



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a doua)

11 iulie 2018\*

„Trimitere preliminară – Transporturi rutiere internaționale – Acord de instituire a unei asocieri între Comunitatea Economică Europeană și Turcia – Articolul 9 – Protocol adițional – Articolele 41 și 42 – Libera prestare a serviciilor – Clauza de standstill – Decizia nr. 1/95 a Consiliului de asociere CE-Turcia – Articolele 5 și 7 – Libera circulație a mărfurilor – Reglementare națională care restrânge dreptul întreprinderilor de transport de mărfuri cu sediul în Turcia ca vehiculele lor să circule pe teritoriul statului membru vizat – Obligația de a obține fie o autorizație acordată în limitele unui contingent stabilit în temeiul unui acord bilateral încheiat între statul membru menționat și Turcia, fie un permis eliberat pentru un singur transport care prezintă un interes public major”

În cauza C-629/16,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Verwaltungsgerichtshof (Curtea Administrativă, Austria), prin decizia din 22 noiembrie 2016, primită de Curte la 7 decembrie 2016, în procedura inițiată de

**CX,**

cu participarea:

**Bezirkshauptmannschaft Schärding,**

CURTEA (Camera a doua),

compusă din domnul M. Ilešič, președinte de cameră, domnul A. Rosas, doamnele C. Toader și A. Prechal și domnul E. Jarašiūnas (raportor), judecători,

avocat general: domnul H. Saugmandsgaard Øe,

grefier: domnul M. Aleksejev, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 31 ianuarie 2018,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru CX, de V. Weiss, de H. Wollmann și de V. Wolfbauer, Rechtsanwälte;
- pentru guvernul austriac, de S. Rubenz, de M. Klamert, de J. Bauer și de G. Eberhard, în calitate de agenți;
- pentru guvernul maghiar, de M.-Z. Fehér, de G. Koós și de E.-E. Sebestyén, în calitate de agenți;

\* Limba de procedură: germana.

– pentru Comisia Europeană, de W. Mölls, de L. Havas și de M. Afonso, în calitate de agenți,  
după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 26 aprilie 2018,  
pronunță prezenta

### Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea Acordului de instituire a unei asocieri între Comunitatea Economică Europeană și Turcia, care a fost semnat la 12 septembrie 1963 la Ankara de Republica Turcia, pe de o parte, precum și de statele membre ale CEE și de Comunitate, pe de altă parte, și care a fost încheiat, aprobat și confirmat în numele acesteia din urmă prin Decizia 64/732/CEE a Consiliului din 23 decembrie 1963 (JO 1964, 217, p. 3685, Ediție specială, 11/vol. 1, p. 10, denumit în continuare „Acordul CEE-Turcia”), a Protocolului adițional, semnat la 23 noiembrie 1970 la Bruxelles, anexat la Acordul CEE-Turcia, care a fost încheiat, aprobat și confirmat în numele Comunității prin Regulamentul (CEE) nr. 2760/72 al Consiliului din 19 decembrie 1972 (JO 1972, L 293, p. 1, Ediție specială, 11/vol. 1, p. 37) (denumit în continuare „protocolul adițional”), și a Deciziei nr. 1/95 a Consiliului de asociere CE-Turcia din 22 decembrie 1995 privind punerea în aplicare a etapei finale a uniunii vamale (JO 1996, L 35, p. 1, Ediție specială, 11/vol. 12, p. 74, denumită în continuare „Decizia nr. 1/95 a Consiliului de asociere”).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unei proceduri inițiate de CX în legătură cu o amendă care i-a fost aplicată de Bezirkshauptmannschaft Schärding (autoritatea administrativă din districtul Schärding, Austria) pentru că a efectuat un transport comercial de mărfuri cu plecarea din Turcia pe teritoriul austriac fără a dispune de permisul necesar.

### Cadrul juridic

#### *Dreptul Uniunii*

- 3 Articolul 1 din Acordul CEE-Turcia stipulează:

„Prin prezentul acord se instituie o asociere între Comunitatea Economică Europeană și Turcia.”

- 4 Potrivit articolului 2 din acest acord:

„(1) Acordul [CEE-Turcia] are drept scop să promoveze consolidarea continuă și echilibrată a relațiilor comerciale și economice între părți, ținând seama pe deplin de necesitatea de a asigura dezvoltarea accelerată a economiei Turciei și ridicarea nivelului de ocupare și a condițiilor de viață ale poporului turc.

(2) Pentru realizarea obiectivelor enunțate la alineatul precedent, este prevăzută instituirea treptată a unei uniuni vamale în condițiile și în conformitate cu modalitățile indicate la articolele 3, 4 și 5.

(3) Asocierea cuprinde:

- (a) o etapă pregătitoare;
- (b) o etapă de tranziție;
- (c) o etapă definitivă.”

