



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (otrā palāta)

2018. gada 11. jūlijā *

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Starptautiskie autopārvadājumi – Nolīgums par asociācijas izveidi starp Eiropas Ekonomikas kopienas un Turciju – 9. pants – Papildprotokols – 41. un 42. pants – Pakalpojumu sniegšanas brīvība – Atturēšanās no jebkādas darbības klauzula – EK un Turcijas Asociācijas padomes Lēmums Nr. 1/95 – 5. un 7. pants – Preču brīva aprīte – Valsts tiesiskais regulējums, ar kuru tiek ierobežotas kravu pārvadājumu uzņēmumu ar juridisko adresi Turcijā tiesības braukt ar saviem transportlīdzekļiem pa attiecīgās dalībvalsts teritoriju – Pienākums saņemt vai nu atļauju atbilstoši kvotai, kas ir noteikta starp minēto dalībvalsti un Turciju noslēgtā divpusējā nolīgumā, vai arī atļauju konkrētam pārvadājumam, kas atbilst būtiskām sabiedrības interesēm

Lieta C-629/16

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Verwaltungsgerichtshof* (Augstākā administratīvā tiesa, Austrija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2016. gada 22. novembrī un kas Tiesā reģistrēts 2016. gada 7. decembrī, tiesvedībā, kuru uzsācis

CX,

piedaloties

Bezirkshauptmannschaft Schärding.

TIESA (otrā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs M. Ilešičs [*M. Ilešič*], tiesneši A. Ross [*A. Rosas*], K. Toadere [*C. Toader*], A. Prehala [*A. Prechal*] un E. Jarašūns [*E. Jarašiūnas*] (referents),

ģenerālvokāts: H. Saugmandsgors Ēe [*H. Saugmandsgaard Øe*],

sekretārs: M. Aleksejevs [*M. Aleksejev*], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2018. gada 31. janvāra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- CX vārdā – *V. Weiss, H. Wollmann un V. Wolfbauer, Rechtsanwältin*,
- Austrijas valdības vārdā – *S. Rubenz, M. Klamert, J. Bauer un G. Eberhard*, pārstāvji,
- Ungārijas valdības vārdā – *M. Z. Fehér un G. Koós*, kā arī *E. E. Sebestyén*, pārstāvji,
- Eiropas Komisijas vārdā – *W. Mölls un L. Havas*, kā arī *M. Afonso*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – vācu.

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2018. gada 26. aprīļa tiesas sēdē,
pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Nolīgumu par asociācijas izveidi starp Eiropas Ekonomikas kopienu un Turciju, ko 1963. gada 12. septembrī Ankarā parakstīja Turcijas Republika, no vienas puses, un EEK dalībvalstis un Kopiena, no otras puses, un kas pēdējās minētās vārdā ir noslēgts, apstiprināts un ratificēts ar Padomes 1963. gada 23. decembra Lēmumu 64/732/EEK (OV 1964, L 217, 3685. lpp.; turpmāk tekstā – “EEK un Turcijas nolīgums”), 1970. gada 23. novembrī Briselē parakstīto Papildprotokolu, kas ir pievienots EEK un Turcijas nolīgumam un Kopienas vārdā noslēgts, apstiprināts un ratificēts ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 2760/72 (1972. gada 19. decembris) (OV 1972, L 293, 1. lpp.; turpmāk tekstā – “Papildprotokols”), un 1995. gada 22. decembra EK un Turcijas Asociācijas padomes Lēmumu Nr. 1/95 par muitas savienības nobeiguma posma īstenošanu (OV 1996, L 35, 1. lpp.; turpmāk tekstā – “Asociācijas padomes Lēmums Nr. 1/95”).
- 2 Šis lūgums ir iesniegts CX uzsāktajā tiesvedībā saistībā ar naudas sodu, ko tam ir piemērojusi *Bezirkshauptmannschaft Schärding* (Šērdingas rajona pašvaldība, Austrija) par veikto kravas komercpārvaldījumu no Turcijas, šķērsojot Austrijas teritoriju bez vajadzīgās atļaujas.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

- 3 EEK un Turcijas nolīguma 1. pantā ir noteikts:
“Ar šo nolīgumu izveido Eiropas Ekonomikas kopienas un Turcijas asociāciju. [Šeit un turpmāk neoficiāls tulkojums]”
- 4 Saskaņā ar šī nolīguma 2. pantu:
“1. [EEK un Turcijas] nolīguma mērķis ir veicināt ilgstošu un līdzsvarotu tirdzniecības un ekonomisko attiecību stiprināšanu starp Līgumslēdzējām pusēm, pilnīgi apzinoties vajadzību nodrošināt paātrinātu Turcijas ekonomikas attīstību un Turcijas tautas nodarbinātības līmeņa un dzīves apstākļu uzlabošanu.
2. Lai īstenotu iepriekšējā punktā minētos mērķus, ir paredzēts pakāpeniski izveidot muitas savienību saskaņā ar 3., 4. un 5. panta nosacījumiem un tajos norādīto kārtību.
3. Asociāciju īsteno šādos posmos:
a) sagatavošanās posms;
b) pārejas posms;
c) nobeiguma posms.”
- 5 Minētā nolīguma 5. pantā ir paredzēts:
“Beigu posmā ir izveidota muitas savienība, un tajā notiek pastiprināta Līgumslēdzēju pušu ekonomikas politikas koordinēšana.”

6 Šī paša nolīguma 7. pantā ir noteikts:

“Līgumslēdzējas puses nosaka visus parastos vai īpašos pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu no šā nolīguma izrietošo saistību izpildi.

Puses atturas no pasākumiem, kas var apdraudēt šā nolīguma mērķu sasniegšanu.”

