



Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
prednesené 26. apríla 2018¹

Vec C-629/16

**CX
za účasti:**

Bezirkshauptmannschaft Schärding

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Verwaltungsgerichtshof (Správny súd, Rakúsko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Medzinárodná cestná doprava – Dohoda o pridružení medzi Európskym hospodárskym spoločenstvom a Tureckom – Článok 9 – Dodatokový protokol – Články 41 a 42 – Slobodné poskytovanie služieb – Klauzula ‚standstill‘ – Rozhodnutie Asociačnej rady č. 1/95 medzi ES a Tureckom – Články 5 a 7 – Voľný pohyb tovaru – Opatrenia s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenia – Turecký dopravca tovaru prechádzajúci cez členský štát pri tranzite – Vnútroštátna právna úprava podmieňujúca takúto prepravu buď povolením udeleným v rámci kvóty stanovenej na základe bilaterálnej dohody uzavretej medzi členským štátom a Tureckom, alebo individuálnym povolením vydaným na prepravu, pri ktorej existuje dôležitý verejný záujem“

I. Úvod

1. Návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Verwaltungsgerichtshof (Správny súd, Rakúsko), patrí do rámca sporu medzi konateľom tureckej dopravnej spoločnosti s rakúskym správnym orgánom, ktorý mu uložil pokutu za uskutočnenie komerčnej prepravy tovaru z Turecka do Nemecka cez Rakúsko bez toho, aby na tento účel disponoval vyžadovaným povolením.

2. Podľa rakúskej právnej úpravy sa medzinárodná komerčná cestná preprava tovaru, ktorého miesto určenia, tranzitu alebo naloženia je rakúske územie, *môže uskutočňovať iba na základe povolenia*. Vo vzťahu k dopravcom so sídlom v Turecku (ďalej len „tureckí dopravcovia“) môže mať *toto povolenie formu buď povolenia vydaného v rámci kvóty stanovenej na základe bilaterálnej dohody uzavretej medzi Rakúskou republikou a Tureckou republikou o cestnej doprave*² (ďalej len „dohoda medzi Rakúskom a Tureckom o cestnej doprave“), alebo individuálneho povolenia vydaného pre jednotlivú prepravu, pri ktorej existuje dôležitý verejný záujem. Takéto povolenie sa vydáva len v prípade, že žiadateľ spoľahlivo preukáže, že preprave sa nemožno vyhnúť logistickými opatreniami ani voľbou iného dopravného prostriedku.

¹ Jazyk prednesu: francúzština.

² Abkommen zwischen dem Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie der Republik Österreich und dem Außenminister der Türkischen Republik über den internationalen Straßenverkehr (dohoda medzi spolkovým ministrom pre obchod, podnikanie a priemysel Rakúskej republiky a ministrom zahraničných vecí Tureckej republiky o medzinárodnej cestnej doprave) (BGBl. 274/1970, v znení BGBl. 327/1976).

3. Vnútroštátny súd sa v podstate zamýšľa nad súladom rakúskeho režimu povoľovania zavedeným vo vzťahu k tureckým dopravcom s ustanoveniami, ktorými sa spravuje pridruženie medzi Európskym hospodárskym spoločenstvom a Tureckom (ďalej len „pridruženie medzi EHS a Tureckom“), najmä s ustanoveniami uvedenými v dohode o pridružení medzi Európskym hospodárskym spoločenstvom a Tureckom³ (ďalej len „dohoda o pridružení medzi EHS a Tureckom“), v dodatkovom protokole k dohode o pridružení medzi EHS a Tureckom⁴ (ďalej len „dodatkový protokol“), ako aj v rozhodnutí Asociačnej rady č. 1/95 medzi ES a Tureckom⁵ (ďalej len „rozhodnutie asociačnej rady č. 1/95“).

4. Vnútroštátny súd sa predovšetkým pýta, či sa navrhovateľ vo veci samej môže odvolávať na ustanovenia týkajúce sa voľného pohybu tovaru medzi Úniou a Tureckom na účely tvrdenia, že rakúsky režim povoľovania predstavuje opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenia v zmysle článku 5 rozhodnutia asociačnej rady č. 1/95, alebo či uvedený režim spadá skôr pod poskytovanie služieb dopravy. Vnútroštátny súd sa okrem toho pýta, či rakúsky režim povoľovania pôsobí diskriminačne voči tureckým dopravcom, v rozpore s článkom 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom.

5. V týchto návrhoch vysvetlím, z akých dôvodov sa domnievam, že jednak predmetná rakúska právna úprava patrí do oblasti poskytovania služieb dopravy, a jednak že ustanovenia, ktorými sa spravuje pridruženie medzi EHS a Tureckom, nebránia takejto právnej úprave, pokiaľ sa vnútroštátny súd ubezpečí o tom, že táto právna úprava so sebou neprináša nové obmedzenie slobodného poskytovania služieb v zmysle článku 41 ods. 1 dodatkového protokolu.

II. Právny rámec

A. Právo Únie

1. Dohoda o pridružení medzi EHS a Tureckom

6. Podľa článku 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom, „zmluvné strany sú si vedomé, že v oblasti uplatňovania dohody bez toho, aby boli dotknuté určité ustanovenia, ktoré môžu byť stanovené podľa článku 8, je každá diskriminácia na základe štátnej príslušnosti zakázaná v súlade so zásadou uvedenou v článku 7 Zmluvy o založení Spoločenstva“ [*neoficiálny preklad*].