5 Articolul 5 din acordul menționat este redactat astfel:

„Etapa definitivă se bazează pe uniunea vamală și presupune consolidarea coordonării politicilor economice ale părților contractante.”

6 Articolul 7 din același acord prevede:

„Părțile contractante iau toate măsurile generale sau speciale pentru a asigura îndeplinirea obligațiilor care decurg din [Acordul CEE-Turcia].

Părțile contractante se abțin de la orice măsuri care pot pune în pericol realizarea obiectivelor [Acordului CEE-Turcia].”

7 Articolul 9 din Acordul CEE-Turcia are următorul cuprins:

„Părțile contractante recunosc că, în domeniul de aplicare al [Acordului CEE-Turcia] și fără a aduce atingere dispozițiilor speciale care ar putea fi stabilite în conformitate cu articolul 8, orice discriminare pe motiv de naționalitate este interzisă în conformitate cu principiul prevăzut la articolul 7 din Tratatul [CEE].”

8 Potrivit articolului 10 din acest acord:

„(1) Uniunea vamală prevăzută la articolul 2 alineatul (2) din [Acordul CEE-Turcia] se aplică tuturor schimburilor comerciale cu mărfuri.

(2) Uniunea vamală cuprinde:

– interzicerea, între statele membre ale Comunității și Turcia, atât la import, cât și la export, a taxelor vamale și a taxelor cu efect echivalent și a restricțiilor cantitative, precum și a oricăror altor măsuri cu efect echivalent care urmăresc să asigure producției naționale o protecție contrară obiectivelor [Acordului CEE-Turcia];

[...]”

9 Articolul 14 din acordul menționat este redactat astfel:

„Părțile contractante convin să se întemeieze pe articolele 55, 56 și 58-65 din Tratatul [CEE] pentru a elimina în raporturile dintre acestea restricțiile privind libertatea de a presta servicii.”

10 Articolul 15 din același acord stipulează:

„Condițiile și modalitățile de extindere în cazul Turciei a dispozițiilor Tratatului [CEE] și a actelor adoptate în aplicarea acestor dispoziții în ceea ce privește transporturile vor fi stabilite ținând seama de situația geografică a Turciei.”

11 Potrivit articolului 41 din protocolul adițional, care face parte din capitolul II, intitulat „Drept de stabilire, servicii și transporturi”, din titlul II, intitulat la rândul său „Circulația persoanelor și a serviciilor”, din acest protocol:

„(1) Părțile contractante se abțin să introducă în relațiile dintre ele noi restricții cu privire la libertatea de stabilire și libertatea de prestare a serviciilor.

(2) Consiliul de asociere stabilește, în conformitate cu principiile enunțate la articolele 13 și 14 din Acordul [CEE-Turcia], ritmul și modalitățile prin care părțile contractante elimină treptat în relațiile dintre ele restricțiile privind libertatea de stabilire și libertatea de prestare a serviciilor.

Consiliul de asociere stabilește ritmul și modalitățile respective pentru diferitele categorii de activități, ținând seama de dispozițiile analoge pe care Comunitatea le-a adoptat deja în aceste domenii, precum și de cazul particular al Turciei pe plan economic și social. Se acordă prioritate activităților cu o contribuție semnificativă în ceea ce privește producția și schimburile.”

12 Articolul 42 alineatul (1) din protocolul adițional prevede:

„Consiliul de asociere extinde pentru Turcia, pe baza modalităților pe care le adoptă ținând seama cu precădere de situația geografică a acestei țări, dispozițiile Tratatului [CEE] aplicabile transporturilor. În aceleași condiții, Consiliul poate extinde pentru Turcia actele adoptate de Comunitate în aplicarea dispozițiilor respective pentru transporturile feroviare, rutiere și pe căi navigabile.”

13 Articolul 62 din acest protocol stipulează că acesta din urmă face parte integrantă din Acordul CEE-Turcia.

14 Potrivit articolului 1 din Decizia nr. 1/95 a Consiliului de asociere:

„Fără a aduce atingere dispozițiilor Acordului [CEE-Turcia] și protocoalelor sale adiționale și de completare, Consiliul de asociere stabilește normele de aplicare a etapei finale a uniunii vamale, prevăzută la articolele 2 și 5 din acordul menționat anterior.”

15 Articolul 5 din această decizie, care figurează în capitolul I privind libera circulație a mărfurilor și politica comercială, în secțiunea II, intitulată „Eliminarea restricțiilor cantitative sau a măsurilor cu efect echivalent”, din decizia menționată, prevede:

„Între părți sunt interzise restricțiile cantitative la import, precum și orice măsură cu efect echivalent.”

16 Potrivit articolului 6 din decizia menționată:

„Între părți sunt interzise restricțiile cantitative la export, precum și orice măsură cu efect echivalent.”