7 EEK un Turcijas nolīguma 9. pants ir formulēts šādi:

“Līgumslēdzējas puses atzīst, ka, neskarot īpašos noteikumus, kurus varētu ieviest, piemērojot 8. pantu, [EEK un Turcijas] nolīguma piemērošanas jomā atbilstoši [EEK] līguma 7. pantā minētajam principam ir aizliegta visu veidu diskriminācija valstspiederības dēļ.”

8 Saskaņā ar šī nolīguma 10. pantu:

“1. Līguma 2. panta 2. punktā paredzētā muitas savienība aptver visu preču tirdzniecību.

2. Muitas savienība paredz

– aizliegumu Kopienas dalībvalstīs un Turcijā ievēdumiem un izvedumiem piemērot muitas nodokļus un citus līdzvērtīgus nodokļus, un kvantitatīvus ierobežojumus, kā arī visus citus pasākumus, kuriem ir līdzvērtīga iedarbība un kuru nolūks ir nodrošināt vietējās produkcijas aizsardzību, kas neatbilst [EEK un Turcijas] nolīguma mērķiem;

[..].”

9 Minētā nolīguma 14. pantā ir paredzēts:

“Līgumslēdzējas puses vienojas rīkoties saskaņā ar [EEK] līguma 55., 56. un 58.–65. pantu (ieskaitot), lai savstarpēji novērstu ierobežojumus pakalpojumu sniegšanas brīvībai.”

10 Tā paša nolīguma 15. pantā ir noteikts:

“Nosacījumi un kārtība, kādā [EEK] līguma normas attiecībā uz transportu un pasākumi, kuri ir noteikti piemērojot šīs tiesību normas, tiek attiecināti uz Turciju, tiks noteikti, ņemot vērā Turcijas ģeogrāfisko stāvokli.”

11 Saskaņā ar Papildprotokola 41. pantu, kas ir ietverts šī protokola II sadaļas “Personu un pakalpojumu kustība” II nodaļā “Tiesības veikt uzņēmējdarbību, pakalpojumi un transports”:

“1. Līgumslēdzējas Puses atturas savā starpā ieviest jebkādus jaunus ierobežojumus attiecībā uz brīvību veikt uzņēmējdarbību un pakalpojumu sniegšanas brīvību.

2. Asociācijas padome saskaņā ar principiem, kas izklāstīti [EEK un Turcijas nolīguma] 13. un 14. pantā, nosaka grafiku un noteikumus attiecībā uz pakāpenisku ierobežojumu atcelšanu starp Līgumslēdzējām pusēm saistībā ar brīvību veikt uzņēmējdarbību un pakalpojumu sniegšanas brīvību.

Nosakot šādu grafiku un noteikumus attiecībā uz dažādām darbības klasēm, Asociācijas padome ņem vērā līdzīgus noteikumus, ko šajās jomās jau pieņēmusi Kopiena, kā arī Turcijas īpašos ekonomiskos un sociālos apstākļus. Priekšroka dodama darbībām, kas īpaši sekmē ražošanu un tirdzniecību.”

12 Papildprotokola 42. panta 1. punktā ir noteikts:

“Asociācijas padome saskaņā ar noteikumiem, ko tā nosaka, attiecina uz Turciju [EEK] līguma transporta noteikumus, pienācīgi ņemot vērā Turcijas ģeogrāfisko stāvokli. Tāpat tā var uz Turciju attiecināt pasākumus, ko veikusi Kopiena, piemērojot šos noteikumus attiecībā uz dzelzceļa transportu, autotransportu un iekšējo ūdensceļu transportu.”

13 Šī protokola 62. pantā ir paredzēts, ka pēdējais minētais ir EEK un Turcijas nolīguma neatņemama sastāvdaļa.

14 Saskaņā ar Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 1. pantu:

“Neskarot [EEK un Turcijas nolīguma] un tā papildprotokolu noteikumus, [Asociācijas padome] šajā lēmumā nosaka minētā līguma 2. un 5. pantā paredzētās muitas savienības nobeiguma posma īstenošanas kārtību. [Šeit un turpmāk neoficiāls tulkojums]”

15 Šī lēmuma 5. pantā, kas ir ietverts minētā lēmuma I nodaļas par preču brīvu apriti un tirdzniecības politiku II iedaļā “Kvantitatīvo ierobežojumu vai pasākumu ar līdzvērtīgu iedarbību novēršana”, ir noteikts:

“Pušu starpā ir aizliegti importa kvantitatīvie ierobežojumi un visi pasākumi ar līdzvērtīgu iedarbību.”

16 Saskaņā ar minētā lēmuma 6. pantu:

“Pušu starpā ir aizliegti eksporta kvantitatīvie ierobežojumi un visi pasākumi ar līdzvērtīgu iedarbību.”

17 Šī paša lēmuma 7. pants ir formulēts šādi:

“5. un 6. pants neliedz piemērot importa, eksporta vai tranzīta aizliegumus vai ierobežojumus, kas pamatojas uz sabiedrības morāles, sabiedriskās kārtības vai valsts drošības apsvērumiem, cilvēku un dzīvnieku veselības un dzīvības vai augu aizsardzību, nacionālo mākslas, vēstures vai arheoloģijas vērtību aizsardzības apsvērumiem vai rūpnieciskā un komerciālā īpašuma aizsardzību. Tomēr šādi aizliegumi vai ierobežojumi Pušu starpā nedrīkst būt patvaļīgas diskriminācijas vai slēptu tirdzniecības ierobežojumu līdzekļi.”

