



Jurisprudentie

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL
H. SAUGMANDSGAARD ØE
van 26 april 2018¹

Zaak C-629/16

CX
in tegenwoordigheid van
Bezirkshauptmannschaft Schärding

[verzoek van het Verwaltungsgerichtshof (hoogste bestuursrechter, Oostenrijk) om een prejudiciële beslissing]

„Prejudiciële verwijzing – Internationaal vervoer over de weg – Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Economische Gemeenschap en Turkije – Artikel 9 – Aanvullend Protocol – Artikelen 41 en 42 – Vrij verrichten van diensten – Standstillclausule – Besluit nr. 1/95 van de Associatieraad EG-Turkije – Artikelen 5 en 7 – Vrij verkeer van goederen – Maatregelen van gelijke werking als kwantitatieve beperkingen – Turkse vervoerder die goederen doorvoert via een lidstaat – Nationale regelgeving waarin voor dergelijk vervoer een vergunning verplicht wordt gesteld die is afgegeven in het kader van een tussen de lidstaat en Turkije op grond van een bilaterale overeenkomst vastgesteld contingent, of een afzonderlijke vergunning die is afgegeven voor vervoer met een aanmerkelijk publiek belang”

I. Inleiding

1. Het verzoek om een prejudiciële beslissing van het Verwaltungsgerichtshof (hoogste bestuursrechter, Oostenrijk) is ingediend in het kader van een geding tussen de directeur van een Turkse vervoeronderneming en een Oostenrijkse overheidsinstantie die het bedrijf een geldboete heeft opgelegd omdat het commercieel goederen door Oostenrijk had vervoerd vanuit Turkije met als eindbestemming Duitsland, zonder te beschikken over de vereiste toestemming.

2. Op grond van de Oostenrijkse regelgeving mag *internationaal bedrijfsmatig goederenvervoer over de weg naar, over of vanuit Oostenrijks grondgebied alleen worden uitgevoerd met een vergunning. Voor vervoerders die in Turkije zijn gevestigd (hierna: „Turkse vervoerders”) kan deze vergunning de vorm aannemen van een vergunning die is afgegeven in het kader van een contingent dat is vastgesteld krachtens de bilaterale overeenkomst inzake wegvervoer tussen Oostenrijk en Turkije² (hierna: „wegvervoerovereenkomst tussen Oostenrijk en Turkije”), of een afzonderlijke vergunning die is afgegeven voor één transport, waarbij sprake moet zijn van een aanmerkelijk publiek belang. Een dergelijke vergunning wordt alleen afgegeven als de verzoeker aannemelijk maakt dat de rit niet door logistieke maatregelen of door te kiezen voor een ander vervoersmiddel kan worden voorkomen.*

¹ Oorspronkelijke taal: Frans.

² Abkommen zwischen dem Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie der Republik Österreich und dem Außenminister der Türkischen Republik über den internationalen Straßenverkehr (overeenkomst tussen de federale minister voor Handel, Bedrijven en Industrie van de Republiek Oostenrijk en de minister van Buitenlandse Zaken van de Republiek Turkije inzake het internationale wegvervoer) (BGBl 274/1970, in de versie van BGBl 327/1976).

3. De verwijzende rechter wenst in wezen te vernemen of de Oostenrijkse vergunningsregeling die voor Turkse vervoerders is ingesteld, verenigbaar is met de bepalingen inzake de associatie tussen de Europese Economische Gemeenschap en Turkije (hierna: „associatie EEG-Turkije”), met name de bepalingen van de overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Economische Gemeenschap en Turkije³ (hierna: „Associatieovereenkomst EEG-Turkije”), van het Aanvullend Protocol bij de Associatieovereenkomst EEG-Turkije⁴ (hierna: „Aanvullend Protocol”) en van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad EG-Turkije⁵ (hierna: „besluit nr. 1/95 van de Associatieraad”).

4. De verwijzende rechter vraagt in de eerste plaats of de verzoeker in het hoofdgeding op grond van de bepalingen betreffende het vrije verkeer van goederen tussen de Unie en Turkije kan betogen dat de Oostenrijkse vergunningsregeling een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve beperking is in de zin van artikel 5 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad, of dat deze regeling veeleer valt onder het verrichten van vervoerdiensten. Voorts vraagt de verwijzende rechter of de Oostenrijkse vergunningsregeling discriminerend is jegens Turkse vervoerders, wat in strijd is met artikel 9 van de Associatieovereenkomst EEG-Turkije.

5. In deze conclusie zal ik uitleggen waarom de Oostenrijkse regeling in kwestie mijns inziens onder het verrichten van vervoerdiensten valt, alsook waarom de bepalingen betreffende de associatie EEG-Turkije volgens mij niet in de weg staan aan een dergelijke regeling, mits de verwijzende rechter zich ervan heeft vergewist dat deze regeling geen nieuwe beperking behelst van het vrije verkeer van diensten in de zin van artikel 41, lid 1, van het Aanvullend Protocol.

II. Toepasselijke bepalingen

A. *Unierecht*

1. *Associatieovereenkomst EEG-Turkije*

6. Krachtens artikel 9 van de Associatieovereenkomst EEG-Turkije „[erkennen] [d]e overeenkomstsluitende partijen [...], dat binnen de werkingssfeer van de Overeenkomst, en onverminderd de bijzondere bepalingen die krachtens artikel 8 zouden kunnen worden vastgesteld, elke discriminatie uit hoofde van nationaliteit is verboden, overeenkomstig het in artikel 7 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap vermelde beginsel”.

7. Artikel 10 van de overeenkomst luidt:

„1. De in artikel 2, lid 2, van de Overeenkomst bedoelde douane-unie strekt zich uit over het gehele goederenverkeer.

3 Deze overeenkomst, ondertekend te Ankara op 12 september 1963 door de Republiek Turkije enerzijds en de lidstaten van de EEG en de Gemeenschap anderzijds, en namens laatstgenoemde gesloten, goedgekeurd en bevestigd bij besluit 64/732/EEG van de Raad van 23 december 1963 (PB 1964, 217, blz. 3685).

4 Protocol ondertekend te Brussel op 23 november 1970, en gesloten, goedgekeurd en bevestigd namens de Gemeenschap bij verordening (EEG) nr. 2760/72 van de Raad van 19 december 1972 (PB 1972, L 293, blz. 1).

5 Besluit van 22 december 1995 inzake de tenuitvoerlegging van de slotfase van de douane-unie (PB 1996, L 35, blz. 1).

2. De douane-unie houdt in:

- het verbod tussen de lidstaten van de Gemeenschap en Turkije, bij invoer en bij uitvoer, van douanerechten, van heffingen van gelijke werking en van kwantitatieve beperkingen, alsmede van alle andere maatregelen van gelijke werking, die ten doel hebben aan de nationale productie een bescherming te verlenen, die in strijd is met de doelstellingen van de Overeenkomst;

[...]”

8. In artikel 14 is bepaald: „De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen zich te laten leiden door de artikelen 55, 56 en 58 tot en met 65 van het Verdrag tot oprichting van de Gemeenschap, teneinde onderling de beperkingen van het vrij verrichten van diensten op te heffen.”

9. In artikel 15 van de overeenkomst is vastgelegd dat „[d]e voorwaarden waaronder, en de wijze waarop de bepalingen van het Verdrag tot oprichting van de Gemeenschap, en de besluiten, genomen krachtens deze bepalingen met betrekking tot het vervoer, tot Turkije worden uitgebreid, zullen worden vastgesteld met inachtneming van de aardrijkskundige ligging van Turkije.”

2. Aanvullend Protocol

10. Artikel 41 in titel II, hoofdstuk II, van het Aanvullend Protocol, met het opschrift „Recht van vestiging, diensten en vervoer”, luidt als volgt:

„1. De overeenkomstsluitende partijen voeren onderling geen nieuwe beperkingen in met betrekking tot de vrijheid van vestiging en het vrij verrichten van diensten.

2. De Associatieraad bepaalt, overeenkomstig de beginselen van de artikelen 13 en 14 van de Associatieovereenkomst, het ritme waarin en de wijze waarop de partijen onderling geleidelijk de beperkingen met betrekking tot de vrijheid van vestiging en het vrij verrichten van diensten opheffen.

De Associatieraad bepaalt dit ritme en deze wijze van tenuitvoerlegging voor de verschillende soorten werkzaamheden, met inachtneming van de reeds door de Gemeenschap op deze gebieden getroffen soortgelijke maatregelen, alsmede van de bijzondere economische en sociale positie van Turkije. Er zal voorrang worden verleend aan de werkzaamheden die in het bijzonder bijdragen tot de ontwikkeling van de productie en het handelsverkeer.”

11. Artikel 42 in hetzelfde hoofdstuk van het Aanvullend Protocol luidt als volgt:

„1. De Associatieraad breidt, op de wijze die hij vaststelt met inachtneming van met name de geografische ligging van Turkije, het toepassingsgebied van de bepalingen van het Verdrag tot oprichting van de Gemeenschap die van toepassing zijn op het vervoer uit tot Turkije. Hij kan onder dezelfde voorwaarden het toepassingsgebied van de besluiten welke uit hoofde van deze bepalingen inzake het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren door de Gemeenschap zijn genomen tot Turkije uitbreiden.

[...]”

3. Besluit nr. 1/95 van de Associatieraad

12. Krachtens artikel 1 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad „[stelt de Associatieraad,] [o]nverminderd de bepalingen van de overeenkomst van Ankara en de aanvullende en complementaire protocollen daarop, [...] hierbij de regels voor de tenuitvoerlegging van de slotfase van de in de artikelen 2 en 5 van vornoemde overeenkomst voorziene douane-unie vast.”