17 Articolul 7 din aceeași decizie are următorul cuprins:

„Dispozițiile articolelor 5 și 6 nu sunt contrare interdicțiilor sau restricțiilor la import, la export sau de tranzit, justificate pe motive de morală publică, de ordine publică, de siguranță publică, de protecție a sănătății și a vieții persoanelor și a animalelor sau de conservare a plantelor, de protejare a unor bunuri de patrimoniu național cu valoare artistică, istorică sau arheologică ori de protecție a proprietății industriale și comerciale. Cu toate acestea, interdicțiile sau restricțiile respective nu trebuie să constituie un mijloc de discriminare arbitrară și nici o restricție disimulată în comerțul dintre părți.”

### ***Dreptul austriac***

18 Potrivit articolului 1 alineatul 1 din Güterbeförderungsgesetz 1995 (Legea din 1995 privind transportul rutier de mărfuri, BGBl. 593/1995), în versiunea publicată în BGBl. I, 96/2013 (denumită în continuare „GütbefG”):

„Prezenta lege federală se aplică

1. transportului comercial de mărfuri realizat de operatori de transport cu autovehicule de transport rutier cu sau fără remorci, a căror greutate maximă autorizată depășește 3 500 de kilograme,

[...]”

19 Articolul 2 din această lege, intitulat „Licențe obligatorii și tipuri de licență”, prevede la alineatul 1:

„Transportul comercial de mărfuri cu autovehicule se poate realiza doar în temeiul unei licențe, în măsura în care prezenta lege federală nu prevede altfel (articolul 4). [...]”

20 Articolul 7 alineatul 1 din legea menționată are următorul cuprins:

„Transportul comercial de mărfuri cu autovehicule spre sau pe teritoriul federal din locuri situate în afara acestuia ori din locuri situate pe teritoriul federal în străinătate este permis atât titularilor de licență, conform articolului 2, cât și operatorilor care, potrivit legislației aplicabile în statul pe teritoriul căruia își au sediul, pot transporta mărfuri cu autovehicule și dispun de una din următoarele autorizații:

1. licență comunitară conformă cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 [al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO 2009, L 300, p. 72)];

2. autorizație eliberată în temeiul rezoluției Consiliului Conferinței Europene a Miniștrilor Transporturilor (CEMT) din 14 iunie 1973 [privind punerea în aplicare a unui contingent multilateral pentru transportul rutier internațional];

3. permis din partea ministrului federal al transporturilor, inovației și tehnologiei pentru transportul către, prin sau din Austria;

4. autorizație eliberată de ministrul federal al transporturilor, inovației și tehnologiei în temeiul unui acord internațional. [...]”

21 Articolul 8 din GütbefG, intitulat „Eliberarea autorizațiilor”, prevede:

„(1) Permisul prevăzut la articolul 7 alineatul 1 punctul 3 se acordă pentru un singur transport de mărfuri. Permisul se acordă doar dacă există un interes public major. Solicitantul trebuie să demonstreze în mod credibil că expediția nu poate fi evitată prin măsuri logistice și nici prin alegerea unui alt mijloc de transport. Permisul este refuzat dacă (ținând seama în special de facilitățile de transport existente pe teritoriul federal) nu există o necesitate pentru transportul de mărfuri solicitat. În acest sens, trebuie luate în considerare interesele de trafic și cele economice ale Austriei, protejarea populației și a mediului, precum și posibilitatea efectuării transportului de mărfuri cu ajutorul altor mijloace de transport. [...]”

(3) În temeiul prezentei legi federale, se pot încheia acorduri privind transportul internațional de mărfuri conform articolului 7 în cazul în care volumul transportului de mărfuri între state o impune. În cadrul acordurilor, se va stabili, pe bază de reciprocitate, că autovehiculele cu număr de înmatriculare străin pot efectua expediții către, prin și din Austria. Cu această ocazie, se pot stabili și contingente între state, în limite care trebuie să ia în considerare interesele de trafic și pe cele economice ale Austriei, protejarea populației și a mediului. [...]”

(4) Atribuirea contingentelor convenite are loc printr-o procedură simplificată. Autoritatea competentă poate emite atestate cu privire la întrunirea condițiilor stabilite prin acord, în special respectarea contingentului convenit (autorizație de contingent). [...]”

(5) Prin ordin al ministrului federal al transporturilor, inovației și tehnologiei se va reglementa acordarea autorizației de contingent conform alineatului 4 din punct de vedere temporal, geografic și material, forma acesteia, dispozițiile detaliate ale procedurii de atribuire, precum și competența profesională și condițiile privind capacitatea operațională a operatorului de transport de mărfuri pentru transportul internațional de mărfuri. Noii solicitanți ai unei autorizații de contingent vor fi luați în considerare în mod adecvat în raport cu cotele de piață ale operatorilor angajați deja în transportul internațional de mărfuri. [...]"

22 Potrivit articolului 9 din această lege:

„(1) Transportatorul trebuie să se asigure că actele justificative referitoare la autorizațiile prevăzute la articolul 7 alineatul 1 sunt completate integral și, dacă este necesar, sunt vizate de autoritatea competentă și însoțesc fiecare transport internațional de mărfuri.

