjus. Šiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar CX gali remtis laisvu prekių judėjimu tarp Sąjungos ir Turkijos, nors FU yra prekių vežimo įmonė, kuri pati tų prekių negamina.
- 33 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad ginčas pagrindinėje byloje turi būti nagrinėjamas ne laisvo prekių judėjimo, o laisvės teikti paslaugas transporto srityje požiūriu.
- 34 Tokiomis aplinkybėmis *Verwaltungsgerichtshof* (Aukščiausiasis administracinis teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar Sąjungos teisei, konkrečiai [EEB ir Turkijos] susitarimui, <...> papildomam protokolui <...> ir <...> Asociacijos tarybos sprendimui Nr. 1/95 <...> prieštarauja nacionalinės teisės norma, pagal kurią prekių vežėjai, turintys buveinę Turkijoje, tarptautinį komercinį prekių vežimą variklinėmis transporto priemonėmis į Austrijos Respublikos teritoriją arba per ją gali vykdyti tik jei turi pažymėjimus, išduotus variklinėms transporto priemonėms pagal kvotą, nustatytą pagal dvišalį Austrijos Respublikos

ir Turkijos Respublikos susitarimą, arba jeigu jiems suteiktas leidimas vykdyti konkretų prekių vežimą, kai šis vežimas reikalingas dėl svarbaus viešojo intereso ir prašymo teikėjas turi įrodyti, kad vežimo negalima išvengti nei imantis organizacinių priemonių, nei renkantis kitą vežimo rūšį?“

Dėl prejudicinio klausimo

- 35 Savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikiantis teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar EEB ir Turkijos susitarimo, papildomo protokolo ir Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 nuostatos turi būti aiškinamos taip, kad joms prieštarauja valstybės narės teisės aktas, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje, pagal kurį prekių vežimo keliais įmonės, turinčios buveinę Turkijoje, tokį vežimą į šią valstybę narę arba per jos teritoriją gali vykdyti tik jei turi pažymėjimus, išduotus laikantis šiai vežimo rūšiai pagal dvišalį susitarimą, sudarytą tarp minėtos valstybės narės ir Turkijos Respublikos, nustatytos kvotos, arba jeigu leidimas joms buvo išduotas atsižvelgiant į svarbų viešąjį interesą.
- 36 Šiuo klausimu pažymėtina, kad, kaip pažymėjo generalinis advokatas savo išvados 41 punkte ir nacionalinis teismas savo prašyme priimti prejudicinį sprendimą, pagal EEB ir Turkijos asociaciją laisvas prekių judėjimas, laisvė teikti paslaugas ir transportas yra atskiros sritys, kurioms nustatytos skirtingos taisyklės, taip atspindint skirtingą atitinkamų rinkų liberalizavimą. Laisvas prekių judėjimas tarp Sąjungos ir Turkijos reglamentuotas visų pirma Asociacijos tarybos sprendime Nr. 1/95, o paslaugų ir transporto sritys dabartiniame EEB ir Turkijos asociacijos raidos etape yra iš esmės neliberalizuotos.