7. Článok 10 dohody stanovuje:

„1. Colná únia upravená v článku 2 ods. 2 dohody sa vzťahuje na celý obchod s tovarom.

2. Colná únia zahŕňa:

- pri dovoze a vývoze medzi členskými štátmi Spoločenstva a Tureckom zákaz ciel, poplatkov s rovnakým účinkom, množstevných obmedzení, ako aj iných opatrení s rovnakým účinkom, ktoré majú chrániť vlastnú výrobu spôsobom odporujúcim niektorému z cieľov dohody;

...“ [*neoficiálny preklad*]

3 Dohoda, ktorá bola podpísaná 12. septembra 1963 v Ankare na jednej strane Tureckou republikou a na druhej strane členskými štátmi EHS a Spoločenstva, v ktorého mene bola uzatvorená, schválená a potvrdená rozhodnutím Rady 64/732/EHS z 23. decembra 1963 (Ú. v. ES 1964, 217, s. 3685; Mím. vyd. 11/011, s. 10).

4 Protokol, ktorý bol podpísaný v Bruseli 23. novembra 1970 a uzatvorený, schválený a potvrdený v mene Spoločenstva nariadením Rady (EHS) č. 2760/72 z 19. decembra 1972 (Ú. v. ES L 293, 1972, s. 3; Mím. vyd. 11/011, s. 43).

5 Rozhodnutie z 22. decembra 1995 o zavedení konečnej fázy colnej únie [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 35, 1996, s. 1).

8. Podľa článku 14 dohody „zmluvné strany sa dohodli, že budú uplatňovať články 55, 56 a 58 až 65 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva, aby medzi sebou postupne odstránili prekážky slobodného poskytovania služieb“ [*neoficiálny preklad*].

9. Článok 15 dohody stanovuje, že „podmienky a podrobnosti rozšírenia pôsobnosti ustanovení Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva týkajúcich sa dopravy a opatrení prijatých na základe týchto ustanovení na Turecko budú stanovené pri zohľadnení geografickej polohy Turecka“ [*neoficiálny preklad*].

2. *Dodatkový protokol*

10. Článok 41 uvedený v kapitole II hlavy II dodatkového protokolu s názvom „Právo usadiť sa, služby a doprava“ znie takto:

„1. Zmluvné strany upustia od vzájomného zavádzania akýchkoľvek nových obmedzení týkajúcich sa voľnosti usadenia [slobody usadiť sa – *neoficiálny preklad*] a voľnosti poskytovať služby [slobodného poskytovania služieb – *neoficiálny preklad*].

2. Asociačná rada v súlade s princípmi stanovenými v článkoch 13 a 14 asociačnej dohody stanoví časový harmonogram a pravidlá postupného rušenia vzájomných obmedzení týkajúcich sa voľnosti podnikania [slobody usadiť sa – *neoficiálny preklad*] a voľnosti poskytovania služieb [slobodného poskytovania služieb – *neoficiálny preklad*] zo strany zmluvných strán.

Asociačná rada zohľadní pri stanovovaní takéhoto časového harmonogramu a pravidiel na rôzne skupiny činností zodpovedajúce opatrenia už prijaté zo strany spoločenstva v týchto oblastiach a taktiež osobitné hospodárske a sociálne okolnosti v Turecku. Priorita sa kladie na činnosti konkrétne prispievajúce na rozvoj výroby a obchodu.“

11. Článok 42 vložený do rovnakej kapitoly dodatkového protokolu stanovuje:

„1. Asociačná rada rozšíri na Turecko, v súlade s pravidlami, ktoré sama určí, prepravné ustanovenia Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva s primeraným ohľadom na zemepisnú situáciu Turecka. Takým istým spôsobom môže rozšíriť opatrenia vykonané spoločenstvom pri uplatňovaní týchto ustanovení, pokiaľ ide o železničnú, cestnú alebo vnútroštátnu riečnu dopravu.

...“

3. *Rozhodnutie asociačnej rady č. 1/95*

12. Podľa článku 1 rozhodnutia asociačnej rady č. 1/95 „bez toho, aby tým boli dotknuté ustanovenia Ankarskej dohody a jej dodatkového a doplňujúceho protokolu, Asociačná rada medzi EHS a Tureckom stanoví ďalej podrobnosti týkajúce sa vykonania konečnej fázy colnej únie stanovenej v článkoch 2 a 5 uvedenej dohody“ [*neoficiálny preklad*].

13. Článok 5, uvedený v oddiele II prvej kapitoly rozhodnutia asociačnej rady č. 1/95, s názvom „Odstránenie množstevných obmedzení alebo opatrení s rovnakým účinkom“ [*neoficiálny preklad*] stanovuje:

„Množstevné obmedzenia dovozu a všetky opatrenia s rovnakým účinkom sa medzi zmluvnými stranami zakazujú.“ [*neoficiálny preklad*]

14. Podľa článku 7 „ustanoveniami článkov 5 a 6 sa nevyklúčujú zákazy ani obmedzenia dovozu, vývozu alebo tranzitu tovaru odôvodnené verejnou morálkou, verejným poriadkom, verejnou bezpečnosťou, ochranou zdravia a života ľudí, zvierat alebo rastlín, ochranou národných pamiatok umeleckej, historickej alebo archeologickej hodnoty alebo ochranou priemyselného a obchodného vlastníctva. Takéto zákazy alebo obmedzenia však nesmú predstavovať prostriedok svojvoľnej diskriminácie ani skrytého obmedzovania obchodu medzi stranami“ [*neoficiálny preklad*].