(2) Șoferul trebuie să păstreze în autovehicul, la fiecare transport internațional de mărfuri și pe durata întregii călătorii, actele justificative referitoare la autorizațiile prevăzute la articolul 7 alineatul 1, completate integral și, dacă este necesar, vizate de autoritatea competentă și să le prezinte organelor de control la cererea acestora.

[...]"

23 Articolul 23 din legea menționată prevede:

„(1) [...] săvârșește o contravenție, care se sancționează cu o amendă de până la 7 267 de euro, persoana care, în calitate de transportator:

[...]

3. efectuează transporturi conform articolelor 7-9 fără a deține autorizația necesară sau nu respectă obligațiile sau interdicțiile prevăzute de acordurile internaționale;

[...]"

24 Articolul 4 din Abkommen zwischen dem Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie der Republik Österreich und dem Außenminister der türkischen Republik über den internationalen Straßentransport (Acordul dintre ministrul federal al comerțului, artizanatului și industriei din Republica Austria și ministrul afacerilor externe din Republica Turcia privind transportul rutier internațional, BGBl. 274/1970), în versiunea publicată în BGBl. 327/1976 (denumit în continuare „Acordul Austria-Turcia privind transportul rutier”), are următorul cuprins:

„1. Pentru autovehicule, inclusiv remorci, care sunt înmatriculate în unul dintre cele două state și care sunt utilizate pentru transportul de mărfuri între aceste state sau pentru tranzit prin ambele state este necesar un document de identificare.

2. Nu este necesar niciun document de identificare pentru cursele fără încărcătură și pentru autovehiculele cu o sarcină utilă de până la 2 tone.

[...]"

25 Articolul 6 din acest acord prevede:

„1. Documentele de identificare se eliberează operatorilor de transport. Acestea conferă dreptul de a efectua transportul cu autovehicule, inclusiv remorci.

2. Documentul de identificare eliberat de un stat conferă dreptul de a efectua transporturi către și din celălalt stat, precum și de a tranzita acel stat.

3. Documentele de identificare trebuie păstrate în autovehicul pe durata deplasării pe teritoriul statului pentru care s-au emis autorizațiile și trebuie prezentate organelor de control competente ale acestui stat, la cererea acestora.”

26 Potrivit articolului 7 din acordul menționat:

„1. Documentele de identificare vor fi emise de autoritățile competente ale statului în care este înmatriculat autovehiculul în numele autorității competente a celuilalt stat în limitele contingentului care este stabilit de autoritățile competente ale ambelor state de comun acord în fiecare an, până la data de 30 noiembrie pentru anul următor.

2. Autoritățile competente ale ambelor state își atribuie reciproc numărul necesar de formulare pentru operațiunile de transport desfășurate în temeiul acestui acord.”

### **Litigiul principal și întrebarea preliminară**

27 CX este administratorul societății FU cu sediul în Turcia și care desfășoară o activitate de transport internațional de mărfuri.

28 Prin decizia din 17 iunie 2015, autoritatea administrativă a districtului Schärding (Austria) i-a aplicat lui CX o amendă într-un cuantum de 1 453 de euro, pentru motivul că FU a efectuat un transport comercial de mărfuri fără a dispune de permisul necesar în acest scop. În speță, era vorba despre un transport de articole textile efectuat la 2 aprilie 2015, cu plecarea din Turcia și cu destinația Germania, cu trecere prin Austria.

29 CX a contestat această decizie în fața Landesverwaltungsgericht Oberösterreich (Tribunalul Administrativ Regional din Austria Superioară, Austria). Printr-o hotărâre din 28 decembrie 2015, acesta din urmă a respins acțiunea statuând că CX a încălcat efectiv dispozițiile coroborate ale articolului 23 alineatul 1 punctul 3 și ale articolului 7 alineatul 1 punctul 4 din GütbefG, precum și ale articolului 4 punctul 1 și ale articolelor 6 și 7 din Acordul Austria-Turcia privind transportul rutier, întrucât șoferul vehiculului nu a fost în măsură să prezinte autorităților competente permisul necesar pentru a efectua un asemenea transport pe teritoriul austriac.

30 CX a formulat recurs împotriva acestei hotărâri în fața Verwaltungsgerichtshof (Curtea Administrativă, Austria). În fața acestei instanțe, CX a susținut că este insuficient contingentul de autorizații eliberate transportatorilor turci pentru transportul rutier internațional de mărfuri către sau pe teritoriul Republicii Austria, ceea ce ar obliga acești transportatori să utilizeze Rollende Landstraße („șoseaua rulantă”), care permite transportul semiremorcilor pe cale ferată, dar care generează cheltuieli suplimentare și prelungește timpul de transport față de transportul rutier. Potrivit lui CX, acest contingent anual încalcă regimul de asociere care există între Uniunea Europeană și Republica Turcia, în special articolele 5 și 6 din Decizia nr. 1/95 a Consiliului de asociere, în măsura în care restricționează libera circulație a mărfurilor în cadrul acestei asocieri și operează o discriminare față de transportatorii turci pe motiv de naționalitate, contrară articolului 9 din Acordul CEE-Turcia.