- 37 Siekiant nustatyti, ar nacionalinės teisės aktai patenka į vienos ar kitos iš šių laisvių sritį, pažymėtina, kad iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, jog reikia atsižvelgti į nagrinėjamo teisės akto dalyką (2014 m. sausio 23 d. Sprendimo *DMC*, C-164/12, EU:C:2014:20, 29 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija ir 2017 m. rugsėjo 7 d. Sprendimo *Eqiom ir Enka*, C-6/16, EU:C:2017:641, 40 punktas).
- 38 Nagrinėjamu atveju iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad *Gütbeğ* numatyta prekių vežimo nacionaline teritorija leidimų sistema. Ši sistema Turkijos vežėjų atveju gali pasireikšti tuo, kad leidimas išduodamas pagal kvotą, nustatytą pagal Austrijos ir Turkijos susitarimą dėl kelių transporto, arba tik konkrečiam vežimui, susijusiam su svarbiu viešuoju interesu. Taigi minėtomis teisės normomis Turkijos vežėjams nustatomi priegigos prie tarptautinio prekių vežimo keliais rinkos apribojimai Austrijos teritorijoje.
- 39 Taigi nors pagrindinėje byloje nagrinėjamas nacionalinės teisės aktas, atsižvelgiant į jo pavadinimą, susijęs su prekių vežimu, jo tikslas – nustatyti sąlygas, kurios turi būti tenkinamos norint vykdyti vežimo paslaugų veiklą Austrijos teritorijoje, nesvarbu, kokios prekės vežamos.
- 40 Šiuo klausimu pažymėtina, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamas teisės aktas skiriasi nuo nagrinėtojo byloje, kurioje priimtas 2017 m. spalio 19 d. Sprendimas *Istanbul Lojistik* (C-65/16, EU:C:2017:770). Pastarojo sprendimo, susijusio su sunkiasvorių transporto priemonių mokesčiu, kuris turi būti mokamas įvažiuojant į Vengrijos teritoriją tiek už kelionę pirmyn, tiek už kelionę atgal, ir kurio dydis priklausė nuo kriterijų, susijusių, be kita ko, su galimų vežti prekių kiekiu ir jų paskirties vieta, 45 ir 46 punktuose Teisingumo Teismas nusprendė, kad nors minėtas sunkiasvorių transporto priemonių mokestis renkamas ne už pačias vežamas prekes, jis vis dėlto taikomas trečiojoje šalyje registruotomis transporto priemonėmis vežamoms prekėms, kai kertama siena, todėl turi būti nagrinėjamas atsižvelgiant į laisvo prekių judėjimo srityje taikytinas nuostatas.
- 41 Šiuo atveju pagrindinėje byloje nagrinėjamu teisės aktu įpareigojama ne sumokėti su prekių vežimu susijusį mokestį, o prieš įeinant į vežimo rinką Austrijos teritorijoje gauti leidimą, išduodamą laikantis kvotų arba atsižvelgiant į svarbų viešąjį interesą, nepriklausomai nuo vežamų prekių kiekio.