B. Rakúske právo

1. Zákon o cestnej doprave tovaru

15. Podľa § 1 Güterbeförderungsgesetz (zákon o cestnej doprave tovaru) z roku 1995 (BGBl. 593/1995, v znení uverejnenom v BGBl. 96/2013, ďalej len „GütbefG“), sa zákon vzťahuje okrem iného na „komerčnú prepravu tovaru cestnými motorovými vozidlami s prívesmi alebo bez prívesov, pri ktorých suma najvyššej prípustnej celkovej hmotnosti presahuje 3 500 kg, prostredníctvom dopravných spoločností“.

16. V § 2 GütbefG s názvom „Povinnosť získať koncesiu a druhy koncesií“ sa uvádza:

„1. Komerčnú prepravu tovaru motorovými vozidlami možno vykonávať iba na základe koncesie, pokiaľ tento zákon nestanovuje inak (§ 4). ...“

17. § 7 GütbefG s názvom „Medzinárodná preprava“ stanovuje:

„1. Komerčnú prepravu tovaru prostredníctvom motorových vozidiel z miest nachádzajúcich sa mimo spolkového územia na spolkové územie alebo cez spolkové územie, alebo z miest nachádzajúcich sa na spolkovom území do zahraničia sú okrem držiteľov licencií podľa § 2 oprávnené vykonávať aj spoločnosti, ktoré na základe právnej úpravy uplatňujúcej sa v štáte, na území ktorého sú usadené, môžu prepravovať tovar prostredníctvom motorových vozidiel a sú držiteľmi niektorého z týchto povolení:

- (1) licencie Spoločenstva podľa nariadenia (ES) č. 1072/2009^[6];
- (2) povolenia vydaného na základe uznesenia Rady Európskej konferencie ministrov dopravy (CEMT) zo 14. júna 1973;
- (3) povolenia spolkového ministra dopravy, inovácie a technológie na prepravu do Rakúska, cez Rakúsko alebo z Rakúska;
- (4) povolenia vydaného spolkovým ministrom dopravy, inovácie a technológie na základe medzinárodnej dohody...“

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 2009, s. 72).

18. V § 8 GütbefG s názvom „Vydávanie povolení“ sa uvádza:

„1. Povolenie podľa § 7 ods. 1 bodu 3 sa vydáva pre jednotlivú prepravu tovaru. Povolenie sa vydá len z dôvodu dôležitého verejného záujmu. Navrhovateľ musí spoľahlivo preukázať, že preprave sa nemožno vyhnúť prostredníctvom logistických opatrení ani voľbou iného dopravného prostriedku. Povolenie sa nevydá, ak požadovaná preprava tovaru (najmä vzhľadom na dopravné zariadenia existujúce na spolkovom území) nie je nevyhnutná. V tejto súvislosti sa zohľadnia hospodárske a dopravné záujmy Rakúska, ochrana obyvateľstva a životného prostredia, ako aj možnosť uskutočniť prepravu tovaru prostredníctvom iných dopravných zariadení. ...

3. Na základe tohto spolkového zákona možno uzavrieť dohody o medzinárodnej preprave tovaru podľa § 7, ak si to vyžaduje objem medzinárodnej prepravy tovaru. V dohodách sa stanoví, že motorové vozidlá evidované v zahraničí môžu na základe reciprocity vykonávať prepravu do Rakúska, cez Rakúsko a z Rakúska. V tejto súvislosti možno stanoviť aj medzištátne kvóty, v rámci ktorých sa zohľadnia hospodárske a dopravné záujmy Rakúska, ochrana obyvateľstva a životného prostredia. ...

4. Pridelenie dohodnutých kvót sa vykoná v zjednodušenom konaní. Príslušný orgán môže vydať potvrdenia o tom, že podmienky stanovené v dohode, najmä dodržanie dohodnutých kvót, sú splnené (povolenie v rámci kvóty)...

19. § 9 GütbefG stanovuje:

„1. Dopravca je povinný zabezpečiť, aby sa počas každej medzinárodnej prepravy tovaru vo vozidle nachádzali riadne vyplnené a prípadne príslušným orgánom potvrdené dokumenty osvedčujúce povolenia vyžadované § 7 ods. 1 tohto zákona.

2. Vodič je povinný počas každej medzinárodnej prepravy tovaru a počas celej jazdy mať k dispozícii riadne vyplnené a prípadne príslušným orgánom potvrdené dokumenty osvedčujúce povolenia vyžadované § 7 ods. 1 a predložiť ich na požiadanie kontrolným orgánom.

...“

20. § 23 GütbefG s názvom „Ustanovenia o sankciách“ znie:

„1. Kto ako podnikateľ

...

(3) vykoná prepravu podľa § 7 až § 9 bez vyžadovaného povolenia alebo nerešpektuje povinnosti alebo zákazy v zmysle medzinárodných dohôd,

dopustí sa správneho deliktu, ktorý sa potrestá pokutou až do výšky 7 267 eur.

...“

2. Dohoda medzi Rakúskom a Tureckom o cestnej doprave

21. Podľa článku 4 ods. 1 dohody medzi Rakúskom a Tureckom o cestnej doprave „pre motorové vozidlá vrátane prívesov, evidované v jednom z dvoch štátov a používané na prepravu tovaru medzi týmito štátmi alebo v rámci tranzitu cez ne, sa vyžaduje doklad“. Odsek 2 uvedeného článku stanovuje, že „žiadny doklad sa nevyžaduje pri jazdách bez nákladu a pri motorových vozidlách s užitočným zaťažením nepresahujúcim 2 tony“.