31 Instanța de trimitere arată că, pentru efectuarea transportului de mărfuri în discuție în litigiul principal, CX ar fi trebuit să obțină un permis din partea ministrului transporturilor, inovației și tehnologiei în temeiul articolului 8 alineatul 1 din GütbefG sau o autorizație eliberată în temeiul Acordului Austria-Turcia privind transportul rutier prin care se stabilește o contingentare. Instanța de trimitere precizează că un permis pentru un singur transport de mărfuri nu poate fi eliberat, în temeiul dispozițiilor coroborate ale articolului 7 alineatul 1 punctul 3 și ale articolului 8 alineatul 1 din

GütbefG, decât dacă acest transport prezintă un interes public major. Solicitantului i-ar reveni sarcina de a demonstra că transportul nu poate fi efectuat prin utilizarea altor măsuri logistice și nici prin intermediul altui mijloc de transport.

- 32 Aceasta arată că problema ridicată de cauza cu care este sesizată este aceea dacă un astfel de regim are un efect discriminatoriu față de transportatorii turci. Instanța de trimitere solicită, în acest context, să se stabilească dacă CX se poate întemeia pe libera circulație a mărfurilor între Uniune și Turcia, deși FU este o întreprindere de transport de mărfuri care nu fabrică ea însăși mărfurile menționate.
- 33 În această privință, instanța de trimitere este de părere că litigiul principal nu trebuie examinat prin prisma liberei circulații a mărfurilor, ci în raport cu libera prestare a serviciilor în domeniul transporturilor.
- 34 În aceste condiții, Verwaltungsgerichtshof (Curtea Administrativă) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Se opune dreptul Uniunii, în special Acordul [CEE-Turcia], protocolul adițional [...], precum și Decizia nr. 1/95 a Consiliului de asociere [...] unei reglementări naționale potrivit căreia operatorii de transport de mărfuri cu sediul în Republica Turcia pot efectua un transport comercial internațional de mărfuri cu autovehicule către sau pe teritoriul Republicii Austria doar dacă dețin pentru autovehicule documente de identificare ce se emit în cadrul unui contingent stabilit între Republica Austria și Republica Turcia în temeiul unui acord bilateral sau dacă li se acordă un permis pentru un singur transport de mărfuri, fiind însă necesară existența unui interes public major pentru acest transport de mărfuri, iar solicitantul trebuie să demonstreze în mod credibil că transportul nu poate fi evitat prin măsuri logistice și nici prin alegerea unui alt mijloc de transport?”

### **Cu privire la întrebarea preliminară**

- 35 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă dispozițiile Acordului CEE-Turcia, ale protocolului adițional și ale Deciziei nr. 1/95 a Consiliului de asociere trebuie interpretate în sensul că se opun unei reglementări a unui stat membru precum cea în discuție în litigiul principal, în temeiul căreia întreprinderile de transport rutier de mărfuri cu sediul în Turcia nu pot efectua un asemenea transport către acest stat membru sau pe teritoriul acestuia decât dacă dispun de documente de identificare eliberate în limitele unui contingent stabilit pentru acest tip de transport în temeiul acordului bilateral încheiat între statul membru menționat și Republica Turcia sau dacă li s-a eliberat un permis în temeiul unui interes public major.
- 36 În această privință, este necesar să se arate că, în cadrul asocierii CEE-Turcia, libera circulație a mărfurilor, libera prestare a serviciilor și transporturile constituie materii distincte care sunt supuse unor norme diferite, care reflectă, astfel cum au subliniat avocatul general la punctul 41 din concluzii și instanța de trimitere în cererea sa de decizie preliminară, o liberalizare variabilă a piețelor vizate. Astfel, în timp ce libera circulație a mărfurilor între Uniune și Turcia este reglementată în special prin Decizia nr. 1/95 a Consiliului de asociere, domeniile serviciilor și transporturilor rămân în esență neliberalizate în stadiul actual de dezvoltare a asocierii CEE-Turcia.
- 37 Pentru a determina dacă o legislație națională ține de una sau de alta dintre aceste libertăți, din jurisprudența Curții rezultă că trebuie să se ia în considerare obiectul legislației în cauză (Hotărârea din 23 ianuarie 2014, DMC, C-164/12, EU:C:2014:20, punctul 29 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 7 septembrie 2017, Eqiom și Enka, C-6/16, EU:C:2017:641, punctul 40).
- 38 În speță, din decizia de trimitere reiese că GütbefG prevede un sistem de autorizații pentru transportul de mărfuri pe teritoriul național. Acest sistem poate, pentru transportatorii turci, să ia forma unei autorizații eliberate în limitele contingentului stabilit în temeiul Acordului Austria-Turcia privind



transportul rutier sau a unui permis eliberat pentru un singur transport care prezintă un interes public major. Astfel, reglementarea menționată impune restricții privind accesul transportatorilor turci pe piața transporturilor rutiere internaționale de mărfuri pe teritoriul austriac.