- 42 Turkijoje įsteigtų vežimo įmonių, kaip antai įmonės, kurios vadovas yra CX, atveju jų siūlomų vežimo keliais paslaugų teikimas Austrijos teritorijoje priklauso nuo tokio leidimo. Kaip pažymėjo ir generalinis advokatas savo išvados 69–71 punktuose, remiantis tuo darytina išvada, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamas nacionalinės teisės aktas nustato konkrečias prieigos prie paslaugų rinkos sąlygas ir negali būti laikomas mokesčių srities teisės aktu kaip teisės aktas, kuris buvo nagrinėjamas šio sprendimo 40 punkte nurodytoje byloje.
- 43 Taigi, atsižvelgiant į šio sprendimo 37 punkte primintą jurisprudenciją, toks nacionalinės teisės aktas, kaip nagrinėjamas pagrindinėje byloje, turi būti laikomas priklausančiu transporto paslaugų, o ne laisvo prekių judėjimo sričiai, taigi su laisvu prekių judėjimu tarp Turkijos Respublikos ir Sąjungos susijusios nuostatos, kaip antai Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 nuostatos, ginčui pagrindinėje byloje netaikytinos. CX nurodyta aplinkybė, kad papildomos sąnaudos, susijusios su galimu alternatyvių maršrutų ar transporto priemonių naudojimu, gali turėti netiesioginį poveikį prekių judėjimui, šiuo klausimu yra nesvarbi. Iš tiesų galimybė, kad nagrinėjamas teisės aktas turės tokį netiesioginį poveikį, nepaneigia išvados, kad jo tikslas – taikyti transporto paslaugų teikimui tam tikras sąlygas.
- 44 Vadinasi, reikia išnagrinėti, ar Sąjungos ir Turkijos Respublikos asociaciją reglamentuojančiuose teisės aktuose yra transporto paslaugų sričiai priklausanti nuostata, kuriai prieštarautų valstybės narės teisės aktas, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje.
- 45 Šiuo klausimu primintina, kad iš EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 15 straipsnio ir papildomo protokolo 42 straipsnio 1 dalies matyti, jog transportui taikomų Sąjungos teisės nuostatų ir taikant šias nuostatas priimtų aktų taikymo sritį Asociacijos taryba gali išplėsti taip, kad ji apimtų ir Turkijos Respubliką, atsižvelgdama, be kita ko, į jos geografinę situaciją. Tai reiškia, kad šioje srityje priimtinos taisyklės nebūtinai turi būti identiškos toms, kurios taikomos pagal SESV, ir šios sutarties nuostatų transporto srityje taikymo išplėtimas Turkijos Respublikos atžvilgiu yra tik fakultatyvus (šiuo klausimu žr. 2003 m. spalio 21 d. Sprendimo *Abatay ir kt.*, C-317/01 ir C-369/01, EU:C:2003:572, 96 ir 97 punktus).
- 46 Vis dėlto iki šiol Asociacijos taryba nepriėmė jokios priemonės, kuria Sąjungos teisės nuostatų, taikytinų transporto paslaugoms, taikymas būtų išplėstas Turkijos Respublikai, todėl dabartiniame šios trečiosios valstybės ir Sąjungos asociacijos raidos etape nėra jokio specialaus teisės akto.
- 47 Taigi, kol Asociacijos taryba pagal EEB ir Turkijos susitarimo 15 straipsnį ir papildomo protokolo 42 straipsnio 1 dalį nepriims su transporto paslaugomis susijusių taisyklių, Turkijos vežėjų patekimo į Sąjungos vežimų rinką sąlygas ir toliau reglamentuos valstybių narių nacionalinės teisės aktai ir valstybių narių ir Turkijos Respublikos sudaryti dvišaliai susitarimai. Tai reiškia, kad, esant tokiai situacijai, kokia nagrinėjama pagrindinėje byloje, transporto paslaugos gali būti teikiamos tik laikantis tokiuose dvišaliuose susitarimuose ar nacionalinės teisės aktuose nustatytų kvotų (pagal analogiją žr. 1989 m. liepos 13 d. Sprendimo *Lambregts Transportbedrijf*, 4/88, EU:C:1989:320, 14 punktą).
- 48 Tokiomis aplinkybėmis papildomo protokolo 42 straipsnio 1 dalis veikia tiesiogiai, taigi ja gali būti remiamasi nacionaliniuose teismuose, siekiant, kad nebūtų taikomos jai prieštaraujančios vidaus teisės taisyklės (2003 m. spalio 21 d. Sprendimo *Abatay ir kt.*, C-317/01 ir C-369/01, EU:C:2003:572, 58 ir 59 punktai ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 49 Šioje nuostatoje įtvirtinta *status quo* išlyga, kurioje Sąjungos valstybėms narėms numatyta pareiga nepriimti bet kokių naujų priemonių, kurių tikslas ar pasekmė būtų taikyti Turkijos piliečio įsisteigimui ar jo paslaugų teikimui griežtesnes sąlygas nei tos, kurios atitinkamoje valstybėje narėje buvo taikomos minėto papildomo protokolo įsigaliojimo metu (žr. 2003 m. spalio 21 d. Sprendimo *Abatay ir kt.*, C-317/01 ir C-369/01, EU:C:2003:572, 58, 59, 66 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją; 2009 m. vasario 19 d. Sprendimo *Soysal ir Savatli*, C-228/06, EU:C:2009:101,