Austrijas tiesības

18 Saskaņā ar *Güterbeförderungsgesetz 1995* (1995. gada Likums par kravu autopārvadājumiem, *BGBI.* 593/1995) 1. panta 1. punktu redakcijā, kas publicēta *BGBI.* I, 96/2013; turpmāk tekstā – “*GütbefG*”):

“Šo federālo likumu piemēro

1. transporta uzņēmumu veiktiem kravu komercpārvadājumiem ar tādiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļiem ar piekabēm, kuru pieļaujamais maksimālais kopējais svars pārsniedz 3500 kg,

[..].”

19 Šī likuma 2. panta “Pienākums saņemt atļauju un atļauju veidi” 1. punktā ir noteikts:

“Kravu komercpārvadājumus ar mehāniskajiem transportlīdzekļiem drīkst veikt tikai, pamatojoties uz atļauju, ja šajā likumā nav noteikts citādi (4. pants). [..]”

20 Minētā likuma 7. panta 1. punkts ir formulēts šādi:

“Kravu komercpārvadājumus ar mehāniskajiem transportlīdzekļiem uz Austriju vai šķērsojot tās teritoriju tranzītā no vietām, kas atrodas ārpus Austrijas teritorijas, vai uz ārvalstīm no vietām, kuras atrodas Austrijas teritorijā, līdztekus 2. pantā minēto atļauju īpašniekiem ir atļauts veikt arī uzņēmējiem, kuriem saskaņā ar to uzņēmuma reģistrācijas valstī spēkā esošajām tiesību normām ir tiesības veikt kravu pārvadājumus ar mehāniskajiem transportlīdzekļiem un kuriem ir viena no šādām atļaujām:

1. Kopienas atļauja saskaņā ar [Eiropas Parlamenta un Padomes] Regulu (EK) Nr. 1072/2009 [(2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum (OV 2009, L 300, 72. lpp.)],
2. atļauja, pamatojoties uz [Eiropas transporta ministru konferences (ETMK) padomes 1973. gada 14. jūnija rezolūciju par daudzpusējo kvotu ieviešanu starptautiskajiem kravu autopārvadājumiem],
3. satiksmes, inovāciju un tehnoloģiju ministra/ministres izsniegta atļauja pārvadājumiem uz Austriju vai no tās, kā arī to šķērsojot tranzītā,
4. satiksmes, inovāciju un tehnoloģiju ministra/ministres izsniegta atļauja, pamatojoties uz starpvalstu nolīgumiem. [..]”

21 *GütbefG* 8. pantā “Atļauju izsniegšana” ir noteikts:

“(1) Atļauju saskaņā ar 7. panta 1. punkta 3. apakšpunktu izsniedz konkrētam kravas pārvadājumam. Atļauja ir piešķirama tikai tad, ja to nosaka būtiskas sabiedrības intereses. Pieprasītājam ir jāpierāda, ka pārvadājumam nevar rast alternatīvu, nedz veicot organizatoriskus pasākumus, nedz izvēloties citu transportlīdzekļa veidu. Atļauja ir jāatsaka, ja (it īpaši, ņemot vērā arī Austrijas teritorijā jau esošo transporta infrastruktūru) pieteiktais kravas pārvadājums neatbilst vajadzībām. Šajā ziņā ir jāņem vērā Austrijas satiksmes jomas un tautsaimniecības intereses, iedzīvotāju un vides aizsardzība, kā arī iespēja veikt kravas pārvadājumu, izmantojot citus transporta veidus. [..]

(3) Pamatojoties uz šo federālo likumu, var noslēgt nolīgumus par starptautiskiem kravu pārvadājumiem saskaņā ar 7. pantu, ja to prasa starpvalstu kravu pārvadājumu apjoms. Nolīgumos ir jāparedz, ka ārvalstīs reģistrēti mehāniskie transportlīdzekļi uz savstarpīguma pamata var veikt pārvadājumus uz Austriju vai no tās, kā arī to šķērsojot tranzītā. Šajā ziņā var tikt noteiktas arī starpvalstu kvotas, kuras aprēķinot, jāņem vērā Austrijas satiksmes jomas un tautsaimniecības, kā arī iedzīvotāju un vides aizsardzības intereses. [..]

(4) Noteikto kvotu piešķir vienkāršotā procedūrā. Kompetentā iestāde var izsniegt apliecinājumu par nolīgumā noteikto nosacījumu izpildi, it īpaši par nolīgumā paredzētās kvotas ievērošanu (kvotu atļauja). [..]

(5) 4. punktā paredzētās kvotu atļaujas izsniegšanas tiesiskais regulējums laika, vietas un satura aspektā, tās ārējā forma, detalizēti noteikumi par izsniegšanas procedūru, kā arī noteikumi par kravu pārvadātāja profesionālo kompetenci un nosacījumi attiecībā uz pārvadātāja saimniecisko kapacitāti starptautisko kravu pārvadājumu veikšanai ir jāparedz federālā satiksmes, inovāciju un tehnoloģiju ministra noteikumos. Jaunie kvotu atļauju pieteicēji ir pienācīgi jāizvērtē, ņemot vērā starptautisko kravu pārvadājumu jomā jau strādājošo uzņēmēju tirgus daļas. [..]”

22 Saskaņā ar šī likuma 9. pantu:

“(1) Pārvadātājam ir jānodrošina, lai katrā starptautiskā kravu pārvadājuma reizē visu pārvadājuma laiku transportlīdzeklī atrastos šī likuma 7. panta 1. punktā minēto atļauju apliecinoši dokumenti – pienācīgi aizpildīti un vajadzības gadījumā ar kompetentās iestādes izdarītu atzīmi.