- 39 Prin urmare, deși reglementarea națională în discuție în litigiul principal privește, potrivit titlului său, transportul de mărfuri, ea urmărește efectiv stabilirea condițiilor care trebuie îndeplinite în vederea desfășurării activității de servicii de transport pe teritoriul austriac, iar aceasta oricare ar fi mărfurile transportate.
- 40 În această privință, este necesar să se arate că reglementarea în discuție în litigiul principal este diferită de cea care era în discuție în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 19 octombrie 2017, *Istanbul Lojistik* (C-65/16, EU:C:2017:770). În această din urmă cauză, care privea o taxă pe vehiculele grele de marfă care trebuia să fie achitată la momentul intrării lor pe teritoriul maghiar, atât pentru călătoria dus, cât și pentru călătoria întors și al cărei quantum depindea de criterii legate, printre altele, de cantitatea de mărfuri care pot fi transportate, precum și de destinația lor, Curtea, la punctele 45 și 46 din această hotărâre, a considerat că, chiar dacă respectiva taxă pe vehiculele grele de marfă nu era percepută pe produsele transportate ca atare, ea se aplica totuși asupra mărfurilor transportate de vehicule înmatriculate într-o țară terță, la trecerea frontierei, și trebuia, prin urmare, să fie examinată în raport cu dispozițiile aplicabile în materie de libertate de circulație a mărfurilor.
- 41 În speță, reglementarea în discuție în litigiul principal nu impune achitarea unei taxe în legătură cu transportul de mărfuri, ci obținerea unei autorizații prealabile accesului pe piața transporturilor pe teritoriul austriac, acordată în limita unei contingentări sau în temeiul unui interes public major, iar aceasta indiferent de cantitatea de mărfuri transportate.
- 42 Pentru întreprinderile de transport stabilite în Turcia, precum cea al cărei administrator este CX, prestarea serviciilor lor de transport rutier pe teritoriul austriac depinde de această autorizație. Astfel cum a arătat și avocatul general la punctele 69-71 din concluzii, rezultă că reglementarea națională în discuție în litigiul principal condiționează în mod specific accesul pe o piață de servicii și nu poate fi calificată în același mod ca reglementarea, de natură fiscală, care era în discuție în cauza menționată la punctul 40 din prezenta hotărâre.
- 43 În consecință, o reglementare precum cea în discuție în litigiul principal trebuie, având în vedere jurisprudența amintită la punctul 37 din prezenta hotărâre, să fie considerată ca intrând în domeniul serviciilor de transport, iar nu în domeniul liberei circulații a mărfurilor, astfel încât dispozițiile referitoare la libera circulație a mărfurilor între Republica Turcia și Uniune, precum cele din Decizia nr. 1/95 a Consiliului de asociere, nu sunt aplicabile în litigiul principal. Împrejurarea, invocată de CX, că costul suplimentar legat de eventuala utilizare a unor itinerarii sau a unor mijloace de transport alternative poate avea un efect indirect asupra circulației mărfurilor este lipsită de relevanță în această privință. Astfel, posibilitatea unui asemenea efect indirect al reglementării în discuție nu infirmă constatarea că aceasta are ca obiect să supună anumitor condiții prestarea de servicii de transport.
- 44 Prin urmare, este necesar să se examineze dacă există, în cadrul asocierii între Republica Turcia și Uniune, o dispoziție în domeniul serviciilor de transport care se opune unei reglementări a unui stat membru precum cea în discuție în litigiul principal.
- 45 În această privință, trebuie amintit că din articolul 15 din Acordul CEE-Turcia și din articolul 42 alineatul (1) din protocolul adițional reiese că dispozițiile dreptului Uniunii aplicabile transporturilor și actele adoptate în temeiul acestor dispoziții pot fi extinse de Consiliul de asociere la Republica Turcia ținând seama în special de situația ei geografică. Aceasta implică faptul că normele care trebuie adoptate în materie nu sunt în mod necesar identice cu cele aplicabile în temeiul Tratatului FUE și că extinderea la Republica Turcia a dispozițiilor acestui tratat în materie de transport este doar facultativă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 octombrie 2003, *Abatay și alții*, C-317/01 și C-369/01, EU:C:2003:572, punctele 96 și 97).