- 47 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją; 2013 m. rugsėjo 24 d. Sprendimo *Demirkan*, C-221/11, EU:C:2013:583, 39 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją ir 2014 m. liepos 10 d. Sprendimo *Dogan*, C-138/13, EU:C:2014:2066, 26 punktą), t. y. kiek tai susiję su Austrijos Respublika, 1995 m. sausio 1 d.
- 50 Teisingumo Teismas jau yra nurodęs, kad ši pareiga taikoma ir transporto paslaugų srityje (2003 m. spalio 21 d. Sprendimo *Abatay ir kt.*, C-317/01 ir C-369/01, EU:C:2003:572, 92 ir 93 punktai).
- 51 Siekiant nustatyti, ar pagal taip suformuluotą *status quo* pareigą draudžiami tokie nacionalinės teisės aktai, kaip nagrinėjami pagrindinėje byloje, reikia išnagrinėti, ar juose nustatytas laisvės teikti paslaugas apribojimas, ir, jeigu taip, ar šis apribojimas turi būti laikomas nauju (2003 m. spalio 21 d. Sprendimo *Abatay ir kt.*, C-317/01 ir C-369/01, EU:C:2003:572, 110 punktas).
- 52 Dėl to, ar nacionalinės teisės akte nustatytas laisvės teikti paslaugas apribojimas, primintina, kad pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją nacionalinės teisės norma, kuri nustato, kad kitoje valstybėje narėje įsteigta įmonė paslaugas nacionalinėje teritorijoje gali teikti tik gavusi leidimą, reiškia SESV 56 straipsnyje įtvirtinto pagrindinio principo apribojimą (šiuo klausimu žr. 2003 m. spalio 21 d. Sprendimo *Abatay ir kt.*, C-317/01 ir C-369/01, EU:C:2003:572, 111 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 53 Nagrinėjamu atveju aišku, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamo teisės akto tikslas yra būtent susieti Turkijoje įsisteigusių verslininkų paslaugų teikimo transporto srityje veiklos Austrijos teritorijoje vykdymą su išankstinio leidimo (leidimo, išduoto laikantis Austrijos ir Turkijos susitarime dėl krovinių vežimo keliais nustatytų kvotų) arba leidimo konkrečiam vežimui, susijusiam su svarbiu viešuoju interesu, išdavimu. Tai reiškia, kad Austrijos teritorijoje apribojama Turkijoje įsisteigusių fizinių ar juridinių asmenų teisė laisvai teikti transporto paslaugas.
- 54 Dėl to, ar pagrindinėje byloje nagrinėjamas teisės aktas reiškia naują apribojimą (su tuo Austrijos vyriausybė nesutinka), nacionaliniai teismai, kurie vieni kompetentingi aiškinti nacionalinę teisę, turi nustatyti, ar šis teisės aktas yra naujo pobūdžio ta prasme, kad juo pabloginama Turkijos verslininkų padėtis, palyginti su ta, kuri buvo susiklosčiusi pagal taisykles, jiems taikytas Austrijoje papildomo protokolo įsigaliojimo šiai valstybei narei dieną, t. y. 1995 m. sausio 1 d. (pagal analogiją žr. 2003 m. spalio 21 d. Sprendimo *Abatay ir kt.*, C-317/01 ir C-369/01, EU:C:2003:572, 116 punktą). Kaip pažymėjo generalinis advokatas savo išvados 79 ir 80 punktuose, su sąlyga, kad tai patikrins prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, atrodo, kad, atsižvelgiant, be kita ko, į tai, jog Austrijos ir Turkijos susitarime numatyta kvotų sistema Austrijos Respublikos įstojimo į Sąjungą metu jau egzistavo, naujo apribojimo, kaip jis suprantamas pagal papildomo protokolo 42 straipsnio 1 dalį, nėra.
- 55 Galiausiai CX prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme tvirtina, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamas teisės aktas, pažeisdamas EEB ir Turkijos susitarimo 9 straipsnį, kuriuo šio susitarimo taikymo srityje uždraudžiama bet kokia diskriminacija dėl pilietybės, reiškia diskriminaciją, nes su pagrindinėje byloje nagrinėjama vežimo kvotų sistema susiję ribojimai taikomi tik Turkijos vežėjams ir netaikomi Sąjungoje įsisteigusiems vežėjams.
- 56 Pažymėtina, kad ši nustatyta kvotų sistema neskirta konkrečiai Turkijos vežėjams, nes Austrijos valdžios institucijos tos pačios rūšies susitarimų dėl kvotų yra sudariusios ir su kitomis trečiosiomis šalimis. Be to, Reglamente Nr. 1072/2009 numatyta Sąjungoje įsisteigusiems vežėjams tenkanti pareiga turėti Bendrijos licencijas, kad jiems būtų leista vykdyti veiklą Austrijos teritorijoje.
- 57 Taigi, kaip generalinis advokatas taip pat pažymėjo savo išvados 85 punkte, CX nurodytas skirtingas požiūris yra tik skirtingo teisinio reglamentavimo, taikomo, viena vertus, Sąjungoje įsisteigusiems vežėjams ir, kita vertus, Turkijoje ar kitose trečiosiose šalyse įsisteigusiems vežėjams, pasekmė. Pirmiesiems taikomos bendros su tarptautiniu vežimu susijusios taisyklės, o kitiems taikomos dvišaliuose susitarimuose, dėl kurių susiderėjo būtent jų įsisteigimo valstybės, nustatytos taisyklės.