13. In artikel 5 van deel II van hoofdstuk I van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad, met als opschrift „Afschaffing van de kwantitatieve beperkingen en maatregelen van gelijke werking”, is het volgende bepaald:

„Kwantitatieve invoerbeperkingen en alle maatregelen van gelijke werking zijn tussen de overeenkomstsluitende partijen verboden.”

14. Naar luid van artikel 7 vormen „[d]e bepalingen van de artikelen 5 en 6 [...] geen beletsel voor verboden of beperkingen van invoer, uitvoer of doorvoer, welke gerechtvaardigd zijn uit hoofde van bescherming van de openbare zedelijkheid, de openbare orde, de openbare veiligheid, de gezondheid en het leven van personen, dieren of planten, het nationaal artistiek, historisch en archeologisch bezit of uit hoofde van bescherming van de industriële en commerciële eigendom. Deze verboden of beperkingen mogen echter geen middel tot willekeurige discriminatie noch een verkapte beperking van de handel tussen de overeenkomstsluitende partijen vormen.”

B. Oostenrijks recht

1. Wet inzake goederenvervoer over de weg

15. Krachtens § 1 van het Güterbeförderungsgesetz (wet inzake goederenvervoer over de weg) van 1995 (BGBl 593/1995, in de gepubliceerde versie in BGBl 96/2013, hierna: „GütbefG”), is de wet met name van toepassing op „het commerciële goederenvervoer met voor het wegvervoer bestemde motorvoertuigen of met dergelijke motorvoertuigen met aanhangwagens, waarbij de som van de maximaal toelaatbare totaalgewichten in totaal hoger is dan 3 500 kg, door vervoersbedrijven”.

16. In § 2 van het GütbefG, met als opschrift „Vergunningsplicht en soorten vergunningen”, is het volgende bepaald:

„(1) Het commerciële goederenvervoer met motorvoertuigen mag uitsluitend worden uitgevoerd op grond van een vergunning, voor zover in deze federale wet niet anders is bepaald (§ 4). [...]”

17. In § 7 van het GütbefG, met als opschrift „Internationaal vervoer”, is het volgende bepaald:

„(1) Het commerciële goederenvervoer met motorvoertuigen vanuit plaatsen buiten het grondgebied van Oostenrijk naar of door Oostenrijks grondgebied of van binnen het grondgebied van Oostenrijk liggende plaatsen naar het buitenland is behalve aan houders van concessies overeenkomstig § 2 ook toegestaan voor ondernemers die volgens de in de staat van de vestigingsplaats van hun onderneming geldende voorschriften bevoegd zijn goederen met motorvoertuigen te vervoeren en die houders van één van de volgende bevoegdverklaringen zijn:

1. communautaire vergunning overeenkomstig verordening (EG) nr. 1072/2009⁶,
2. vergunning op grond van de resolutie van de Raad van de Europese Conferentie van de ministers van Vervoer (ECMT) van 14 juni 1973,
3. toestemming van de federale minister voor Verkeer, Innovatie en Technologie inzake het vervoer naar, door of vanuit Oostenrijk,

⁶ Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (PB 2009, L 300, blz. 72).

4. op grond van internationale overeenkomsten afgegeven vergunning van de federale minister voor Verkeer, Innovatie en Technologie [...]"

18. In § 8 van het GütbefG, met als opschrift „Verkrijging van bevoegdverklaringen”, is het volgende bepaald:

„(1) De toestemming overeenkomstig § 7, lid 1, punt 3, wordt verleend voor afzonderlijke transporten van goederen. De toestemming mag alleen worden verleend als er sprake is van een aanmerkelijk publiek belang. De verzoeker moet aannemelijk maken dat de rit noch door logistieke maatregelen noch door de keuze van een ander vervoersmiddel kan worden voorkomen. De toestemming moet worden geweigerd als (met name ook gelet op de reeds op het nationale grondgebied bestaande vervoersmodaliteiten) geen behoefte bestaat aan het verzochte goederenvervoer. Hierbij moet rekening worden gehouden met de vervoersbelangen en de macro-economische belangen van Oostenrijk, de bescherming van de bevolking en het milieu alsmede de mogelijkheid het goederenvervoer door middel van andere vervoersmodaliteiten uit te voeren.

[...]

(3) Op grond van deze federale wet kunnen overeenkomsten over het grensoverschrijdende goederenvervoer als bedoeld in § 7 worden gesloten, als de omvang van het internationale goederenvervoer dit vereist. In de overeenkomsten dient te worden bepaald dat motorvoertuigen met buitenlandse kentekens op basis van wederkerigheid ritten naar, door en vanuit Oostenrijk kunnen uitvoeren. Hierbij kunnen ook interstatelijke contingenten worden vastgelegd; bij de bepaling van de omvang hiervan moet rekening worden gehouden met de economische en verkeersbelangen van Oostenrijk alsmede de bescherming van de bevolking en het milieu. [...]

(4) De toewijzing van het overeengekomen contingent geschiedt door middel van een vereenvoudigde procedure. De bevoegde autoriteit kan bevestigen dat is voldaan aan de in de overeenkomst vastgelegde voorwaarden, in het bijzonder de inachtneming van het overeengekomen contingent (zogenoemde contingentvergunning).”

19. In § 9 van het GütbefG is het volgende bepaald:

„(1) De ondernemer dient ervoor te zorgen dat de bewijzen van de in § 7, lid 1, vermelde bevoegdverklaringen zich bij elk grensoverschrijdend goederenvervoer gedurende de hele rit volledig ingevuld en, indien nodig, door de bevoegde autoriteit afgestempeld aan boord van het voertuig bevinden.

(2) De bestuurder dient de bewijzen van de in § 7, lid 1, bedoelde bevoegdverklaringen bij elk grensoverschrijdend goederenvervoer gedurende het hele traject volledig ingevuld en, indien nodig, door de bevoegde autoriteit afgestempeld bij zich te hebben en deze op verzoek aan de toezichtorganen te overleggen.

[...]”

20. In § 23 van het GütbefG, met als opschrift „Strafbepalingen”, is het volgende vastgelegd:

„(1) [...] [B]egaat een administratiefrechtelijke overtreding die wordt bestraft met een geldboete van maximaal 7 267 EUR, wie als ondernemer

[...]

(3) transporten als bedoeld in de §§ 7 tot en met 9 uitvoert zonder te beschikken over de hiervoor vereiste bevoegdverklaring of geboden of verboden voortvloeiende uit internationale overeenkomsten niet in acht neemt;

[...]”

2. *Wegvervoerovereenkomst tussen Oostenrijk en Turkije*

21. Luidens artikel 4, lid 1, van de wegvervoerovereenkomst tussen Oostenrijk en Turkije is „[v]oor motorvoertuigen inclusief aanhangwagens die in een van beide staten zijn geregistreerd en voor goederenvervoer tussen deze staten of in het transitoverkeer door beide staten worden gebruikt, [...] een vervoersdocument vereist”. In lid 2 van dat artikel is bepaald dat „[g]een vervoersdocument is vereist voor lege ritten en voor voertuigen met een laadvermogen van maximaal 2 ton”.

22. Artikel 6 van deze overeenkomst luidt:

„1. De vervoersdocumenten worden afgegeven aan de vervoersbedrijven. Zij geven het recht om goederen met motorvoertuigen inclusief aanhangwagens te vervoeren.

2. Een vervoersdocument van een staat geeft het recht tot uitvoering van transporten naar en vanuit de andere staat alsmede tot de doorvoer door deze staat.

3. Vervoersdocumenten moeten zich gedurende de rit door het grondgebied van de staat waarvoor het vervoersdocument geldt, aan boord bevinden en dienen op verzoek te worden overgelegd aan de bevoegde toezichtorganen van deze staat.”

23. In artikel 7 van die overeenkomst is het volgende bepaald:

„1. De vervoersdocumenten worden afgegeven door de bevoegde autoriteiten van de staat waarin het voertuig is geregistreerd, in naam van de bevoegde autoriteit van de andere staat in het kader van het contingent dat elk jaar in onderling overleg door de bevoegde autoriteiten van beide staten tot en met 30 november van het volgende jaar wordt vastgesteld.

2. De bevoegde autoriteiten van beide staten wisselen het vereiste aantal formulieren voor de transporten op grond van deze overeenkomst uit.”

III. Hoofddeding, prejudiciële vraag en procedure bij het Hof

24. CX is directeur van de onderneming FU, die in Turkije is gevestigd en zich toelegt op goederenvervoer.

25. Bij beschikking van 17 maart 2015 heeft de Bezirkshauptmannschaft Schärding (bestuur van het kanton Schärding, Oostenrijk) aan CX een geldboete opgelegd ten bedrage van 1453 EUR (vervangende hechtenis van 67 uur), omdat FU op 2 april 2015 commercieel goederen (textiel) van Turkije door Oostenrijk naar Duitsland heeft vervoerd, zonder te beschikken over een hiervoor vereiste toestemming.

26. Hiertegen heeft CX bezwaar ingediend bij het Landesverwaltungsgericht Oberösterreich (bestuursrechter in eerste aanleg van de deelstaat Oberösterreich, Oostenrijk). Bij vonnis van 28 december 2015 is het beroep door deze rechter verworpen op grond dat CX de bepalingen had geschonden van § 23, lid 1, punt 3, en § 7, lid 1, punt 4, van het GütbefG, alsook van artikel 4, punt 1, en de artikelen 6 en 7 van de wegvervoerovereenkomst tussen Oostenrijk en Turkije, aangezien de bestuurder van het voertuig geen geldige vergunning voor het internationale wegvervoer van goederen tussen Oostenrijk en Turkije had kunnen overleggen.