- 46 Or, până în prezent, Consiliul de asociere nu a adoptat nicio măsură care să urmărească extinderea la Republica Turcia a dispozițiilor dreptului Uniunii aplicabile serviciilor de transport, astfel încât, în stadiul actual de dezvoltare a asocierii între acest stat terț și Uniune, nu există nicio reglementare specifică în acest domeniu.
- 47 Astfel, atât timp cât Consiliul de asociere nu va fi adoptat norme referitoare la serviciile de transport, conform articolului 15 din Acordul CEE-Turcia și articolului 42 alineatul (1) din protocolul adițional, condițiile de acces al transportatorilor turci pe piața transporturilor Uniunii vor rămâne guvernate de reglementările naționale ale statelor membre și de acordurile bilaterale încheiate între statele membre și Republica Turcia. Din aceasta rezultă că serviciile de transport nu pot fi furnizate, într-o situație precum cea în discuție în cauza principală, decât în limitele contingentelor stabilite în astfel de acorduri bilaterale sau ale reglementării naționale (a se vedea prin analogie Hotărârea din 13 iulie 1989, *Lambregts Transportbedrijf*, 4/88, EU:C:1989:320, punctul 14).
- 48 Cu toate acestea, articolul 41 alineatul (1) din protocolul adițional are efect direct și poate, așadar, să fie invocat în fața instanțelor naționale pentru a înlătura aplicarea normelor de drept intern care îi sunt contrare (Hotărârea din 21 octombrie 2003, *Abatay și alții*, C-317/01 și C-369/01, EU:C:2003:572, punctele 58 și 59, precum și jurisprudența citată).
- 49 Această dispoziție enunță o clauză de standstill care cuprinde, în ceea ce privește statele membre ale Uniunii, obligația de a se abține să adopte orice nouă măsură care ar avea ca obiect sau ca efect să condiționeze stabilirea unui resortisant turc sau prestarea unui serviciu de către acesta de îndeplinirea unor condiții mai restrictive decât cele care erau aplicabile la momentul intrării în vigoare a protocolului adițional menționat în privința statului membru în cauză (a se vedea Hotărârea din 21 octombrie 2003, *Abatay și alții*, C-317/01 și C-369/01, EU:C:2003:572, punctele 58, 59, 66 și jurisprudența citată, Hotărârea din 19 februarie 2009, *Soysal și Savatli*, C-228/06, EU:C:2009:101, punctul 47 și jurisprudența citată, Hotărârea din 24 septembrie 2013, *Demirkan*, C-221/11, EU:C:2013:583, punctul 39 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 10 iulie 2014, *Dogan*, C-138/13, EU:C:2014:2066, punctul 26), și anume, pentru Republica Austria, la 1 ianuarie 1995.
- 50 Astfel cum a precizat deja Curtea, această obligație se aplică și în domeniul serviciilor de transport (Hotărârea din 21 octombrie 2003, *Abatay și alții*, C-317/01 și C-369/01, EU:C:2003:572, punctele 92 și 93).
- 51 Pentru a determina dacă obligația de standstill astfel enunțată se opune unei reglementări naționale precum cea în discuție în litigiul principal, este necesar să se examineze dacă aceasta din urmă cuprinde o restricție privind libera prestare a serviciilor și, în cazul unui răspuns afirmativ, dacă această restricție trebuie să fie considerată nouă (Hotărârea din 21 octombrie 2003, *Abatay și alții*, C-317/01 și C-369/01, EU:C:2003:572, punctul 110).
- 52 În ceea ce privește aspectul dacă o reglementare națională cuprinde o restricție privind libera prestare a serviciilor, trebuie amintit că, în conformitate cu o jurisprudență constantă a Curții, o reglementare națională care condiționează exercitarea prestării de servicii pe teritoriul național de către o întreprindere stabilită într-un alt stat membru de eliberarea unei autorizații constituie o restricție privind principiul fundamental consacrat de articolul 56 TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 octombrie 2003, *Abatay și alții*, C-317/01 și C-369/01, EU:C:2003:572, punctul 111 și jurisprudența citată).
- 53 În speță, este cert că reglementarea națională în discuție în litigiul principal are tocmai ca obiect să condiționeze desfășurarea de către operatori stabiliți în Turcia a unei activități de prestare de servicii în domeniul transporturilor pe teritoriul austriac de eliberarea unei autorizații prealabile, sub forma unei autorizații eliberate în limitele contingentului stabilit în temeiul Acordului Austria-Turcia privind

transportul rutier sau a unui permis eliberat pentru un singur transport care prezintă un interes public major. Din aceasta rezultă o restricție a dreptului persoanelor fizice sau juridice stabilite în Turcia de a furniza în mod liber prestări de servicii de transport pe teritoriul austriac.