(2) Transportlīdzekļa vadītājam katrā starptautiska kravas pārvadājuma reizē visu pārvadājuma laiku ir jānodrošina 7. panta 1. punktā minēto atļauju apliecinošo dokumentu – pienācīgi aizpildītu un vajadzības gadījumā ar kompetentās iestādes izdarītu atzīmi – atrašanās transportlīdzeklī un jāuzrāda tie kontroles iestādēm pēc to pieprasījuma.

[..]”

23 Minētā likuma 23. pantā ir paredzēts:

“(1) [..] uzņēmējs [..] izdara administratīvo pārkāpumu, par ko piemēro naudas sodu līdz 7267,00 EUR, ja:

[..]

3. tas veic 7.–9. pantā minētos pārvadājumus bez vajadzīgās atļaujas vai neievēro starpvalstu nolīgumu prasības vai aizliegumus;

[..].”

24 *Abkommen zwischen dem Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie der Republik Österreich und dem Außenminister der türkischen Republik über den internationalen Straßentransport* (Austrijas Republikas federālā tirdzniecības, amatniecības un rūpniecības ministra un Turcijas Republikas ārlietu ministra Nolīgums par starptautiskajiem autopārvadājumiem, *BGBL.* 274/1970) redakcijā, kas ir publicēta *BGBL.* 327/1976 (turpmāk tekstā – “Austrijas un Turcijas nolīgums par autopārvadājumiem”) 4. pants ir formulēts šādi:

“1. Mehāniskajiem transportlīdzekļiem un to piekabēm, kuri ir reģistrēti vienā no abām valstīm un kurus izmanto kravu pārvadājumiem starp šīm valstīm vai šķērsojot abas valstis tranzītā ir vajadzīgs sertifikāts.

2. Sertifikāts nav vajadzīgs braucieniem bez kravas un transportlīdzekļiem, kuru kravnesība nepārsniedz 2 tonnas.

[..]”

25 Šī nolīguma 6. pantā ir noteikts:

“1. Sertifikātus izsniedz pārvadātājiem. Tie dod tiesības veikt pārvadājumus ar mehāniskajiem transportlīdzekļiem un to piekabēm.

2. Sertifikāts, kuru izsniegusi viena valsts, dod tiesības veikt pārvadājumus uz otru valsti un no tās, kā arī šķērsojot šo valsti tranzītā.

3. Sertifikātam ir jāatrodas transportlīdzeklī visu brauciena laiku, šķērsojot tās valsts teritoriju, kurā sertifikāts ir spēkā, un tas ir jāuzrāda kompetentajām šīs valsts kontroles iestādēm pēc to pieprasījuma.”

26 Saskaņā ar minētā nolīguma 7. pantu:

“1. Sertifikātus izsniedz transportlīdzekļa reģistrācijas valsts kompetentās iestādes otras valsts kompetento iestāžu vārdā atbilstoši kvotai, kuru nākamajam gadam abu valstu kompetentās iestādes katru gadu līdz 30. novembrim nosaka, kopīgi vienojoties.

2. Abu valstu kompetentās iestādes apmainās ar vajadzīgo veidlapu skaitu, kas paredzētas pārvadājumiem saskaņā ar šo nolīgumu.”

Pamatlieta un prejudiciālais jautājums

27 CX ir sabiedrības FU, kuras juridiskā adrese ir Turcijā un kura nodarbojas ar starptautiskajiem kravu pārvadājumiem, izpilddirektors.

28 Ar 2015. gada 17. jūnija lēmumu Šērdingas rajona pašvaldība (Austrija) CX piemēroja naudas sodu EUR 1453,00 apmērā, jo FU bija veikusi kravas komercpārvadājumu, lai gan tai nebija šim nolūkam vajadzīgās atļaujas. Šajā gadījumā runa bija par tekstilizstrādājumu pārvadājumu, kas bija veikts 2015. gada 2. aprīlī no Turcijas uz Vāciju, caurbraucot Austriju.

29 CX šo lēmumu pārsūdzēja *Landesverwaltungsgericht Oberösterreich* (Augšāustrijas federālās zemes Administratīvā tiesa, Austrija). Ar 2015. gada 28. decembra spriedumu pēdējā minētā tiesa prasību noraidīja, atzīdama, ka CX ir pārkāpis tiesību normas, kas ir ietvertas *GütbefG* 23. panta 1. punkta 3. apakšpunktā apvienojumā ar 7. panta 1. punkta 4. apakšpunktu, kā arī Austrijas un Turcijas nolīguma par autopārvadājumiem 4. panta 1. punktu un 6. un 7. pantu, jo transportlīdzekļa vadītājs nebija varējis kompetentajām iestādēm uzrādīt nepieciešamo atļauju šāda pārvadājuma veikšanai, šķērsojot tranzītā Austrijas teritoriju.

30 CX par šo spriedumu iesniedza *Revision* [kasācijas] sūdzību *Verwaltungsgerichtshof* (Augstākā administratīvā tiesa, Austrija). Šajā tiesā CX uzsver, ka noteiktā kvota atļaujām, kas tiek izsniegtas Turcijas pārvadātājiem starptautisko kravu autopārvadājumu veikšanai uz Austriju vai šķērsojot to tranzītā, ir nepietiekama, tāpēc šiem pārvadātājiem nākoties izmantot *Rollende Landstraße* (kombinētais dzelzceļa/autotransports), kas ļauj transportēt vilcēju pa dzelzceļu, bet rada papildu izmaksas un paildzinot pārvadājuma laiku salīdzinājumā ar autopārvadājumu. CX ieskatā, ar šo ikgadējo kvotas noteikšanu tiek pārkāpta starp Eiropas Savienību un Turcijas Republiku pastāvošā asociācija, konkrēti Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 5. un 6. pants, jo ar to tiek ierobežota preču brīva aprīte šīs asociācijas ietvaros un tiek istenota diskriminācija attiecībā uz Turcijas pārvadātājiem to valstspiederības dēļ, kas ir pretrunā Turcijas nolīguma 9. pantam.