22. V článku 6 tejto dohody sa uvádza:

„1. Doklady sa vydávajú dopravcom. Doklady oprávňujú na prepravu prostredníctvom motorových vozidiel vrátane prívesov.

2. Doklad vydaný štátom oprávňuje na uskutočnenie prepravy do iného štátu a z iného štátu, ako aj na tranzit cez tento iný štát.

3. Doklady musia byť počas jazdy cez územie štátu, pre ktorý doklad platí, k dispozícii v motorovom vozidle a predložia sa na požiadanie príslušným kontrolným orgánom tohto štátu.“

23. Článok 7 uvedenej dohody stanovuje:

„1. Doklady vydávajú príslušné orgány štátu, v ktorom bolo vozidlo evidované, v mene príslušných orgánov druhého štátu v rámci kvóty, ktorú príslušné orgány obidvoch štátov po dohode stanovujú každoročne do 30. novembra pre nasledujúci rok.

2. Príslušné orgány obidvoch štátov si vymenia potrebný počet formulárov na účely prepravy podľa tejto dohody.“

III. Spor vo veci samej, prejudiciálna otázka a konanie pred Súdny dvorom

24. Pán CX je konateľom spoločnosti FU so sídlom v Turecku, ktorý vykonáva činnosť prepravy tovaru.

25. Rozhodnutím zo 17. marca 2015 Bezirkshauptmannschaft Schärding (okresný správny orgán Schärding, Rakúsko) uložil pánovi CX pokutu vo výške 1 453 eur (a v prípade jej nezaplatenia trest odňatia slobody v trvaní 67 hodín), za to, že FU 2. apríla 2015 uskutočnila komerčnú prepravu tovaru (textílií) z Turecka cez Rakúsko do miesta určenia v Nemecku bez toho, aby na to mala potrebné povolenie.

26. Pán CX toto rozhodnutie napadol na Landesverwaltungsgericht Oberösterreich (Krajinský správny súd spolkovej krajiny Horné Rakúsko, Rakúsko). Rozsudkom z 28. decembra 2015 tento súd žalobu zamietol z dôvodu, že pán CX porušil ustanovenia § 23 ods. 1 bodu 3 a § 7 ods. 1 bodu 4 GütbefG v spojení s článkom 4 bodom 1 a článkami 6 a 7 dohody medzi Rakúskom a Tureckom o cestnej doprave, keďže vodič vozidla nevedel predložiť povolenie vyžadované na uskutočňovanie medzinárodnej prepravy tovaru medzi Rakúskom a Tureckom.

27. Proti tomuto rozhodnutiu podal pán CX opravný prostriedok „Revision“ na Verwaltungsgerichtshof (Správny súd).

28. Rozhodnutím z 22. novembra 2016, ktoré bolo Súdny dvor doručené 7. decembra 2016, Verwaltungsgerichtshof (Správny súd) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdny dvor túto prejudiciálnu otázku:

„Je v rozpore s právom Únie, najmä s [Dohodou o pridružení medzi EHS a Tureckom], s [Dodatkovým protokolom], ako aj s rozhodnutím č. 1/95 asociačnej rady... vnútroštátna právna úprava, podľa ktorej spoločnosti so sídlom v Tureckej republike prepravujúce tovar môžu uskutočniť cezhraničnú komerčnú prepravu tovaru motorovými vozidlami na alebo cez územie Rakúskej republiky len vtedy, ak majú pre motorové vozidlá doklady, ktoré sa vydávajú v rámci kvót stanovených bilaterálnou dohodou medzi [Rakúskou republikou] a [Tureckou republikou], alebo im je vydané povolenie pre jednotlivé prepravy tovaru, pričom musí byť dôležitý verejný záujem na jednotlivých prepravách tovaru a navrhovateľ musí spoľahlivo preukázať, že preprave sa nemožno vyhnúť prostredníctvom organizačných opatrení, ani voľbou iného dopravného prostriedku?“

29. Písomné pripomienky predložili pán CX, rakúska a maďarská vláda, ako aj Európska komisia. Každý z nich bol zastúpený na pojednávaní konanom 31. januára 2018.

IV. Analýza

A. Úvodné poznámky

30. Podľa predmetnej rakúskej právnej úpravy sa medzinárodná komerčná cestná preprava tovaru, ktorého miesto určenia, tranzitu alebo naloženia je rakúske územie, môže uskutočňovať iba na základe povolenia. Vo vzťahu k dopravcom so sídlom v členskom štáte Únie môže mať toto povolenie formu licencie Spoločenstva vydanéj v súlade s nariadením č. 1072/2009.⁷ Pokiaľ ide o dopravcov so sídlom v treťom štáte, vrátane Turecka, toto povolenie môže mať zase jednu z dvoch nasledujúcich foriem.