- 54 În ceea ce privește aspectul dacă reglementarea națională în discuție în litigiul principal constituie o nouă restricție, ceea ce contestă guvernul austriac, revine instanțelor naționale, singurele competente să interpreteze dreptul intern, sarcina de a stabili dacă această reglementare prezintă un caracter de noutate, în sensul că are drept consecință agravarea situației operatorilor turci față de cea care rezultă din normele care le erau aplicabile în Austria la data intrării în vigoare a protocolului adițional în privința acestui stat membru, respectiv la 1 ianuarie 1995 (a se vedea prin analogie Hotărârea din 21 octombrie 2003, Abatay și alții, C-317/01 și C-369/01, EU:C:2003:572, punctul 116). Astfel cum a arătat avocatul general la punctele 79 și 80 din concluzii, se pare, sub rezerva verificării de către instanța de trimitere, că, având în vedere în special faptul că sistemul de contingentare prevăzut de Acordul Austria-Turcia exista deja la momentul aderării Republicii Austria la Uniune, nu poate fi vorba despre o nouă restricție, în sensul articolului 41 alineatul (1) din protocolul adițional.
- 55 În sfârșit, CX susține în fața instanței de trimitere că reglementarea națională în discuție în litigiul principal conduce la o discriminare, cu încălcarea articolului 9 din Acordul CEE-Turcia care interzice orice discriminare exercitată pe motiv de naționalitate în domeniul de aplicare al acordului menționat, în măsura în care restricțiile legate de regimul de contingentare în discuție în litigiul principal sunt valabile numai pentru transportatorii turci, iar nu pentru cei stabiliți în Uniune.
- 56 În această privință, este necesar să se arate că transportatorii turci nu sunt vizați în mod specific de sistemul de contingentare astfel instituit, întrucât autoritățile austriece au încheiat cu alte state terțe același tip de acorduri care stabilesc contingentări. Pe de altă parte, Regulamentul nr. 1072/2009 prevede obligația, în sarcina transportatorilor stabiliți în Uniune, de a deține licențe comunitare pentru a fi autorizați să își desfășoare activitatea pe teritoriul austriac.
- 57 Prin urmare, astfel cum a arătat și avocatul general la punctul 85 din concluzii, tratamentul diferențiat invocat de CX este doar consecința unei diferențe de cadre normative aplicabile transportatorilor stabiliți în Uniune, pe de o parte, și transportatorilor stabiliți în Turcia sau în alte state terțe, pe de altă parte. În timp ce primii sunt supuși normelor comune referitoare la transporturile internaționale, ceilalți sunt supuși normelor stabilite prin acordurile bilaterale negociate în special de statul lor de stabilire.
- 58 Din tot ceea ce precedă rezultă că dispozițiile Acordului CEE-Turcia, ale protocolului adițional și ale Deciziei nr. 1/95 a Consiliului de asociere trebuie interpretate în sensul că nu se opun unei reglementări a unui stat membru precum cea în discuție în litigiul principal, în temeiul căreia întreprinderile de transport rutier de mărfuri cu sediul în Turcia nu pot efectua un asemenea transport către acest stat membru sau pe teritoriul acestuia decât dacă dispun de documente de identificare eliberate în limitele unui contingent stabilit pentru acest tip de transport în temeiul acordului bilateral încheiat între statul membru menționat și Republica Turcia sau dacă li s-a eliberat un permis în temeiul unui interes public major, cu condiția ca această reglementare să nu conțină o nouă restricție privind libera prestare a serviciilor, în sensul articolului 41 alineatul (1) din protocolul adițional menționat, aspect a cărui verificare este de competența instanței de trimitere.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 59 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a doua) declară:

**Dispozițiile Acordului de instituire a unei asocieri între Comunitatea Economică Europeană și Turcia, semnat la 12 septembrie 1963 la Ankara de Republica Turcia, pe de o parte, precum și de statele membre ale CEE și de Comunitate, pe de altă parte, care a fost încheiat, aprobat și confirmat în numele acesteia din urmă prin Decizia 64/732/CEE a Consiliului din 23 decembrie 1963, ale Protocolului adițional semnat la 23 noiembrie 1970 la Bruxelles, care a fost încheiat, aprobat și confirmat în numele Comunității prin Regulamentul (CEE) nr. 2760/72 al Consiliului din 19 decembrie 1972, și ale Deciziei nr. 1/95 a Consiliului de asociere CE-Turcia din 22 decembrie 1995 privind punerea în aplicare a etapei finale a uniunii vamale trebuie interpretate în sensul că nu se opun unei reglementări a unui stat membru precum cea în discuție în litigiul principal, în temeiul căreia întreprinderile de transport rutier de mărfuri cu sediul în Turcia nu pot efectua un asemenea transport către acest stat membru sau pe teritoriul acestuia decât dacă dispun de documente de identificare eliberate în limitele unui contingent stabilit pentru acest tip de transport în temeiul acordului bilateral încheiat între statul membru menționat și Republica Turcia sau dacă li s-a eliberat un permis în temeiul unui interes public major, cu condiția ca această reglementare să nu conțină o nouă restricție privind libera prestare a serviciilor, în sensul articolului 41 alineatul (1) din protocolul adițional menționat, aspect a cărui verificare este de competența instanței de trimitere.**

Semnături