31 Iesniedzējtiesa norāda, ka, lai veiktu pamatlietā aplūkotos kravu pārvadājumus, CX bija jāsaņem satiksmes, inovāciju un tehnoloģiju ministra atļauja atbilstoši *GütbefG* 8. panta 1. punktam vai atļauja, kas tiek izsniegta, pamatojoties uz Austrijas un Turcijas nolīgumu par autopārvadājumiem, kurā ir paredzēta kvotas noteikšana. Iesniedzējtiesa precīzē, ka atļauja konkrētam kravas pārvadājumam saskaņā ar *GütbefG*, 7. panta 1. punkta 3. apakšpunktā un 8. panta 1. punktā ietvertajām tiesību normām var tikt izsniegta tikai tad, ja šis pārvadājums atbilst būtiskām sabiedrības interesēm. Pieprasītājam ir jāpierāda, ka pārvadājumam nevar rast alternatīvu, nedz veicot organizatoriskus pasākumus, nedz izvēloties citu transportlīdzekļa veidu.

32 Tā norāda, ka jautājums, kas rodas tās izskatāmajā lietā, ir par to, vai šādam režīmam ir diskriminējoša ietekme attiecībā uz Turcijas pārvadātājiem. Iesniedzējtiesa šajā kontekstā vēlas noskaidrot, vai CX var pamatoties uz preču brīvu aprīti starp Savienību un Turciju, lai gan FU ir kravu pārvadājumu uzņēmums, kurš pats minētās preces neražo.

- 33 Šajā ziņā iesniedzējtiesa uzskata, ka pamatlieta ir jāizvērtē nevis no preču brīvas aprites skatpunkta, bet gan no pakalpojumu sniegšanas brīvības transporta jomā viedokļa.
- 34 Šādos apstākļos *Verwaltungsgerichtshof* (Augstākā administratīvā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

“Vai atbilstoši Savienības tiesībām, it īpaši [EEK un Turcijas asociācijas nolīgumam], Papildprotokolam, kā arī [...] Asociācijas padomes Lēmumam Nr. 1/95, nav pieļaujams tāds valsts tiesiskais regulējums, atbilstoši kuram kravu pārvadājumu uzņēmumi ar juridisko adresi Turcijā starptautiskos kravu komercpārvadājumus ar mehāniskajiem transportlīdzekļiem uz Austrijas Republiku vai šķērsojot to tranzītā var veikt tikai tādā gadījumā, ja to transportlīdzekļiem ir sertifikāti, kuri ir izsniegti atbilstoši kvotai, kas ir noteikta Austrijas Republikas un Turcijas Republikas divpusējā nolīgumā, vai arī tiem ir izsniegta atļauja konkrētam kravu pārvadājumam ar nosacījumu, ka tas atbilst būtiskām sabiedrības interesēm, un atļaujas pieprasītājam ir jāpierāda, ka attiecīgo autopārvadājumu nevar novērst, veicot organizatoriskus pasākumus vai izvēloties citu transportlīdzekļa veidu?”

Par prejudiciālo jautājumu

- 35 Ar savu jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai EEK un Turcijas nolīguma, Papildprotokola un Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 tiesību normas ir jāinterpretē tādējādi, ka tās nepieļauj tādu dalībvalsts tiesisko regulējumu kā tas, kurš tiek aplūkots pamatlietā un saskaņā ar kuru kravu autopārvadājumu uzņēmumi ar juridisko adresi Turcijā šādus pārvadājumus uz šo dalībvalsti vai šķērsojot tās teritoriju tranzītā drīkst veikt tikai tad, ja tiem ir sertifikāti, kuri ir izsniegti atbilstoši kvotai, kas šim pārvadājumu veidam ir noteikta starp minēto dalībvalsti un Turcijas Republiku noslēgtajā divpusējā nolīgumā, vai arī tiem ir izsniegta atļauja konkrētam kravas pārvadājumam, pamatojoties uz būtiskām sabiedrības interesēm.
- 36 Šajā ziņā ir jāievēro, ka EEK un Turcijas asociācijas ietvaros preču brīva aprīte, pakalpojumu sniegšanas brīvība un pārvadājumi ir atsevišķas jomas un uz tām attiecas atšķirīgi noteikumi, kas, kā ir norādīts ģenerāladvokāta secinājumā 41. punktā un iesniedzējtiesas lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu, atspoguļo attiecīgo tirgu atšķirīgās liberalizācijas pakāpes. Lai gan brīva preču aprīte starp Savienību un Turciju ir noteikta it īpaši ar Asociācijas padomes Lēmumu Nr. 1/95, pakalpojumu un transporta jomas EEK un Turcijas asociācijas pašreizējā attīstības stadijā pamatā joprojām nav liberalizētas.
- 37 No Tiesas judikatūras izriet, ka, lai noteiktu, vai valsts tiesību akti attiecas uz vienu vai otru no šīm brīvībām, ir jāņem vērā attiecīgo tiesību aktu mērķis (spriedumi, 2014. gada 23. janvāris, *DMC*, C-164/12, EU:C:2014:20, 29. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī 2017. gada 7. septembris, *Eqiom* un *Enka*, C-6/16, EU:C:2017:641, 40. punkts).
- 38 Šajā gadījumā no lēmuma lūgt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka *GütbefG* ir paredzēta kravu pārvadājumu valsts teritorijā atļauju sistēma. Attiecībā uz Turcijas pārvadātājiem šī sistēma var izpausties kā atļauja, kas tiek izsniegta atbilstoši Austrijas un Turcijas nolīgumā par autopārvadājumiem noteiktajai kvotai, vai arī atļauja, kura tiek izsniegta konkrētam pārvadājumam, kas atbilst būtiskām sabiedrības interesēm. Tādējādi ar minēto tiesisko regulējumu ir noteikti ierobežojumi Turcijas pārvadātāju piekļuvei starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum Austrijas teritorijā.
- 39 Līdz ar to, lai gan pamatlietā aplūkotais valsts tiesiskais regulējums pēc nosaukuma attiecas uz kravu pārvadājumiem, tā mērķis ir paredzēt nosacījumus, kas ir jāizpilda, lai Austrijas teritorijā varētu īstenot darbību transporta pakalpojumu jomā, turklāt neatkarīgi no pārvadāto preču veida.