31. V prvom rade podľa §7 ods. 1 bodu 4 GütbefG môže byť dopravcom so sídlom v treťom štáte vydané povolenie, ktoré sa vydáva na základe medzinárodnej dohody. Čo sa týka tureckých dopravcov, v dohode medzi Rakúskom a Tureckom o cestnej doprave sa upravuje stanovenie ročnej kvóty na dopravu po dohode medzi príslušnými orgánmi obidvoch štátov.⁸ Tieto povolenia tureckým dopravcom udeľujú príslušné turecké orgány v rámci stanovenej kvóty. Rakúska vláda v tejto súvislosti uvádza, že v súčasnosti je medzi Rakúskou republikou a Tureckou republikou dohodnutá ročná kvóta 21 000 povolení (základná kvóta),⁹ ku ktorým sa pridáva variabilný počet povolení z titulu odmeny,¹⁰ ako aj povolenia udelené v rámci Európskej konferencie ministrov dopravy (CEMT) („povolenie CEMT“).¹¹ Celkovo má vraj Turecko k dispozícii každý rok približne 90 000 až 100 000 tranzitných cestných preprav cez Rakúsko.

32. V druhom rade majú tureckí dopravcovia možnosť požiadať o povolenie na základe § 7 ods. 1 bodu 3 a § 8 ods. 1 GütbefG („individuálne povolenie“). Toto povolenie sa vydáva iba pre jednotlivú prepravu, pri ktorej existuje dôležitý verejný záujem, a len pod podmienkou, že žiadateľ spoľahlivo preukáže, že preprave sa nemožno vyhnúť logistickými opatreniami ani voľbou iného dopravného prostriedku.¹²

33. Vnútroštátny súd sa svojou prejudiciálnou otázkou v podstate pýta, či rakúsky režim povoľovania zavedený vo vzťahu k tureckým dopravcom je v súlade s ustanoveniami, ktorými sa spravuje pridruženie medzi EHS a Tureckom.

34. Pán CX tvrdí, že to tak nie je. V prvom rade podľa jeho názoru uvedený režim obmedzuje voľný pohyb tovaru medzi Úniou a Tureckom, čo je v rozpore s článkom 5 rozhodnutia asociačnej rady č. 1/95, keďže sa tranzit umožňuje len obmedzenému počtu tureckých dopravcov. Kvóta stanovená pre tureckých dopravcov je nepostačujúca. V dôsledku toho sú títo dopravcovia nútení využívať

7 Toto nariadenie sa s uplatňuje len na prepravné vozidlá evidované v členskom štáte Únie. Pozri článok 1 ods. 1 a článok 2 bod 1 a článok 2 bod 2 písm. a) uvedeného nariadenia, ako aj návrhy, ktoré som predniesol vo veci Istanbul Lojistik (C-65/16, EU:C:2017:282, bod 100). Okrem toho pozri § 7 ods. 1 bod 1 GütbefG.

8 Pozri článok 7 ods. 1 dohody medzi Rakúskom a Tureckom o cestnej doprave a § 8 ods. 3 a 4 GütbefG.

9 Rakúska vláda uvádza, že posledné rokovania týkajúce sa kvóty sa uskutočnili v roku 2014 a že odvtedy rakúske orgány neboli tureckými orgánmi kontaktované na účely dosiahnutia úpravy kvóty. Rakúska vláda okrem toho vysvetľuje, že každé povolenie zahŕňa dve jazdy v rámci prepravy a že kvóta povolení sa stanovuje prostredníctvom spoločného výboru na základe ekonomických štatistik.

10 Rakúska vláda vysvetľuje, že za tri prepravy uskutočnené v rámci kombinovanej dopravy po ceste a po železnici dostávajú tureckí dopravcovia dve povolenia z titulu odmeny.

11 Pokiaľ ide o režim CEMT, pozri správu Svetovej banky č. 85830-TR z 28. marca 2014, *Evaluation of the EU-Turkey Customs Union*, bod 107, a konečnú správu spoločnosti ICF Consulting Ltd zo 14. októbra 2014, *Study on the economic impact on an agreement between the EU and the Republic of Turkey*, vyhotovenú na podnet Komisie, s. 13 až 14. V tejto druhej uvedenej správe sa spomína 4 258 licencií udelených tureckým dopravcom na rok 2014 (vzťahujúcich sa na prepravu medzi členskými štátmi CEMT alebo cez ne). Podľa § 7 ods. 1 bodu 2 GütbefG povolenie CEMT vyhovuje požiadavke povolenia.

12 Rakúska vláda uvádza, že v rokoch 2015 a 2016 neexistovali žiadne žiadosti o individuálne povolenia podľa § 7 ods. 1 bodu 3 a § 8 ods. 1 GütbefG.

„Rollende Landstraße“ (kombinovaná doprava po ceste a po železnici)¹³, v dôsledku čoho vznikajú dodatočné náklady a predlžuje sa čas prepravy v porovnaní s cestnou dopravou.¹⁴ Z toho vyplýva, že tovar pochádzajúci z Turecka sa tým predražuje a v konečnom dôsledku je menej konkurencieschopný. Obmedzenia súvisiace so stanovovaním kvót na dopravu tak majú významné ekonomické dôsledky pre výrobcov a kupujúcich tohto tovaru a podkopávajú účinnosť colnej únie. V druhom rade rakúsky režim stanovovania kvót na dopravu vedie k diskriminácii tureckých dopravcov, čo je v rozpore s článkom 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom, keďže obmedzenia súvisiace so stanovovaním kvót neplatia pre dopravcov Únie.