58 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad EEB ir Turkijos susitarimo, papildomo protokolo ir Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 nuostatos turi būti aiškinamos taip, kad joms neprieštarauja valstybės narės teisės aktas, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje, pagal kurį prekių vežimo keliais įmonės, turinčios buveinę Turkijoje, tokį vežimą į šią valstybę narę arba per jos teritoriją gali vykdyti tik jei turi pažymėjimus, išduotus laikantis šiai vežimo rūšiai pagal dvišalį susitarimą, sudarytą tarp minėtos valstybės narės ir Turkijos Respublikos, nustatytos kvotos, arba jeigu leidimas joms buvo išduotas atsižvelgiant į svarbų viešąjį interesą, jeigu šiuo teisės aktu nenustatomas naujas laisvės teikti paslaugas apribojimas, kaip tai suprantama pagal minėto papildomo protokolo 41 straipsnio 1 dalį, o tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

59 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (antroji kolegija) nusprendžia:

Europos ekonominės bendrijos ir Turkijos asociacijos susitarimo, kurį 1963 m. rugsėjo 12 d. Ankaroje Turkijos Respublika pasirašė su EEB valstybėmis narėmis ir Bendrija ir kuris pastarosios vardu buvo sudarytas, aprobuotas ir patvirtintas 1963 m. gruodžio 23 d. Tarybos sprendimu 64/732/EEB, 1970 m. lapkričio 23 d. Briuselyje pasirašyto papildomo protokolo, kuris Bendrijos vardu sudarytas, aprobuotas ir patvirtintas 1972 m. gruodžio 19 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 2760/72, ir EB ir 1995 m. gruodžio 22 d. Turkijos asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 dėl galutinio muitų sąjungos etapo įgyvendinimo nuostatos turi būti aiškinamos taip, kad joms neprieštarauja valstybės narės teisės aktas, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje, pagal kurį prekių vežimo keliais įmonės, turinčios buveinę Turkijoje, tokį vežimą į šią valstybę narę arba per jos teritoriją gali vykdyti tik jei turi pažymėjimus, išduotus laikantis šiai vežimo rūšiai pagal dvišalį susitarimą, sudarytą tarp minėtos valstybės narės ir Turkijos Respublikos, nustatytos kvotos, arba jeigu leidimas joms buvo išduotas atsižvelgiant į svarbų viešąjį interesą, jeigu šiuo teisės aktu nenustatomas naujas laisvės teikti paslaugas apribojimas, kaip tai suprantama pagal minėto papildomo protokolo 41 straipsnio 1 dalį, o tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

Parašai.