- 40 Šajā ziņā ir jāmin, ka pamatlietā aplūkotais tiesiskais regulējums atšķiras no tiesiskā regulējuma, kurš tika aplūkots lietā, kas ir pamatā 2017. gada 19. oktobra spriedumam *Istanbul Lojistik* (C-65/16, EU:C:2017:770). Pēdējā minētajā lietā, kas attiecās uz nodokli smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kurš bija jāmaksā brīdī, kad tie iebruca Ungārijas teritorijā, gan turpceļā, gan atpakaļceļā, un kura apmērs bija atkarīgs no kritērijiem, kas bija saistīti tostarp ar preču, kuras varēja tikt pārvadātas, daudzumu, kā arī to galamērķi, Tiesa minētā sprieduma 45. un 46. punktā puda uzskatu, ka, lai gan minētais nodoklis netika iekasēts par pašiem pārvadātajiem izstrādājumiem, tas tomēr robežas šķērsošanas brīdī skāra preces, kas ar reģistrētajiem transportlīdzekļiem tika pārvadātas uz trešo valsti, un tāpēc ir jāizvērtē no preču brīvas aprites jomā piemērojamo tiesību normu viedokļa.
- 41 Šajā gadījumā ar tiesisko regulējumu, uz kuru attiecas pamatlieta, nav noteikts pienākums maksāt nodokli saistībā ar kravas pārvadājumu, bet saņemt iepriekšēju atļauju piekļuvei pārvadājumu tirgum Austrijas teritorijā, kura tiek piešķirta atbilstoši noteiktai kvotai vai arī pamatojoties uz būtiskām sabiedrības interesēm, turklāt neatkarīgi no pārvadāto preču daudzuma.
- 42 Attiecībā uz Turcijā reģistrētiem pārvadājumu uzņēmumiem, tādiem kā tas, kura izpilddirektors ir CX, to transporta pakalpojumu sniegšana Austrijas teritorijā ir atkarīga no šīs atļaujas. Kā ir norādīts ģenerāladvokāta secinājumā 69.–71. punktā, no minētā izriet, ka pamatlietā aplūkotais valsts tiesiskais regulējums iedarbojas konkrēti uz piekļuvi pakalpojumu tirgum un nevar tikt kvalificēts tāpat kā fiskāla rakstura tiesiskais regulējums, kas tika aplūkots šī sprieduma 40. punktā minētajā lietā.
- 43 Līdz ar to, ņemot vērā šī sprieduma 37. punktā atgādināto judikatūru, ir jāuzskata, ka tāds tiesiskais regulējums kā tas, kas tiek aplūkots pamatlietā, attiecas uz pakalpojumu jomu, nevis preču brīvas aprites jomu, un tādējādi tiesību normas attiecībā uz preču brīvu apriti starp Turcijas Republiku un Savienību, tādas kā Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 normas, pamatlietā nav piemērojamas. CX minētajam apstāklim, ka ar iespējamo alternatīvu maršrutu vai transportlīdzekļu veidu izmantošanu saistītās papildu izmaksas var netieši ietekmēt preču apriti, šajā ziņā nav nozīmes. Šādas aplūkotā tiesiskā regulējuma netiešas ietekmes iespējamība neapstiprina konstatējumu, ka tā mērķis ir izvīzīt transporta pakalpojumu sniegšanai zināmus nosacījumus.
- 44 Līdz ar to ir jāizvērtē, vai starp Turcijas Republiku un Savienību pastāvošās asociācijas ietvaros ir tāda tiesību norma transporta pakalpojumu jomā, kura nepieļauj tādu dalībvalsts tiesisko regulējumu kā tas, kas tiek aplūkots pamatlietā.
- 45 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka no EEK un Turcijas nolīguma 15. panta un Papildprotokola 42. panta 1. punkta izriet, ka Savienības tiesību normas attiecībā uz transportu un tiesību aktus, kas ir pieņemti, piemērojot šīs tiesību normas, Asociācijas padome var attiecināt uz Turciju, ņemot vērā it īpaši tās ģeogrāfisko stāvokli. Tas nozīmē, ka nebūt nav tā, ka šajā jomā pieņemamie noteikumi noteikti ir identiski tiem, kas ir piemērojami atbilstoši LESD, un šī Līguma noteikumu transporta jomā attiecināšana uz Turcijas Republiku ir tikai fakultatīva (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2003. gada 21. oktobris, *Abatay* u.c., C-317/01 un C-369/01, EU:C:2003:572, 96. un 97. punkts).
- 46 Līdz šim Asociācijas padome nav noteikusi nevienu pasākumu, kura mērķis būtu attiecināt uz Turcijas Republiku transporta pakalpojumiem piemērojamās Savienības tiesību normas, tādējādi starp šo trešo valsti un Savienību pastāvošās asociācijas pašreizējā attīstības stadijā nav konkrēta tiesiskā regulējuma šajā jomā.
- 47 Tādējādi tikmēr, kamēr Asociācijas padome nebūs pieņēmusi noteikumus attiecībā uz transporta pakalpojumiem atbilstoši EEK un Turcijas nolīguma 15. pantam un Papildprotokola 42. panta 1. punktam, Turcijas pārvadātāju piekļuves Savienības pārvadājumu tirgum nosacījumi joprojām būs regulēti dalībvalstu tiesiskajos regulējumos un starp dalībvalstīm un Turcijas Republiku noslēgtajos divpusējos nolīgumos. No minētā izriet, ka tādā situācijā kā tā, kura tiek aplūkota pamatlietā,