35. Vnútroštátny súd sa predovšetkým zamýšľa nad tým, či sa pán CX môže opierať o voľný pohyb tovaru medzi Úniou a Tureckom v situácii, že FU je spoločnosťou prepravujúcou tovar, ktorá samotná nevyrába tovar, ktorý prepravuje, a či môže pán CX predovšetkým tvrdiť, že podmienky, ktoré sa na FU vzťahujú na to, aby jej mohlo byť vydané povolenie, ktoré vyžaduje GütbefG, predstavujú opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenia v zmysle článku 5 rozhodnutia asociačnej rady č. 1/95. Vnútroštátny súd sa v tomto štádiu domnieva, že prejednávaný prípad sa nemá preskúmať z hľadiska voľného pohybu tovaru, pretože je podľa jeho názoru zrejmé, že v dohode o pridružení medzi EHS a Tureckom sa voľný pohyb tovaru, slobodné poskytovanie služieb a sektor dopravy považujú za oblasti, ktoré nie sú vzájomne prepojené a majú sa zavádzať na základe pridruženia v rozličných stupňoch a rozličným tempom. Existujú závažné dôvody sa domnievať, že oblasť dopravy by mala byť zámerne vylúčená a nemala by sa realizovať prostredníctvom voľného pohybu tovaru.¹⁵

36. Ak by sa Súdny dvor mal domnievať, že CX sa môže odvolávať na voľný pohyb tovaru na účely tvrdenia, že predmetná rakúska právna úprava vedie k obmedzeniu tejto slobody, alebo prinajmenšom k diskriminácii tureckých štátnych príslušníkov v zmysle článku 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom, podľa vnútroštátneho súdu by potom vznikla otázka, či je toto obmedzenie odôvodnené podľa článku 7 rozhodnutia asociačnej rady č. 1/95.

37. V nasledujúcej analýze sa budem v prvom rade zaoberať otázkou kvalifikácie predmetnej rakúskej právnej úpravy z hľadiska ustanovení, ktorými sa spravuje pridruženie medzi EHS a Tureckom. V tejto súvislosti vysvetlím, z akých dôvodov rovnako ako rakúska a maďarská vláda, ako aj Komisia usudzujem, že takáto právna úprava patrí do oblasti služieb dopravy a že ustanovenia uvedené v rozhodnutí asociačnej rady č. 1/95 týkajúce sa voľného pohybu tovaru medzi Úniou a Tureckom sa na takúto právnu úpravu nevzťahujú (časť B.1). V druhom rade odmietnem opačné tvrdenia, ktoré uvádza pán CX, pokiaľ ide o judikatúru Súdneho dvora týkajúcu sa voľného pohybu tovaru (časť B.2). V treťom rade predmetnú právnu úpravu preskúmam z hľadiska klauzuly „standstill“, uvedenej v článku 41 ods. 1 dodatkového protokolu, ktorá zakazuje zavádzanie nových obmedzení slobodného poskytovania služieb (časť B.3). Napokon sa budem stručne venovať otázke prípadnej diskriminácie tureckých dopravcov v zmysle článku 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom (časť B.4).

¹³ Z rozhodnutia vnútroštátneho súdu vyplýva, že ide o kombinovanú dopravu, v ktorej sa náves prepravuje po železnici.

¹⁴ Podľa CX čakacia doba na železnično-cestnom termináli v Maribore dosahuje často 97 až 107 hodín na úseku 260 kilometrov. V tejto súvislosti pozri vyššie uvedenú správu Svetovej banky č. 85830-TR, s. 54, v ktorej sa spomínajú dodatočné náklady vo výške 250 eur na kamión na tranzit a zdvojnásobenie času prepravy.

¹⁵ Vnútroštátny súd v tejto súvislosti poukazuje na rozhodnutie vydané Bundesverwaltungsgericht (Spolkový správny súd, Nemecko) 30. júna 2011 (BVerwG, Urt. v. 30.6.2011 – 3 C 18/10, NVwZ 2012, 247).

B. O prejudiciálnej otázke

1. O kvalifikácii predmetnej právnej úpravy a ustanoveniach vzťahujúcich sa na takto právnu úpravu

38. Prejudiciálna otázka, ktorú položil Verwaltungsgerichtshof (Správny súd), vyvoláva predovšetkým otázku týkajúcu sa kvalifikácie predmetnej právnej úpravy z hľadiska ustanovení, ktorými sa spravuje pridruženie medzi EHS a Tureckom.¹⁶ Patrí takáto právna úprava do ustanovení týkajúcich sa voľného pohybu tovaru medzi Úniou a Tureckom, alebo skôr do ustanovení týkajúcich sa poskytovania služieb dopravy?

39. Ja sa rovnako ako rakúska a maďarská vláda, ako aj Komisia prikláňam k druhej hypotéze.

40. V tejto súvislosti sa opieram o nasledujúce úvahy.

41. Po prvé treba konštatovať, že v rámci pridruženia medzi EHS a Tureckom predstavujú voľný pohyb tovaru, slobodné poskytovanie služieb a doprava osobitné oblasti, ktoré podliehajú odlišným pravidlám.¹⁷ Tieto pravidlá odzrkadľujú variabilné stupne liberalizácie dotknutých trhov. Zatiaľ čo voľný pohyb *tovaru* medzi Úniou a Tureckom je zaručený najmä ustanoveniami rozhodnutia asociačnej rady č. 1/95 týkajúceho sa colnej únie,¹⁸ oblasti *služieb* a *dopravy* pri súčasnom stave vývoja pridruženia medzi EHS a Tureckom ostávajú naďalej v podstatnej časti neliberalizované.¹⁹