27. CX heeft bij het Verwaltungsgerichtshof hogere voorziening ingesteld tegen dit besluit.

28. Bij beslissing van 22 november 2016, ingekomen bij het Hof op 7 december 2016, heeft het Verwaltungsgerichtshof de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een beslissing over de volgende prejudiciële vraag:

„Staat het Unierecht, en in het bijzonder de [Associatieovereenkomst EEG-Turkije], het [Aanvullend Protocol] alsmede besluit nr. 1/95 van de Associatieraad [...] in de weg aan een nationale regeling op grond waarvan in de Republiek Turkije gevestigde goederenvervoerders het grensoverschrijdend commercieel goederenvervoer met motorvoertuigen naar of door het grondgebied van de Republiek Oostenrijk alleen mogen uitvoeren indien zij voor de motorvoertuigen beschikken over vervoersdocumenten die in het kader van een tussen [de Republiek Oostenrijk] en [de Republiek Turkije] op grond van een bilaterale overeenkomst vastgesteld contingent worden afgegeven, of indien zij beschikken over een vergunning voor elk afzonderlijk goederenvervoer, waarbij sprake moet zijn van een aanmerkelijk publiek belang bij het afzonderlijke goederenvervoer en de verzoeker aannemelijk moet maken dat de rit niet kan worden voorkomen door logistieke maatregelen te treffen of door te kiezen voor een ander vervoersmiddel?”

29. Schriftelijke opmerkingen zijn ingediend door CX, de Oostenrijkse regering, de Hongaarse regering en de Europese Commissie. Ter terechtzitting van 31 januari 2018 waren al deze partijen vertegenwoordigd.

IV. Analyse

A. Inleidende overwegingen

30. *Op grond van de betrokken Oostenrijkse regelgeving mag internationaal commercieel goederenvervoer over de weg naar, over of vanuit Oostenrijks grondgebied alleen worden uitgevoerd met een vergunning. Voor vervoerders die zijn gevestigd in een lidstaat van de Unie kan deze vergunning de vorm aannemen van een communautaire vergunning die is afgegeven overeenkomstig verordening nr. 1072/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg.*⁷ Voor vervoerders die zijn gevestigd in een land buiten de Unie, waaronder Turkije, kan deze vergunning echter een van onderstaande twee vormen aannemen.

31. In de eerste plaats kan aan vervoerders die in een land buiten de Unie zijn gevestigd, op grond van § 7, lid 1, punt 4, van het GütbefG een vergunning worden verleend die op grond van een internationale overeenkomst wordt afgegeven. Voor Turkse vervoerders is in de wegvervoerovereenkomst tussen Oostenrijk en Turkije bepaald dat in onderling overleg tussen de bevoegde autoriteiten van beide staten een jaarlijks contingent wordt vastgesteld.⁸ De Turkse bevoegde autoriteiten verlenen deze vergunningen binnen de grenzen van het vastgestelde contingent

⁷ Deze verordening is alleen van toepassing op transportvoertuigen die zijn geregistreerd in een lidstaat van de Unie. Zie artikel 1, lid 1, en artikel 2, punt 1 en punt 2, onder a), van deze verordening, evenals mijn conclusie in de zaak Istanbul Lojistik (C-65/16, EU:C:2017:282, punt 100). Zie ook § 7, lid 1, punt 1, van het GütbefG.

⁸ Zie artikel 7, lid 1, van de wegvervoerovereenkomst tussen Oostenrijk en Turkije en § 8, leden 3 en 4, van het GütbefG.

aan Turkse vervoerders. De Oostenrijkse regering wijst er in dit verband op dat de Republiek Oostenrijk en de Republiek Turkije thans een jaarlijks contingent van 21 000 vergunningen (basiscontingent) zijn overeengekomen⁹, met daarnaast een variabel aantal beloningsvergunningen¹⁰ en vergunningen die in het kader van de Europese Conferentie van de ministers van Vervoer worden verleend („ECMT-vergunning”)¹¹. In totaal zou Turkije jaarlijks beschikken over 90 000 à 100 000 ritten over de weg met doorvoer door Oostenrijk.

32. In de tweede plaats mogen Turkse vervoerders op grond van § 7, lid 1, punt 3, en § 8, lid 1, GütbefG een machtiging aanvragen („afzonderlijke machtiging”). Deze machtiging wordt slechts voor één rit met een aanmerkelijk publiek belang afgegeven, waarbij de verzoeker aannemelijk moet maken dat de rit noch door logistieke maatregelen noch door de keuze van een ander vervoersmiddel kan worden voorkomen.¹²

33. Met de prejudiciële vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of de Oostenrijkse vergunningsregeling die voor Turkse vervoerders is ingesteld, verenigbaar is met de bepalingen van de Associatieovereenkomst EEG-Turkije.

34. CX betoogt dat dit niet het geval is. In de eerste plaats zou deze regeling, op grond waarvan doorvoer slechts voor een beperkt aantal Turkse vervoerders wordt toegestaan, het vrije verkeer van goederen tussen de Unie en Turkije beperken, wat in strijd is met artikel 5 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad. Het voor Turkse vervoerders vastgestelde contingent zou ontoereikend zijn. Deze vervoerders zouden daarom verplicht gebruik moeten maken van de „Rollende Landstraße” (gedeeltelijk vervoer van vrachtwagens per spoor)¹³, wat tot extra kosten zou leiden en meer tijd in beslag zou nemen dan vervoer over de weg¹⁴. Als gevolg daarvan zou de prijs van goederen uit Turkije hoger komen te liggen, waardoor zij uiteindelijk minder concurrerend zouden zijn. Beperkingen middels contingentering van het aantal transporten zouden dan ook vérgaande economische gevolgen hebben voor fabrikanten en kopers van deze goederen, en zouden de doeltreffendheid van de douane-unie ondermijnen. In de tweede plaats zou de Oostenrijkse contingentering voor vervoer leiden tot discriminatie van Turkse vervoerders, hetgeen strijdig is met artikel 9 van de Associatieovereenkomst EEG-Turkije, aangezien deze beperkingen middels contingentering niet gelden voor vervoerders uit de Unie.

35. De verwijzende rechter wenst in de eerste plaats te vernemen of CX zich kan beroepen op het vrije verkeer van goederen tussen de Unie en Turkije, aangezien FU een goederenvervoerder is die de vervoerde goederen niet zelf vervaardigt, en of CX inzonderheid kan aanvoeren dat de voor FU geldende voorwaarden van de bevoegdverklaring overeenkomstig het GütbefG een maatregel van gelijke werking als kwantitatieve invoerbeperkingen vormen in de zin van artikel 5 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad. Volgens de verwijzende rechter moet het onderhavige geval in dit stadium niet worden onderzocht vanuit de invalshoek van het vrije verkeer van goederen, want zijns inziens blijkt

9 De Oostenrijkse regering wijst erop dat er in 2014 voor het laatst is onderhandeld over het contingent en dat de Turkse autoriteiten sindsdien geen verzoek tot wijziging hebben ingediend bij de Oostenrijkse autoriteiten. De Oostenrijkse regering geeft voorts aan dat elke vergunning twee vervoertrajecten omvat en dat het contingent voor vergunningen door een gemengde commissie wordt vastgesteld op basis van economische statistieken.

10 De Oostenrijkse regering licht toe dat Turkse vervoerders voor drie gecombineerde weg-railvervoertrajecten bij wijze van beloning twee vergunningen ontvangen.

11 Voor wat betreft de ECMT-regeling, zie rapport nr. 85830-TR van de Wereldbank van 28 maart 2014, *Evaluation of the EU-Turkey Customs Union*, punt 107, en eindrapport van ICF Consulting Ltd van 14 oktober 2014, *Study on the economic impact on an agreement between the EU and the Republic of Turkey*, opgesteld op initiatief van de Commissie, blz. 13 en 14. Volgens dat eindrapport zijn er in 2014 in totaal 4 258 vergunningen verleend aan Turkse vervoerders (voor transporten tussen of door CEMT-landen). Op grond van § 7, lid 1, punt 2, GütbefG, voldoet een CEMT-vergunning aan het bevoegdverklaringsvoorschrift.

12 Volgens de Oostenrijkse regering zijn er in 2015 en 2016 geen verzoeken om afzonderlijke machtiging ingediend op grond van § 7, lid 1, punt 3, en § 8, lid 1, GütbefG.

13 Uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat het gaat om gecombineerd vervoer waarbij de vrachtwagen met oplegger per trein wordt vervoerd.

14 Volgens CX bedraagt de wachttijd bij de terminal voor gecombineerd weg-railvervoer in Maribor vaak tussen 97 en 107 uur op een wegsegment van 260 kilometer. Zie in dit verband bovengenoemd rapport nr. 85830-TR van de Wereldbank, blz. 54, waarin wordt gesteld dat de extra kosten 250 EUR per vrachtwagen per doorvoer bedragen en het vervoer twee keer zoveel tijd in beslag neemt.

uit de Associatieovereenkomst EEG-Turkije dat vrij verkeer van goederen, het vrij verrichten van diensten en de vervoersector als van elkaar gescheiden gebieden worden aangemerkt die door de associatie met verschillende intensiteit en snelheid zullen worden gerealiseerd. Er zouden sterke aanwijzingen bestaan dat vervoer bewust zou moeten worden uitgezonderd en niet middels het vrije verkeer van goederen moet worden verwezenlijkt.¹⁵

36. Indien het Hof tot de conclusie zou komen dat CX op grond van het vrije verkeer van goederen terecht betoogt dat de Oostenrijkse regeling in kwestie leidt tot beperking van deze vrijheid, of in ieder geval tot discriminatie van Turkse onderdanen in de zin van artikel 9 van de Associatieovereenkomst EEG-Turkije, rijst volgens de verwijzende rechter vervolgens de vraag of deze beperking gerechtvaardigd is uit hoofde van artikel 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad.