transporta pakalpojumi var tikt sniegti tikai atbilstoši kvotām, kas ir noteiktas šādos divpusējos nolīgumos vai valsts tiesiskajā regulējumā (pēc analogijas skat. spriedumu, 1989. gada 13. jūlijs, *Lambrechts Transportbedrijf*, 4/88, EU:C:1989:320, 14. punkts).

- 48 Šādos apstākļos Papildprotokola 41. panta 1. punktam ir tieša iedarbība un uz to var atsaukties valsts tiesās, lai novērstu tam pretrunā esošu valsts tiesību noteikumu piemērošanu (spriedums, 2003. gada 21. oktobris, *Abatay u.c.*, C-317/01 un C-369/01, EU:C:2003:572, 58. un 59. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).
- 49 Šajā tiesību normā ir paredzēta atturēšanās no jebkādas darbības klauzula, kas ietver pienākumu Savienības dalībvalstīm atturēties noteikt jebkādus jaunus pasākumus, kuru mērķis būtu izvirzīt Turcijas valstspiederīgā uzņēmējdarbības veikšanai vai tā īstenotajai pakalpojumu sniegšanai stingrākus nosacījumus nekā tie, kas bija piemērojami minētā papildprotokola spēkā stāšanās brīdī attiecīgajā dalībvalstī (skat. spriedumus, 2003. gada 21. oktobris, *Abatay u.c.*, C-317/01 un C-369/01, EU:C:2003:572, 58., 59. un 66. punkts un tajos minētā judikatūra; 2009. gada 19. februāris, *Soysal un Savatli*, C-228/06, EU:C:2009:101, 47. punkts un tajos minētā judikatūra; 2013. gada 24. septembris, *Demirkan*, C-221/11, EU:C:2013:583, 39. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī 2014. gada 10. jūlijs, *Dogan*, C-138/13, EU:C:2014:2066, 26. punkts), proti, Austrijas Republikas gadījumā – 1995. gada 1. janvārī.
- 50 Kā Tiesa jau ir precizējusi, šis pienākums attiecas arī uz transporta pakalpojumu jomu (spriedums, 2003. gada 21. oktobris, *Abatay u.c.*, C-317/01 un C-369/01, EU:C:2003:572, 92. un 93. punkts).
- 51 Lai noteiktu, vai šādi paredzētajam atturēšanās no jebkādas darbības pienākumam pretrunā ir tāds valsts tiesiskais regulējums kā tas, kas tiek aplūkots pamatlietā, ir jāizvērtē, vai pēdējais minētais ietver pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumu un, ja tā ir, vai šis ierobežojums ir uzskatāms par jaunu (spriedums, 2003. gada 21. oktobris, *Abatay u.c.*, C-317/01 un C-369/01, EU:C:2003:572, 110. punkts).
- 52 Runājot par jautājumu, vai valsts tiesiskais regulējums ietver pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumu, ir jāatgādina, ka saskaņā Tiesas pastāvīgo judikatūru valsts tiesiskais regulējums, ar kuru citā dalībvalstī reģistrēta uzņēmuma pakalpojumu sniegšanas īstenošanai valsts teritorijā tiek izvirzīts nosacījums par atļaujas izsniegšanu, ir LESD 56. pantā nostiprinātā pamatprincipa ierobežojums (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2003. gada 21. oktobris, *Abatay u.c.*, C-317/01 un C-369/01, EU:C:2003:572, 111. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 53 Šajā gadījumā netiek apstrīdēts, ka tieši tāds ir valsts tiesiskā regulējuma, uz kuru attiecas pamatlieta, mērķis – Turcijā reģistrētiem uzņēmējiem, lai tie varētu nodarboties ar pakalpojumu sniegšanu transporta jomā Austrijas teritorijā, izvirzīt nosacījumu, ka tiem ir jābūt iepriekš izsniegtai atļaujai, – atļaujai, kas ir izsniegta atbilstoši Austrijas un Turcijas nolīgumā par autopārvadājumiem noteiktajai kvotai, vai arī atļaujai, kura ir izsniegta konkrētam pārvadājumam, kas atbilst būtiskām sabiedrības interesēm. No minētā izriet Turcijā reģistrētu fizisko vai juridisko personu tiesību brīvi sniegt transporta pakalpojumus Austrijas teritorijā ierobežojums.
- 54 Attiecībā uz jautājumu par to, vai tiesiskais regulējums, uz kuru attiecas pamatlieta, ir jauns ierobežojums, – to apstrīd Austrijas valdība – valsts tiesām, kas ir vienīgās, kuru kompetencē ir valsts tiesību interpretācija, ir jānosaka, vai šis regulējums ir jauns tādā nozīmē, ka tas ir izraisījis Turcijas uzņēmēju situācijas pasliktināšanos salīdzinājumā ar situāciju, kas izrietēja no noteikumiem, kuri tiem Austrijā bija piemērojami datumā, kad attiecībā uz šo dalībvalsti stājās spēkā Papildprotokols, proti, 1995. gada 1. janvārī (pēc analogijas skat. spriedumu, 2003. gada 21. oktobris, *Abatay u.c.*, C-317/01 un C-369/01, EU:C:2003:572, 116. punkts). Kā ir norādīts ģenerāladvokāta secinājumā 79. un 80. punktā, šķiet, – bet tas būs jāpārbauda iesniedzējtiesai – ka attiecībā uz kvotu sistēmu, kas pastāvēja jau brīdī, kad Austrijas Republika pievienojās Savienībai, nevar būt runa par jaunu ierobežojumu Papildprotokola 41. panta 1. punkta izpratnē.