42. Pokiaľ ide predovšetkým o oblasť dopravy, článok 15 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom stanovuje, že „podmienky a podrobnosti rozšírenia pôsobnosti ustanovení Zmluvy o založení Spoločenstva týkajúcich sa dopravy a opatrení prijatých na základe týchto ustanovení na Turecko budú stanovené pri zohľadnení geografickej polohy Turecka“. Okrem toho článok 42 dodatkového protokolu stanovuje, že asociačná rada v súlade s pravidlami, ktoré sama určí, rozšíri na Turecko prepravné ustanovenia Zmluvy o založení Spoločenstva s primeraným ohľadom na zemepisnú situáciu Turecka a že takým istým spôsobom môže na Turecko rozšíriť opatrenia vykonané Spoločenstvom pri uplatňovaní týchto ustanovení, okrem iného pokiaľ ide o cestnú dopravu.

43. Treba však konštatovať, že do dnešného dňa asociačná rada na tento účel nestanovila žiadne podmienky. Pri súčasnom stave vývoja pridruženia medzi EHS a Tureckom tak neexistuje žiadna osobitná právna úprava v oblasti dopravy.²⁰

16 Dohoda o pridružení medzi EHS a Tureckom, dodatkový protokol, ako aj rozhodnutie asociačnej rady č. 1/95 sú neoddeliteľnou súčasťou právneho poriadku Únie. Pozri v tomto zmysle rozsudok z 20. septembra 1990, Sevince (C-192/89, EU:C:1990:322, body 8 a 9 a citovaný judikatúru).

17 Pozri najmä články 10, 14 a 15 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom, články 2 až 30, 41 a 42 dodatkového protokolu, ako aj články 2 až 7 rozhodnutia asociačnej rady č. 1/95.

18 Podľa článku 2 ods. 1 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom je cieľom tejto dohody podporovať nepretržité a vyvážené posilňovanie obchodných a hospodárskych vzťahov medzi Európskym hospodárskym spoločenstvom na jednej strane a Tureckom na druhej strane. V tejto súvislosti odsek 2 uvedeného článku stanovuje postupné vytvorenie colnej únie v po sebe nasledujúcich fázach. Rozhodnutie asociačnej rady č. 1/95 stanovuje, tak ako to vyplýva z jeho článku 1, podmienky realizácie konečnej fázy colnej únie medzi Európskym hospodárskym spoločenstvom a Tureckom, vyplývajúcej z dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom.

19 Pokiaľ ide o klauzulu „standstill“, stanovenú v článku 41 ods. 1 dodatkového protokolu, však pozri body 75 až 80 nižšie.

20 Pozri v tomto zmysle rozsudok z 21. októbra 2003, Abatay a i. (C-317/01 a C-369/01, EU:C:2003:572, bod 98). *Pokiaľ ide o oblasť služieb, asociačná rada prijala na základe článku 41 ods. 2 dodatkového protokolu rozhodnutie č. 2/2000 z 11. apríla 2000 o začatí rokovaní s cieľom realizovať liberalizáciu služieb a vzájomnú liberalizáciu verejného obstarávania medzi Spoločenstvom a Tureckom [neoficiálny preklad] (Ú. v. ES L 138, 2000, s. 27). Asociačná rada však doposiaľ nezabezpečila žiadnu výraznú liberalizáciu v tejto oblasti. Pozri rozsudok z 24. septembra 2013, Demirkan (C-221/11, EU:C:2013:583, body 13 a 46).*

44. Po druhé, pokiaľ ide o otázku, či vnútroštátna právna úprava patrí do niektorej zo slobôd voľného pohybu, podľa ustálenej judikatúry je potrebné vziať do úvahy *cieľ* predmetnej právnej úpravy.²¹ Domnievam sa, že to tiež analogicky platí pre kvalifikáciu vnútroštátnej právnej úpravy z hľadiska ustanovení, ktorými sa spravuje pridruženie medzi EHS a Tureckom.

45. Pokiaľ ide o rakúsku právnu úpravu, o akú ide vo veci samej, usudzujem, že jej cieľom je hlavne určiť podmienky, ktoré sa majú splniť na účely realizácie medzinárodnej komerčnej cestnej prepravy tovaru, ktorého miesto určenia, tranzitu alebo naloženia je rakúske územie.²² V tejto súvislosti táto právna úprava stanovuje okrem iného to, že takáto preprava sa môže uskutočňovať iba na základe povolenia, ktoré vo vzťahu k tureckým dopravcom môže mať formu buď povolenia vydaného v rámci kvóty stanovenej na základe dohody medzi Rakúskom a Tureckom o cestnej doprave, alebo individuálneho povolenia vydaného pre prepravy, pri ktorých existuje dôležitý verejný záujem.²³ Inými slovami, predmetná rakúska právna úprava ukladá obmedzenia prístupu tureckých dopravcov na trh medzinárodnej cestnej prepravy tovaru.

46. Podľa môjho názoru je nepochybné, že takáto právna úprava patrí do oblasti služieb dopravy.

47. Jednak z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že sloboda prepravovať tovar po ceste patrí vo všeobecnej štruktúre ustanovení Zmluvy do oblasti poskytovania služieb v oblasti dopravy.²⁴ Nevidím žiaden dôvod na to, aby to bolo inak v rámci ustanovení týkajúcich sa pridruženía medzi EHS a Tureckom.