37. In de hiernavolgende bespreking zal ik in de eerste plaats ingaan op de vraag van de kwalificatie van de Oostenrijkse regelgeving in kwestie in het licht van de bepalingen van de associatie EEG-Turkije. In dit verband zal ik toelichten waarom ik in navolging van de Oostenrijkse en de Hongaarse regering alsook de Commissie van oordeel ben dat dergelijke regelgeving onder vervoerdiensten valt en de bepalingen in besluit nr. 1/95 van de Associatieraad betreffende het vrije verkeer van goederen tussen de Unie en Turkije hierop niet van toepassing zijn (deel B.1). In de tweede plaats zal ik de door CX ingebrachte tegenargumenten betreffende de rechtspraak van het Hof inzake het vrije verkeer van goederen weerleggen (deel B.2). In de derde plaats zal ik de regelgeving in kwestie onderzoeken in het licht van de standstillclausule in artikel 41, lid 1, van het Aanvullend Protocol, waarin is vastgelegd dat er geen nieuwe beperkingen mogen worden ingesteld voor het vrij verrichten van diensten (deel B.3). Tot slot zal ik kort ingaan op de vraag of er mogelijk sprake is van discriminatie jegens Turkse vervoerders in de zin van artikel 9 van de Associatieovereenkomst EEG-Turkije (deel B.4).

B. Beantwoording van de prejudiciële vraag

1. Kwalificatie van de regelgeving in kwestie en op dergelijke regelgeving toepasselijke bepalingen

38. De prejudiciële vraag van het Verwaltungsgerichtshof stelt allereerst de kwalificatie van de regelgeving in kwestie in het licht van de bepalingen van de associatie EEG-Turkije aan de orde.¹⁶ Valt dergelijke regelgeving onder de bepalingen betreffende het vrije verkeer van goederen tussen de Unie en Turkije of veeleer onder de bepalingen betreffende het verrichten van vervoerdiensten?

39. Evenals de Oostenrijkse en de Hongaarse regering alsook de Commissie neig ik naar de tweede hypothese.

40. Mijn overwegingen zijn de volgende.

¹⁵ In dit verband verwijst de verwijzende rechter naar een arrest van het Bundesverwaltungsgericht (hoogste bestuursrechter, Duitsland) van 30 juni 2011 (BVerwG, arrest van 30.6.2011 – 3 C 18/10, NVwZ 2012, 247).

¹⁶ De Associatieovereenkomst EEG-Turkije, het Aanvullend Protocol en besluit nr. 1/95 van de Associatieraad vormen een integrerend bestanddeel van de rechtsorde van de Unie. Zie in die zin arrest van 20 september 1990, Sevince (C-192/89, EU:C:1990:322, punten 8 en 9 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

41. Ten eerste zij erop gewezen dat vrij verkeer van goederen, het vrij verrichten van diensten en vervoer in het kader van de associatie EEG-Turkije van elkaar gescheiden gebieden vormen waarvoor afzonderlijke regels gelden.¹⁷ Deze verschillende regels vormen een afspiegeling van de mate van liberalisering van de desbetreffende markten. Het vrije verkeer van *goederen* tussen de Unie en Turkije wordt met name gewaarborgd door de bepalingen van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad inzake de douane-unie¹⁸, terwijl *diensten* en *vervoer* bij de huidige stand van de ontwikkeling van de associatie EEG-Turkije overwegend niet geliberaliseerd zijn.¹⁹

42. Voor wat in het bijzonder vervoer betreft, is in artikel 15 van de Associatieovereenkomst EEG-Turkije vastgelegd dat „[d]e voorwaarden waaronder, en de wijze waarop de bepalingen van het Verdrag tot oprichting van de Gemeenschap, en de besluiten, genomen krachtens deze bepalingen met betrekking tot het vervoer, tot Turkije worden uitgebreid, zullen worden vastgesteld met inachtneming van de aardrijkskundige ligging van Turkije”. Voorts is in artikel 42 van het Aanvullend Protocol bepaald dat de Associatieraad, op de wijze die hij vaststelt met inachtneming van de aardrijkskundige ligging van Turkije, het toepassingsgebied van de bepalingen van het Verdrag tot oprichting van de Gemeenschap die van toepassing zijn op het vervoer uitbreidt tot Turkije en onder dezelfde voorwaarden het toepassingsgebied van de besluiten welke uit hoofde van deze bepalingen met name inzake het vervoer over de weg door de Gemeenschap zijn genomen, tot Turkije kan uitbreiden.

43. Er zij echter op gewezen dat de Associatieraad hiervoor tot op heden geen regels heeft vastgesteld. Bij de huidige stand van de ontwikkeling van de associatie EEG-Turkije is er dus geen specifieke regelgeving vastgelegd op het gebied van vervoer.²⁰

44. Ten tweede is het voor de beantwoording van de vraag onder welke vorm van vrij verkeer nationale wetgeving valt, volgens vaste rechtspraak van belang om het *voorwerp* van de wetgeving in kwestie in aanmerking te nemen.²¹ Mijns inziens geldt dit naar analogie ook voor de kwalificatie van nationale regelgeving in het licht van de bepalingen van de associatie EEG-Turkije.

45. Voor wat betreft de Oostenrijkse regelgeving die in het hoofdgeding aan de orde is, strekt zij er mijns inziens in wezen toe de voorwaarden vast te stellen waaraan dient te worden voldaan voor internationaal goederenvervoer over de weg naar, door of vanuit Oostenrijks grondgebied.²² In dit verband is in deze regelgeving vastgelegd dat dergelijke ritten alleen mogen plaatsvinden met een vergunning die voor Turkse vervoerders de vorm kan aannemen van een vergunning die is afgegeven in het kader van het contingent dat is vastgesteld krachtens de wegvervoerovereenkomst tussen

17 Zie bijvoorbeeld artikelen 10, 14 en 15 van de Associatieovereenkomst EEG-Turkije, artikelen 2-30, 41 en 42 van het Aanvullend Protocol en artikelen 2-7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad.

18 Overeenkomstig artikel 2, lid 1 heeft de Associatieovereenkomst EEG-Turkije tot doel de gestadige en evenwichtige versterking van de commerciële en economische betrekkingen tussen de Europese Economische Gemeenschap en Turkije te bevorderen. Hiertoe wordt in lid 2 van dit artikel in de geleidelijke totstandbrenging van een douane-unie voorzien. In artikel 1 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad zijn de regels vastgesteld voor de tenuitvoerlegging van de slotfase van de douane-unie tussen de Europese Economische Gemeenschap en Turkije die voortvloeit uit de Associatieovereenkomst EEG-Turkije.

19 Voor wat betreft de standstillclausule in artikel 41, lid 1, van het Aanvullend Protocol, zie echter punten 75-80 van deze conclusie.

20 Zie in die zin arrest van 21 oktober 2003, Abatay e.a. (C-317/01 en C-369/01, EU:C:2003:572, punt 98). *Op het gebied van diensten heeft de Associatieraad op grond van artikel 41, lid 2, van het Aanvullend Protocol besluit nr. 2/2000 van 11 april 2000 betreffende het openen van onderhandelingen met het oog op de liberalisering van de diensten en de wederzijdse openstelling van de markten voor overheidsopdrachten door de Gemeenschap en Turkije vastgesteld* (PB 2000, L 138, blz. 27). *De Associatieraad heeft echter tot nog toe geen wezenlijke liberalisering op dit gebied tot stand gebracht. Zie arrest van 24 september 2013, Demirkan (C-221/11, EU:C:2013:583, punten 13 en 46).*

21 Zie arrest van 7 september 2017, Egiom en Enka (C-6/16, EU:C:2017:641, punt 40 en aldaar aangehaalde rechtspraak). In dit verband blijkt uit de rechtspraak van het Hof dat wanneer een nationale maatregel zowel valt onder het vrije verkeer van goederen als onder het vrij verrichten van diensten, het Hof de maatregel inderdaad in beginsel slechts aan één van deze twee fundamentele vrijheden toetst, indien blijkt dat één van de vrijheden volledig bijkomstig is ten opzichte van de andere en daarbij kan worden ondergebracht. Zie arrest van 4 oktober 2011, Football Association Premier League e.a. (C-403/08 en C-429/08, EU:C:2011:631, punt 78 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

22 Aan deze analyse wordt niet afgedaan door de omstandigheid dat de contingenteringregeling overeenkomstig de wegvervoerovereenkomst tussen Oostenrijk en Turkije niet geldt voor lege ritten. Zie punt 21 van deze conclusie.

Oostenrijk en Turkije, of een afzonderlijke vergunning die is afgegeven voor transporten met een aanmerkelijk publiek belang.²³ Met andere woorden, in de Oostenrijkse regelgeving in kwestie worden beperkingen opgelegd voor de toegang van Turkse vervoerders tot de markt van internationaal goederenvervoer over de weg.

46. Voor mij staat buiten kijf dat dergelijke regelgeving onder vervoerdiensten valt.

47. Enerzijds blijkt uit de rechtspraak van het Hof dat de vrijheid van goederenvervoer over de weg in de algemene opzet van de Verdragsbepalingen valt onder het verrichten van vervoerdiensten.²⁴ Mijns inziens is er geen reden om hiervan af te wijken in het kader van de bepalingen inzake de associatie EEG-Turkije.