- 55 Visbeidzot CX iesniedzējtiesā ir uzsvēris, ka pamatlietā aplūkotais tiesiskais regulējums rada diskrimināciju, pārkāpjot EEK un Turcijas nolīguma 9. pantu, ar kuru tiek aizliegta jebkāda diskriminācija valstspiederības dēļ minētā nolīguma piemērošanas jomā, jo pamatlietā aplūkotie ierobežojumi, kas ir saistīti ar kvotu sistēmu, ir spēkā tikai attiecībā uz Turcijas pārvadātājiem, bet tos neattiecinā uz pārvadātājiem, kuri ir reģistrēti Savienībā.
- 56 Šajā ziņā ir jānorāda, ka šādi izveidotā kvotu sistēma neattiecas īpaši uz Turcijas pārvadātājiem, jo Austrijas iestādes tāda paša veida nolīgumus, kuros ir paredzēta kvotu noteikšana, ir noslēgušas arī ar citām trešajām valstīm. Turklāt Regulā Nr. 1072/2009 ir paredzēts, ka, lai pārvadātājiem, kas ir reģistrēti Savienībā, būtu tiesības veikt darbību Austrijas teritorijā, tiem ir jābūt Kopienas atļaujām.
- 57 Tomēr, kā ir norādīts arī ģenerāladvokāta secinājumu 85. punktā, atšķirīgā attieksme, uz kuru atsauca CX, izriet vienīgi no atšķirībām tiesiskajos regulējumos, kas tiek piemēroti reģistrētajiem pārvadātājiem, no vienas puses, un pārvadātājiem, kuri ir reģistrēti Turcijā vai citās trešajās valstīs, no otras puses. Uz pirmajiem attiecas kopējie noteikumi par starptautiskajiem pārvadājumiem, bet uz otrajiem attiecas noteikumi, kas ir paredzēti divpusējos nolīgumos, par kuriem sarunas ir veikusi tostarp šo uzņēmumu reģistrācijas valsts.
- 58 No visa iepriekš minētā izriet, ka EEK un Turcijas nolīguma, Papildprotokola un Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 tiesību normas ir jāinterpretē tādējādi, ka tās nepieļauj tādu dalībvalsts tiesisko regulējumu kā tas, kurš tiek aplūkots pamatlietā un saskaņā ar kuru kravu autopārvadājumu uzņēmumi ar juridisko adresi Turcijā šādus pārvadājumus uz šo dalībvalsti vai šķērsojot tās teritoriju tranzītā drīkst veikt tikai tad, ja tiem ir sertifikāti, kuri ir izsniegti atbilstoši kvotai, kas šim pārvadājumu veidam ir noteikta starp minēto dalībvalsti un Turcijas Republiku noslēgtajā divpusējā nolīgumā, vai arī tiem ir izsniegta atļauja konkrētam kravas pārvadājumam, pamatojoties uz būtiskām sabiedrības interesēm, ar nosacījumu, ka šajā tiesiskajā regulējumā nav ietverts jauns pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojums minētā papildprotokola 41. panta 1. punkta izpratnē, ko pārbaudīt ir iesniedzējtiesas ziņā.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 59 Attiecībā uz pamatlīetas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (otrā palāta) nospriež:

Nolīguma par asociācijas izveidi starp Eiropas Ekonomikas kopienu un Turciju, ko 1963. gada 12. septembrī Ankarā parakstīja Turcijas Republika, no vienas puses, un EEK dalībvalstis un Kopiena, no otras puses, un kas pēdējās minētās vārdā ir noslēgts, apstiprināts un ratificēts ar Padomes 1963. gada 23. decembra Lēmumu 64/732/EEK, 1970. gada 23. novembrī Briselē parakstītā Papildprotokola, kas ir pievienots EEK un Turcijas nolīgumam un Kopienas vārdā noslēgts, apstiprināts un ratificēts ar 1972. gada 19. decembra Padomes Regulu (EEK) Nr. 2760/72, un 1995. gada 22. decembra EK un Turcijas Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 par muitas savienības nobeiguma posma īstenošanu tiesību normas ir jāinterpretē tādējādi, ka tās nepieļauj tādu dalībvalsts tiesisko regulējumu kā tas, kurš tiek aplūkots pamatlietā un saskaņā ar kuru kravu autopārvadājumu uzņēmumi ar juridisko adresi Turcijā šādus pārvadājumus uz šo dalībvalsti vai šķērsojot tās teritoriju tranzītā drīkst veikt tikai tad, ja tiem ir sertifikāti, kuri ir izsniegti atbilstoši kvotai, kas šim pārvadājumu veidam ir noteikta starp minēto dalībvalsti un Turcijas Republiku noslēgtajā divpusējā nolīgumā, vai arī tiem ir izsniegta atļauja konkrētam kravas pārvadājumam, pamatojoties uz būtiskām sabiedrības interesēm, ar nosacījumu, ka šajā tiesiskajā regulējumā nav ietverts jauns pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojums minētā papildprotokola 41. panta 1. punkta izpratnē, ko pārbaudīt ir iesniedzējtiesas ziņā.

[Paraksti]