48. Anderzijds dient te worden vastgesteld dat voor internationaal goederenvervoer over de weg *tussen lidstaten* in het verleden vergunningsregelingen golden die vergelijkbaar zijn met de regeling die thans op grond van de Oostenrijkse regelgeving in kwestie van toepassing is op Turkse vervoerders. Deze regelingen waren deels gebaseerd op bilaterale contingenten tussen lidstaten en deels op communautaire contingenten.²⁵

49. In het arrest Parlement/Raad²⁶ heeft het Hof vastgesteld dat de Raad de op hem rustende verplichtingen krachtens artikel 75 EEG (thans artikel 91 VWEU) niet was nagekomen door geen waarborgen te bieden voor het vrij verrichten van diensten op het gebied van internationaal vervoer. Naar aanleiding van dit arrest zijn bilaterale en communautaire contingenten geleidelijk afgeschaft en met ingang van 1 januari 1993 vervangen door het stelsel van niet-gecontingenteerde communautaire vergunningen dat thans van kracht is.²⁷ De handelingen betreffende het communautaire contingent en de communautaire vergunning zijn vastgesteld uit hoofde van de Verdragsbepalingen inzake het gemeenschappelijke vervoerbeleid.²⁸

50. Deze ontwikkeling in wetgeving en rechtspraak inzake internationaal vervoer tussen lidstaten bevestigt naar mijn opvatting de conclusie dat nationale regelgeving zoals in casu, waarin een vergunningsregeling wordt ingesteld voor internationaal vervoer over de weg, moet worden gekwalificeerd als maatregel op het gebied van vervoerdiensten.

23 Zie § 7, lid 1, en § 8, leden 1, 3 en 4, GütbefG, en artikelen 4, lid 1, en 7 van de wegvervoerovereenkomst tussen Oostenrijk en Turkije. Zie ook punten 30-32 van deze conclusie.

24 Arrest van 11 juni 1987, Bodin en Minguet & Thomas (241/86, EU:C:1987:280, punt 6). In punt 13 van dat arrest heeft het Hof vastgesteld dat de toepassing van een nationale wettelijke regeling betreffende de maximumhoogte van voertuigen die in overeenstemming is met de door een gemeenschapsrichtlijn vastgestelde grenswaarden, niet te beschouwen is als een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve beperking in de zin van artikel 30 EEG-Verdrag (thans artikel 34 VWEU).

25 Zie verordening (EEG) nr. 1018/68 van de Raad van 19 juli 1968 houdende de vorming van een communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg tussen lidstaten (PB 1968, L 175, blz. 13). Op deze verordening volgde verordening (EEG) nr. 2829/72 van de Raad van 28 december 1972 betreffende het communautaire contingent voor het goederenvervoer over de weg tussen de lidstaten (PB 1972, L 298, blz. 16), die is verlengd en gewijzigd bij verordening (EEG) nr. 3256/74 van de Raad van 19 december 1974 (PB 1974, L 349, blz. 5), die op haar beurt is verlengd bij verordening (EEG) nr. 3331/75 van de Raad van 18 december 1975 (PB 1975, L 329, blz. 9), en definitief is vervangen door verordening (EEG) nr. 3164/76 van de Raad van 16 december 1976 betreffende het communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg tussen de lidstaten (PB 1976, L 357, blz. 1).

26 Arrest van 22 mei 1985 (13/83, EU:C:1985:220).

27 Zie verordening (EEG) nr. 1841/88 van de Raad van 21 juni 1988 tot wijziging van verordening nr. 3164/76 (PB 1988, L 163, blz. 1), waarin het communautaire contingent gedurende een overgangperiode werd verhoogd en de communautaire contingenten, bilaterale contingenten tussen lidstaten en contingenten voor transitoverkeer naar en uit derde landen voor vervoerders binnen de Gemeenschap met ingang van 1 januari 1993 werden afgeschaft. Zie ook verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van 26 maart 1992 betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Gemeenschap van of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van een of meer lidstaten (PB 1992, L 95, blz. 1). Deze verordening is vervangen door verordening nr. 1072/2009.

28 In het bijzonder artikel 75 EEG-Verdrag en artikel 71 EG-Verdrag (thans artikel 91 VWEU).

51. Tegen deze achtergrond verdient het arrest van het Hof in de zaak *Lambregts Transportbedrijf*²⁹ nadere aandacht. In dit arrest heeft het Hof geoordeeld dat artikel 75, lid 1, onder a) en b), EEG-Verdrag [thans artikel 91, lid 1, onder a) en b), VWEU] betreffende de tenuitvoerlegging door de Raad van het gemeenschappelijk vervoerbeleid onderdanen van de lidstaten geen rechten verleent waarop zij zich voor de nationale rechterlijke instanties kunnen beroepen tegen door de nationale autoriteiten getroffen besluiten in 1982. Met andere woorden, het Hof heeft geoordeeld dat deze bepaling geen rechtstreekse werking heeft op grond waarvan een vervoerder in een lidstaat een besluit van een nationale bestuursrechtelijke instantie over vergunningen voor nationaal en internationaal vervoer kan aanvechten.

52. In dit verband heeft het Hof in punt 14 van dit arrest vastgesteld dat „het vrije verkeer van diensten op het gebied van het internationaal vervoer [in 1982] dus slechts gewaarborgd [was] binnen en van en naar de lidstaat waar de onderneming was gevestigd, *en onder voorbehoud dat zij een vervoervergunning bezat in overeenstemming met de in die lidstaat bestaande bilaterale of communautaire contingenten*”.³⁰ Het Hof heeft daarmee geoordeeld dat diensten op het gebied van internationaal en nationaal vervoer enkel mochten worden uitgevoerd binnen de grenzen van de bilaterale en communautaire contingenten, aangezien de Raad het beginsel van vrij verkeer van dergelijke diensten niet ten uitvoer had gelegd, ondanks de op hem rustende verplichtingen krachtens artikel 75, lid 1, onder a) en b), EEG-Verdrag. Tegen deze achtergrond heeft het Hof niet onderzocht welke gevolgen deze contingenten met zich zouden meebrengen voor het vrije verkeer van goederen.

53. Mijns inziens is *a fortiori* dezelfde redenering van toepassing op internationaal vervoer door Turkse vervoerders in het kader van de associatie EEG-Turkije. In dit verband dient in aanmerking te worden genomen dat de Raad op grond van artikel 75, lid 1, onder a) en b), EEG-Verdrag weliswaar *verplicht* is gemeenschappelijk vervoerbeleid vast te stellen³¹, *maar uit de rechtspraak van het Hof blijkt dat uitbreiding van de bepalingen van het Verdrag op het gebied van vervoer tot de Republiek Turkije slechts facultatief is*³². Het Hof heeft in deze context vastgesteld dat de Associatieraad „*op het gebied van het vervoer een veel ruimere beleidsvrijheid heeft*”³³. *Als het Hof artikel 30 EEG-Verdrag (thans artikel 34 VWEU) niet heeft toegepast in de zaak Lambregts Transportbedrijf*³⁴, is er naar mijn opvatting zeker geen reden om artikel 5 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad in onderhavige zaak toe te passen.

54. Hieruit volgt volgens mij dat, zolang de Associatieraad geen regels op het gebied van vervoer heeft ingesteld zoals bepaald in artikel 15 van de Associatieovereenkomst EEG-Turkije en artikel 42 van het Aanvullend Protocol³⁵, voor Turkse vervoerders die toegang tot de markt voor internationaal vervoer wensen dus de voorwaarden blijven gelden die zijn vastgelegd in nationale regelgeving van de lidstaten en in bilaterale overeenkomsten tussen de lidstaten en de Republiek Turkije³⁶. Tegen deze achtergrond is het aantal vervoervergunningen voor Turkse vervoerders met name afhankelijk van

29 Arrest van 13 juli 1989 (4/88, EU:C:1989:320).

30 Cursivering van mij.

31 Zie in dit verband arrest van 22 mei 1985, Parlement/Raad (13/83, EU:C:1985:220, punt 50).

32 In dit verband verwijst het Hof naar *het gebruik van het woord „kan” in artikel 42 van het Aanvullend Protocol*. Zie arrest van 21 oktober 2003, Abatay e.a. (C-317/01 en C-369/01, EU:C:2003:572, punt 97).

33 Zie arrest van 21 oktober 2003, Abatay e.a. (C-317/01 en C-369/01, EU:C:2003:572, punt 96).

34 Arrest van 13 juli 1989 (4/88, EU:C:1989:320).

35 Zie punten 42 en 43 van deze conclusie.

36 Zie voor wat betreft de standstillclausule in artikel 41, lid 1, van het Aanvullend Protocol echter punten 75-80 van deze conclusie.

onderhandelingen over dergelijke overeenkomsten tussen de desbetreffende lidstaten. Er zij op gewezen dat de meeste lidstaten op basis van bilaterale overeenkomsten met de Republiek Turkije regelingen voor vervoervergunningen hebben ingesteld die overeenkomsten vertonen met de regeling als aan de orde in het hoofdgeding.³⁷

55. Een besluit tot liberalisering van vervoerdiensten in het kader van de associatie EEG-Turkije gaat enkel de overeenkomstsluitende partijen aan, als zij hiervoor de tijd rijp achten, na een grondige analyse van de concrete gevolgen die een dergelijke beslissing met zich kan meebrengen in het licht van met name de mededingingsvoorwaarden op de markt voor internationaal vervoer. In dit verband blijkt uit de geleidelijke liberalisering van internationaal vervoer tussen de lidstaten dat een dergelijke stap gepaard moet gaan met de invoering van gemeenschappelijke regels op het gebied van vervoer.³⁸

56. Indien het Hof de bepalingen inzake vrij verkeer van goederen tussen de Unie en Turkije zou toepassen op regelgeving als aan de orde in het hoofdgeding, zou dit naar mijn opvatting kunnen leiden tot liberalisering van het internationale vervoer, die tot dusver niet werd nagestreefd door de partijen die de Associatieovereenkomst EEG-Turkije hebben gesloten.³⁹

57. Gelet op het voorgaande kom ik tot de conclusie dat regelgeving als aan de orde in het hoofdgeding onder vervoerdiensten valt en dat de bepalingen in besluit nr. 1/95 van de Associatieraad betreffende het vrije verkeer van goederen tussen de Unie en Turkije op dergelijke regelgeving niet van toepassing zijn.

58. De door CX aangevoerde argumenten betreffende de rechtspraak van het Hof inzake het vrije verkeer van goederen kunnen geen afbreuk doen aan deze conclusie. Ik zal hierna op die argumenten ingaan.

2. Aangevoerde tegenargumenten

59. Ter onderbouwing van zijn stelling dat de bepalingen betreffende het vrije verkeer van goederen tussen de Unie en Turkije moeten worden toegepast op regelgeving als aan de orde in het hoofdgeding, voert CX een aantal arresten van het Hof aan die betrekking hebben op dit vrije verkeer.

³⁷ Zie voor een lijst van de bilaterale overeenkomsten tussen de lidstaten en de Republiek Turkije met de hierin vastgestelde contingenten, bijlage 14 van bovengenoemd rapport nr. 85830-TR van de Wereldbank en bijlage C van bovengenoemd eindrapport van ICF Consulting Ltd. Zie blz. 8-13 van laatstgenoemd rapport voor de verschillen tussen de regelingen van de lidstaten. Daarnaast wordt in verordening nr. 1072/2009 het bestaan van bilaterale overeenkomsten inzake vervoer tussen de lidstaten en landen buiten de EU uitdrukkelijk vermeld. Zie overweging 3 en artikel 1, lid 3, onder a), van deze verordening.

³⁸ In dit verband zij er ter illustratie op gewezen dat de overeenkomst tussen de Unie en de Zwitserse Bondsstaat op het gebied van vervoer er enerzijds toe strekt de toegang van de overeenkomstsluitende partijen tot hun markt voor goederen- en personenvervoer per spoor en over de weg te liberaliseren, en anderzijds de regels voor een gecoördineerd vervoerbeleid vast te stellen. Zie artikel 1, lid 1, van de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake het goederen- en personenvervoer per spoor en over de weg (PB 2002, L 114, blz. 91). Zie daarnaast, Togan, S., en Bayar, G., „Liberalizing Transport Sectors and the Effects of Infrastructure Development”, *The Liberalization of Transportation Services in the EU and Turkey*, Oxford University Press, 2016, blz. 239.

³⁹ De kwestie van een eventuele liberalisering van dat gebied is in meerdere studies onderzocht. Zie bijvoorbeeld voornoemd rapport nr. 85830-TR van de Wereldbank, punten 99-113, en voornoemd eindrapport van ICF Consulting Ltd, blz. 36 e.v. In dit eindrapport wordt gesteld dat de waarde van de handel tussen de EEG en Turkije bij een volledige liberalisering van het internationale vervoer tussen de Unie en Turkije met circa EUR 3,5 miljard zou toenemen.

60. Ten eerste beroept CX zich op het arrest in de zaak Istanbul Lojistik⁴⁰. Het Hof heeft in dit arrest vastgesteld dat een motorrijtuigenbelasting, die moet worden betaald door houders van in Turkije geregistreerde zware vrachtvoertuigen die het Hongaarse grondgebied voor doorvoer gebruiken, een heffing van gelijke werking als een douanerecht in de zin van artikel 4 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad is.⁴¹

61. CX betoogt dat indien vaststaat dat de Hongaarse doorvoerheffing het vrije verkeer van goederen belemmert, dat eveneens geldt voor de Oostenrijkse regelgeving in kwestie, aangezien de daarin vastgestelde contingeringsregeling voor vervoer een grotere inbreuk op het vrije verkeer van goederen vormt dan een doorvoerheffing.

62. Dit argument overtuigt mij niet.

63. De Oostenrijkse regelgeving in kwestie is mijns inziens niet te vergelijken met de regelgeving die in de zaak Istanbul Lojistik aan de orde was. Enerzijds verschillen beide regelingen van aard. In de zaak Istanbul Lojistik betrof het een belastingmaatregel (heffing), terwijl het in de voorliggende zaak om een contingeringsmaatregel gaat.

64. Anderzijds is ook het *voorwerp* van beide regelingen verschillend. In de zaak Istanbul Lojistik heeft het Hof namelijk geoordeeld dat „de motorrijtuigenbelasting weliswaar geen betrekking heeft op producten als zodanig, maar bij het overschrijden van de Hongaarse grens *wordt geheven op de goederen die worden vervoerd* door in een derde land, namelijk Turkije, geregistreerde voertuigen, en *niet op [...] het vervoer*”.⁴² Zoals ik reeds heb uiteengezet, heeft de Oostenrijkse regelgeving die in onderhavige zaak aan de orde is, juist tot doel de voorwaarden vast te stellen waaraan moet worden voldaan om vervoerdiensten te mogen verrichten.⁴³ Ik wijs erop dat het Hof zich in de zaak Istanbul Lojistik heeft beperkt tot het onderzoeken van de belasting als zodanig en geen onderzoek heeft gedaan naar de contingeringsregeling waarmee deze belasting samenhangt.⁴⁴

65. Ten tweede voert CX een aantal arresten aan waarin het Hof het verband tussen goederenvervoer en vrij verkeer van goederen binnen de Unie zou hebben erkend. In de betrokken arresten heeft het Hof geoordeeld dat een rijverbod voor vrachtauto's van meer dan 7,5 ton die bepaalde categorieën goederen vervoeren op een uiterst belangrijk wegsegment, dat een van de hoofdverbindingen over land vormt in de betrokken regio⁴⁵, en een regeling waarmee een korte maximumduur en -afstand voor het vervoer van voor de slacht bestemde levende dieren worden opgelegd⁴⁶, moeten worden beschouwd als een maatregel van gelijke werking als kwantitatieve beperkingen in de zin van artikel 34 VWEU.

40 Arrest van 19 oktober 2017 (C-65/16, EU:C:2017:770).

41 Het Hof heeft in dit verband met name op grond van artikel 66 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad vastgesteld dat de uitlegging van de bepalingen van het VWEU inzake het vrije verkeer van goederen binnen de Unie ook geldt voor bepalingen die betrekking hebben op het vrije verkeer van goederen binnen de douane-unie die voortvloeit uit de Associatieovereenkomst EEG-Turkije. Krachtens voornoemd artikel 66 worden de bepalingen van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad, voor zover zij wezenlijk gelijk zijn aan de dienovereenkomstige voorschriften van het EG-Verdrag, thans VWEU, uitgelegd overeenkomstig de ter zake dienende jurisprudentie van het Hof. Zie arrest van 19 oktober 2017, Istanbul Lojistik (C-65/16, EU:C:2017:770, punten 38 en 44).

42 Cursivering van mij. Zie arrest van 19 oktober 2017, Istanbul Lojistik (C-65/16, EU:C:2017:770, punt 46). Het Hof heeft in dat verband de nadruk gelegd op het feit dat de Hongaarse belasting in kwestie moest worden betaald op het moment van binnenkomst van zware vrachtvoertuigen op het grondgebied van Hongarije en dat de hoogte van deze belasting afhankelijk was van criteria die met name verband hielden met de hoeveelheid goederen die kon worden vervoerd en met de bestemming van de goederen. Zie punt 45 van het genoemde arrest. Zie ook mijn conclusie in de zaak Istanbul Lojistik (C-65/16, EU:C:2017:282, punt 59).

43 Zie punt 45 van deze conclusie.

44 Dit geldt ook voor mijn conclusie in de zaak Istanbul Lojistik (C-65/16, EU:C:2017:282). Zie met name punten 49, 52 en 69 van die conclusie.

45 Arresten van 15 november 2005, Commissie/Oostenrijk (C-320/03, EU:C:2005:684), en van 21 december 2011, Commissie/Oostenrijk (C-28/09, EU:C:2011:854).

46 Arrest van 11 mei 1999, Monsees (C-350/97, EU:C:1999:242). Bovendien beroept CX zich op het arrest van 9 december 1997, Commissie/Frankrijk (C-265/95, EU:C:1997:595), betreffende gewelddaden op het Franse grondgebied tegen landbouwproducten uit andere lidstaten; het arrest van 12 juni 2003, Schmidberger (C-112/00, EU:C:2003:333), betreffende het volledig stilleggen van het verkeer op de Brenner-autoweg gedurende bijna 30 uur, en het arrest van 23 oktober 2003, Rioglass en Transremar (C-115/02, EU:C:2003:587), betreffende een maatregel inzake vasthouden door de douane waardoor het goederenverkeer werd vertraagd en zelfs volledig kon worden geblokkeerd.

66. Volgens CX vloeit uit deze rechtspraak voort dat wanneer regelgeving als aan de orde in het hoofdgeding in technisch opzicht onder goederenvervoer valt, deze het vrije verkeer van goederen noodzakelijkerwijs beperkt doordat vrije doorvoer slechts voor een beperkt aantal vervoerders mogelijk is en het handelsverkeer als gevolg daarvan naar alternatieve routes wordt verplaatst of met andere vervoermiddelen plaatsvindt, hetgeen extra tijd en kosten met zich meebrengt.⁴⁷

67. Dat argument kan niet slagen.

68. Er moet namelijk worden vastgesteld dat de aard van de nationale regelingen in de arresten waarop CX zich beroept, aanzienlijk verschilt van die van de Oostenrijkse regelgeving die in deze zaak aan de orde is.

69. Enerzijds hadden de regelingen in kwestie geen betrekking op de voorwaarden waaraan moest worden voldaan om de vervoerdiensten te mogen verrichten (*voorwaarden voor toegang tot de markt voor vervoer*), zoals in casu, maar veeleer op de voorwaarden waaronder bepaalde goederen mochten worden vervoerd (*voorwaarden voor goederenvervoer*).⁴⁸ Het Hof heeft op dit punt geoordeeld dat de opgelegde voorwaarden betreffende de vervoerswijze en de duur en de afstand van het vervoer een belemmering konden vormen voor het vrije verkeer van de betrokken goederen.⁴⁹

70. Anderzijds waren de betrokken regelingen in de door CX aangevoerde rechtspraak, anders dan de Oostenrijkse regelgeving in kwestie, niet gericht op bepaalde vervoerders, maar waren zij algemeen van toepassing op elk goederenvervoer dat onder het desbetreffende toepassingsgebied viel. Het Hof heeft vanuit die invalshoek geoordeeld dat de opgelegde vervoersvoorwaarden een belemmering konden vormen voor het vrije verkeer van de betrokken goederen en met name voor de vrije doorvoer daarvan.⁵⁰

71. Er dient te worden vastgesteld dat in de Oostenrijkse regeling als aan de orde in het hoofdgeding geen enkele beperking wordt opgelegd voor de vervoersvoorwaarden voor goederen uit Turkije. Deze goederen mogen op grond van deze regeling namelijk vrij over de weg naar de bestemming worden vervoerd, over of vanuit het Oostenrijkse grondgebied. Alleen de mogelijkheid voor *Turkse vervoerders* om deze goederen te vervoeren, is beperkt. Met andere woorden, Turkse goederen mogen vrij in Oostenrijk worden vervoerd, maar niet noodzakelijkerwijs in Turkse vrachtwagens. Hieraan zij toegevoegd dat de betreffende regelgeving niet is gericht op goederen die afkomstig zijn uit Turkije, maar ook van toepassing is op vervoer door Turkse vervoerders van goederen uit de lidstaten, waaronder Oostenrijk.

72. Hieruit volgt mijns inziens dat, zelfs al zou de Oostenrijkse regeling onder bepalingen inzake het vrije verkeer van goederen vallen, die regeling niet onverenigbaar is met het algemene beginsel van vrije doorvoer van goederen binnen de Unie, dat door het Hof is erkend als gevolg van dit vrije verkeer.⁵¹

⁴⁷ Zie ook punt 34 van deze conclusie.

⁴⁸ Zie voor wat betreft het voorwerp van de Oostenrijkse regelgeving in kwestie punt 45 van deze conclusie.

⁴⁹ Zie in dit verband arrest van 21 december 2011, Commissie/Oostenrijk (C-28/09, EU:C:2011:854, punt 114), waarin het Hof heeft opgemerkt dat het ingestelde rijverbod voor vrachtwagens van meer dan 7,5 ton die bepaalde categorieën goederen vervoeren op een deel van de autosnelweg A12 „voor deze goederen het gebruik van een vervoerswijze over die transalpine doorvoerroute [belemmert]”.

⁵⁰ Zie met name arrest van 15 november 2005, Commissie/Oostenrijk (C-320/03, EU:C:2005:684, punt 66), waaruit het volgende blijkt: „Door vrachtauto's van meer dan 7,5 ton die bepaalde categorieën goederen vervoeren een rijverbod op te leggen op een uiterst belangrijk wegsegment, dat een van de hoofdverbindingen over land vormt tussen Zuid-Duitsland en Noord-Italië, belemmert de litigieuze verordening duidelijk het vrije verkeer van goederen en met name de vrije doorvoer daarvan.” Zie in die zin ook arrest van 21 december 2011, Commissie/Oostenrijk (C-28/09, EU:C:2011:854, punt 116). Zie ook arrest van 11 mei 1999, Monsees (C-350/97, EU:C:1999:242, punt 23). De arresten van 9 december 1997, Commissie/Frankrijk (C-265/95, EU:C:1997:595); 12 juni 2003, Schmidberger (C-112/00, EU:C:2003:333), en 23 oktober 2003, Rioglass en Transremar (C-115/02, EU:C:2003:587), hadden betrekking op situaties waarin de betrokken goederen volledig werden geblokkeerd.

⁵¹ Zie arrest van 21 december 2011, Commissie/Oostenrijk (C-28/09, EU:C:2011:854, punt 113 en aldaar aangehaalde rechtspraak). Het algemene beginsel van vrije doorvoer is eveneens van toepassing in het kader van de associatie EEG-Turkije. Zie in die zin arrest van 19 oktober 2017, Istanbul Lojistik (C-65/16, EU:C:2017:770, punten 42 en 44).

73. Concluderend ben ik van oordeel dat de door CX aangevoerde argumenten niet kunnen afdoen aan de kwalificatie van de betrokken Oostenrijkse regelgeving als zijnde een maatregel die onder het gebied van vervoerdiensten valt. Hieruit vloeit voort dat de bepalingen van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad inzake het vrije verkeer van goederen tussen de Unie en Turkije niet van toepassing zijn op een dergelijke regeling.

74. Een dergelijke regeling moet echter wel voldoen aan de standstillclausule van artikel 41, lid 1, van het Aanvullend Protocol.⁵² Deze kwestie zal ik in het volgende deel behandelen.

3. Standstillclausule van artikel 41, lid 1, van het Aanvullend Protocol

75. Artikel 41, lid 1, van het Aanvullend Protocol voorziet in een standstillclausule op grond waarvan de overeenkomstsluitende partijen onderling geen nieuwe beperkingen invoeren, met name met betrekking tot het vrij verrichten van diensten. Uit de rechtspraak van het Hof volgt dat deze bepaling van toepassing kan zijn op vervoerdiensten en dat een in Turkije gevestigde onderneming die legaal diensten verricht in een lidstaat, zich hierop kan beroepen.⁵³

76. De standstillclausule verbiedt algemeen de invoering van alle nieuwe maatregelen die tot doel of tot gevolg zouden hebben dat de uitoefening van met name het vrij verrichten van diensten door een Turks staatsburger op het grondgebied van een lidstaat wordt onderworpen aan strengere voorwaarden dan die welke voor hem golden toen het Aanvullend Protocol voor die lidstaat in werking trad.⁵⁴ *Om uit te maken of deze clausule in de weg staat aan een nationale regeling als in het geding aan de orde is, moet dus worden nagegaan of deze een beperking van het vrije dienstenverkeer inhoudt en zo ja, of deze beperking als nieuw moet worden beschouwd.*⁵⁵

77. In de eerste plaats gaat het om de vraag of de regeling als aan de orde in het hoofdgeding een *beperking* van het vrije verkeer van diensten inhoudt. Ik ben van mening dat deze vraag bevestigend moet worden beantwoord. Ik wijs er in dit verband op dat een nationale wettelijke regeling die de verrichting van bepaalde diensten op het nationale grondgebied door een in een andere lidstaat gevestigde onderneming afhankelijk stelt van de afgifte van een vergunning door de overheid, volgens vaste rechtspraak een beperking vormt van het in artikel 56 VWEU neergelegde grondbeginsel.⁵⁶

⁵² De verwijzende rechter verwijst in zijn vraagstelling niet uitdrukkelijk naar de standstillclausule in artikel 41, lid 1, van het Aanvullend Protocol, maar vraagt het Hof in het algemeen of de betrokken regelgeving in overeenstemming is met dat protocol. In dit verband wijs ik erop dat overeenkomstig de rechtspraak van het Hof de omstandigheid dat de verwijzende rechter zijn vragen formeel heeft beperkt tot de uitlegging van een aantal bepalingen van het Unierecht, dit het Hof niet belet om hem alle uitleggingsgegevens met betrekking tot het recht van de Unie te verschaffen die van nut kunnen zijn voor de beslechting van de voor hem dienende zaak, ongeacht of deze rechter er in zijn vragen melding van maakt. Het staat in dit verband aan het Hof om uit alle door de nationale rechter verschaft gegevens, met name uit de motivering van de verwijzingsbeslissing, de elementen van het Unierecht te putten die, gelet op het voorwerp van het geschil, uitlegging behoeven. Zie arrest van 19 oktober 2017, Otero Ramos (C-531/15, EU:C:2017:789, punt 40).

⁵³ Zie in die zin arrest van 21 oktober 2003, Abatay e.a. (C-317/01 en C-369/01, EU:C:2003:572, punten 92, 93, 102 en 105). Volgens vaste rechtspraak is artikel 41, lid 1, van het Aanvullend Protocol rechtstreeks toepasselijk. Bijgevolg kunnen Turkse staatsburgers op wie deze bepaling van toepassing is, zich voor de rechters van de lidstaten daarop beroepen. Zie arrest van 24 september 2013, Demirkan (C-221/11, EU:C:2013:583, punt 38 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

⁵⁴ Zie arrest van 24 september 2013, Demirkan (C-221/11, EU:C:2013:583, punt 39 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

⁵⁵ Zie arrest van 21 oktober 2003, Abatay e.a. (C-317/01 en C-369/01, EU:C:2003:572, punt 110).

⁵⁶ Arrest van 21 oktober 2003, Abatay e.a. (C-317/01 en C-369/01, EU:C:2003:572, punt 111). Volgens de rechtspraak van het Hof moeten de in het kader van de Verdragsbepalingen inzake het vrij verrichten van diensten aanvaarde beginselen zo veel mogelijk op overeenkomstige wijze worden toegepast op Turkse staatsburgers, teneinde tussen de overeenkomstsluitende partijen de beperkingen van de vrijheid van dienstverrichting op te heffen. Zie arrest van 24 september 2013, Demirkan (C-221/11, EU:C:2013:583, punt 43 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

78. In de tweede plaats gaat het om de vraag of de betrokken regeling een *nieuwe* beperking inhoudt. Derhalve moet worden vastgesteld of deze beperking nieuw is in die zin dat de situatie van Turkse vervoerders daardoor is verslechterd ten opzichte van de situatie die bestond als gevolg van de regels die in Oostenrijk op hen van toepassing waren op de datum van de inwerkingtreding van het Aanvullend Protocol ten aanzien van die lidstaat.⁵⁷

79. De Oostenrijkse regering heeft in dit verband aangegeven dat de contingenteringsregeling zoals vastgesteld in de wegvervoerovereenkomst tussen Oostenrijk en Turkije op de datum van inwerkingtreding van het Aanvullend Protocol ten aanzien van Oostenrijk bij zijn toetreding tot de Unie op 1 januari 1995 reeds van kracht was⁵⁸.

80. Onder voorbehoud van een toetsing van dit punt die de verwijzende rechter moet verrichten, lijkt het er derhalve op dat de Oostenrijkse regelgeving in kwestie geen *nieuwe beperking inhoudt van het vrij verrichten van diensten in de zin van artikel 41, lid 1, van het Aanvullend Protocol*⁵⁹.

4. *Non-discriminatiebeginsel op grond van nationaliteit in het licht van artikel 9 van de Associatieovereenkomst EEG-Turkije*

81. CX is van mening dat de Oostenrijkse regelgeving in kwestie leidt tot discriminatie van Turkse vervoerders, wat in strijd is met artikel 9 van de Associatieovereenkomst EEG-Turkije, waarin is bepaald dat elke discriminatie uit hoofde van nationaliteit binnen de werkingssfeer van deze overeenkomst is verboden. Hij voert aan dat de beperkingen van de contingenteringsregeling voor vervoer niet gelden voor in de Unie gevestigde vervoerders.⁶⁰

82. In navolging van de Oostenrijkse en de Hongaarse regering alsmede de Commissie ben ik van mening dat artikel 9 van de Associatieovereenkomst EEG-Turkije om de hiernavolgende redenen niet in de weg staat aan een regeling als aan de orde in het hoofdgeding.

83. Ten eerste is artikel 9 van de Associatieovereenkomst EEG-Turkije mijns inziens niet van toepassing op dergelijke regelgeving. Dat artikel is immers van toepassing „onverminderd de bijzondere bepalingen die krachtens artikel 8 [van genoemde overeenkomst] *zouden kunnen worden vastgesteld*”⁶¹. Hoewel er bij de huidige status van de ontwikkeling van de associatie EEG-Turkije geen specifieke regels zijn vastgelegd op het gebied van vervoer⁶², moet niet worden uitgesloten dat dergelijke regels op grond van artikel 15 van de Associatieovereenkomst EEG-Turkije en artikel 42 van het Aanvullend Protocol door de Associatieraad kunnen worden vastgesteld. Zoals de Commissie terecht heeft opgemerkt, zou met de toepassing van artikel 9 van de Associatieovereenkomst EEG-Turkije op regelgeving als aan de orde in het hoofdgeding dus worden vooruitgelopen op de inhoud van een eventuele regeling op het gebied van vervoer.

⁵⁷ Zie in die zin arrest van 21 oktober 2003, Abatay e.a. (C-317/01 en C-369/01, EU:C:2003:572, punt 116).

⁵⁸ De Oostenrijkse regering voert subsidiair aan dat de regeling in kwestie in ieder geval is gerechtvaardigd door een dwingende reden van algemeen belang, met name door de economische belangen alsmede de bescherming van de bevolking en het milieu. Volgens de Commissie duidt niets erop dat de betrokken regeling onverenigbaar is met de standstillclausule. CX en de Hongaarse regering hebben zich niet uitgelaten over de vraag of de regeling in kwestie in overeenstemming is met de standstillclausule.

⁵⁹ Voorts kan de voortdurende aanpassing van de *omvang* van het vastgestelde contingent voor Turkse vervoerders op grond van de wegvervoerovereenkomst tussen Oostenrijk en Turkije mijns inziens niet worden beschouwd als een nieuwe beperking in de zin van artikel 41, lid 1, van het Aanvullend Protocol. In dit verband wijs ik erop dat het aantal vergunningen is vastgesteld tijdens bilaterale onderhandelingen tussen de betrokken landen, waarbij met name rekening is gehouden met de economische belangen en de omvang van het internationale verkeer. Zie punt 54 van deze conclusie en § 8, lid 3, GütbefG.

⁶⁰ Zie punt 34 van deze conclusie.

⁶¹ Cursivering van mij.

⁶² Zie punt 43 van deze conclusie.

84. Ten tweede meen ik dat regelgeving als aan de orde in het hoofdgeding niet leidt tot discriminatie in de zin van die bepaling, zelfs al zou artikel 9 van de Associatieovereenkomst EEG-Turkije daarop van toepassing zijn.

85. In dit verband moet worden vastgesteld dat in de Oostenrijkse regeling in kwestie geen onderscheid wordt gemaakt op grond van de plaats van vestiging van de vervoerder.⁶³ Het door CX aangevoerde verschil in behandeling op grond van de vraag of de vervoerder al dan niet in een lidstaat is gevestigd, komt slechts voort uit de verschillende regelgevingskaders die gelden voor in de Unie gevestigde vervoerders enerzijds en in Turkije gevestigde vervoerders anderzijds. Voor vervoerders uit de EU gelden de gemeenschappelijke regels inzake internationaal vervoer, met name de bepalingen van verordening nr. 1072/2009, terwijl deze regels niet van toepassing zijn op Turkse vervoerders.

86. Als gevolg hiervan hebben alleen in de Unie gevestigde vervoerders recht op een overeenkomstig verordening nr. 1072/2009 afgegeven communautaire vergunning, zijnde een van de vergunningen die voldoen aan de voorschriften van de Oostenrijkse regeling in kwestie. Turkse vervoerders wier werkzaamheden niet onder de werkingssfeer van verordening nr. 1072/2009 vallen, hebben deze mogelijkheid niet. Zij moeten dan ook over andere soorten vergunningen beschikken om aan de voorwaarden van de Oostenrijkse regelgeving in kwestie te voldoen.⁶⁴ Dit onderscheid, dat het gevolg is van de verschillen tussen regelgeving voor vervoerders uit de Unie en die voor Turkse vervoerders, kan niet worden opgeheven middels artikel 9 van de Associatieovereenkomst EEG-Turkije. Ik ben met andere woorden van mening dat deze bepaling niet kan worden ingeroepen met het oog op liberalisering van het internationale vervoer, een situatie die tot op heden niet is nagestreefd door de partijen bij de Associatieovereenkomst EEG-Turkije.⁶⁵

87. Op basis hiervan stel ik het Hof voor vast te stellen dat artikel 9 van de Associatieovereenkomst EEG-Turkije niet in de weg staat aan regelgeving als aan de orde in het hoofdgeding.

V. Conclusie

88. Gelet op al het voorgaande geef ik het Hof in overweging om de prejudiciële vraag van het Verwaltungsgerichtshof (hoogste bestuursrechter, Oostenrijk) te beantwoorden als volgt:

„De overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Economische Gemeenschap en Turkije, ondertekend te Ankara op 12 september 1963 door de Republiek Turkije, enerzijds, en door de lidstaten van de EEG en de Gemeenschap, anderzijds, en namens de Gemeenschap gesloten, goedgekeurd en bevestigd bij besluit 64/732/EEG van de Raad van 23 december 1963, het Aanvullend Protocol, ondertekend op 23 november 1970 te Brussel en namens de Gemeenschap gesloten, goedgekeurd en bevestigd bij verordening (EEG) nr. 2760/72 van de Raad van 19 december 1972, en besluit nr. 1/95 van de Associatieraad EG-Turkije van 22 december 1995 inzake de tenuitvoerlegging van de slotfase van de douane-unie, staan niet in de weg aan nationale regelgeving als aan de orde in het hoofdgeding, op grond waarvan in Turkije gevestigde goederenvervoerders het grensoverschrijdend commercieel goederenvervoer met motorvoertuigen naar of door het grondgebied van de Republiek Oostenrijk alleen mogen uitvoeren indien zij voor de motorvoertuigen beschikken over vervoersdocumenten die in het kader van een tussen de Republiek Oostenrijk en de Republiek Turkije op grond van een bilaterale overeenkomst vastgesteld contingent worden afgegeven, of indien zij beschikken over een vergunning voor elk afzonderlijk goederenvervoer, waarbij sprake moet zijn van een aanmerkelijk publiek belang bij het afzonderlijke

⁶³ Zie punten 15-20 van deze conclusie.

⁶⁴ Zie punten 30-32 van deze conclusie.

⁶⁵ Zie ook punt 56 van deze conclusie.

goederenvervoer en de verzoeker aannemelijk moet maken dat de rit niet kan worden voorkomen door logistieke maatregelen te treffen of door te kiezen voor een ander vervoersmiddel, mits de verwijzende rechter zich ervan heeft vergewist dat deze regeling geen nieuwe beperking inhoudt van het vrije verkeer van diensten in de zin van artikel 41, lid 1, van het Aanvullend Protocol.”