48. Ďalej treba konštatovať, že v minulosti medzinárodná cestná preprava tovaru *medzi členskými štátmi* podliehala podobným režimom povoľovania, akým je režim v súčasnosti zavedený predmetnou rakúskou právnou úpravou vo vzťahu k tureckým dopravcom. Tieto režimy sa zakladali sčasti na bilaterálnych kvótach medzi členskými štátmi a sčasti na kvótach Spoločenstva.²⁵

21 Pozri rozsudok zo 7. septembra 2017, Eqiom a Enka (C-6/16, EU:C:2017:641, bod 40 a citovaná judikatúra). V tejto súvislosti z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že pokiaľ vnútroštátne opatrenie spadá tak pod voľný pohyb tovaru, ako aj pod voľné poskytovanie služieb, Súdny dvor ho preskúma v zásade len s ohľadom na jednu z týchto dvoch základných slobôd, ak sa ukáže, že jedna z uvedených zásad je úplne sekundárna vo vzťahu k druhej a možno ju do nej zahrnúť. Pozri rozsudok zo 4. októbra 2011, Football Association Premier League a i. (C-403/08 a C-429/08, EU:C:2011:631, bod 78 a citovaná judikatúra).

22 Na túto analýzu nemá žiadny vplyv skutočnosť, že na základe dohody medzi Rakúskom a Tureckom o cestnej doprave sú jazdy bez nákladu vyňaté spod režimu stanovovania kvót. Pozri bod 21 vyššie.

23 Pozri § 7 ods. 1 a § 8 ods. 1, 3 a 4 GütbefG, ako aj článok 4 ods. 1 a článok 7 dohody medzi Rakúskom a Tureckom o cestnej doprave. Pozri tiež body 30 až 32 vyššie.

24 Rozsudok z 11. júna 1987, Bodin a Minguet & Thomas (241/86, EU:C:1987:280, bod 6). V bode 13 uvedeného rozsudku Súdny dvor konštatoval, že uplatnenie vnútroštátnej právnej úpravy týkajúcej sa maximálnej výšky vozidiel, ktorá je v súlade s hraničnými hodnotami stanovenými smernicou Spoločenstva, nemožno považovať za opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenie v zmysle článku 30 Zmluvy o EHS (teraz článok 34 ZFEÚ).

25 Pozri nariadenie Rady (EHS) č. 1018/68 z 19. júla 1968 o vytvorení kvóty Spoločenstva na cestnú dopravu tovaru uskutočňovanú medzi členskými štátmi [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 175, 1968, s. 13). Po uvedenom nariadení nasledovalo nariadenie Rady (EHS) č. 2829/72 z 28. decembra 1972 o kvóte Spoločenstva na cestnú dopravu tovaru uskutočňovanú medzi členskými štátmi [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 298, 1972, s. 16), ktorého účinnosť bola predĺžená a ktoré bolo zmenené nariadením Rady (EHS) č. 3256/74 z 19. decembra 1974 [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 349, 1974, s. 5), ktorého účinnosť bola zase predĺžená nariadením Rady (EHS) č. 3331/75 z 18. decembra 1975 [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 329, 1975, s. 9) a ktoré bolo napokon nahradené nariadením Rady (EHS) č. 3164/76 zo 16. decembra 1976 o kvóte Spoločenstva na cestnú dopravu tovaru uskutočňovanú medzi členskými štátmi [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 357, 1976, s. 1).

49. V rozsudku Parlament/Rada²⁶ Súdny dvor konštatoval, že Rada porušila svoje povinnosti vyplývajúce z článku 75 EHS (teraz článok 91 ZFEÚ), keď nezabezpečila okrem iného slobodné poskytovanie služieb v oblasti medzinárodnej dopravy. V dôsledku vydania tohto rozsudku boli bilaterálne kvóty a kvóty Spoločenstva postupne rušené, a následne s účinnosťou od 1. januára 1993 nahrádzané v súčasnosti platným a účinným systémom licencie Spoločenstva, ktorý nie je založený na kvótach.²⁷ Akty týkajúce sa kvóty Spoločenstva a licencie Spoločenstva boli prijaté na základe ustanovení Zmluvy týkajúcich sa spoločnej dopravnej politiky.²⁸

50. Tento legislatívny vývoj a vývoj judikatúry, týkajúce sa medzinárodnej dopravy medzi členskými štátmi, podľa môjho názoru potvrdzujú záver, podľa ktorého sa vnútroštátna právna úprava, o akú ide a ktorá stanovuje režim povoľovania v oblasti medzinárodnej cestnej dopravy, musí kvalifikovať ako opatrenie patriace do oblasti služieb dopravy.

51. V tejto súvislosti usudzujem, že rozsudok vydaný Súdny dvorom vo veci Lambregts Transportbedrijf²⁹ si zasluhuje osobitnú pozornosť. Súdny dvor v tomto rozsudku rozhodol, že článok 75 ods. 1 písm. a) a b) Zmluvy o EHS [teraz článok 91 ods. 1 písm. a) a b) Zmluvy o FEÚ], týkajúci sa realizácie spoločnej dopravnej politiky zo strany Rady, nezveruje štátnym príslušníkom členských štátov práva, na ktoré by sa títo mohli uplatňovať pred vnútroštátnymi súdmi voči rozhodnutiam vydaným vnútroštátnymi správnyimi orgánmi v roku 1982. Inými slovami, Súdny dvor usúdil, že toto ustanovenie nemá priamy účinok, na základe ktorého by sa na neho dopravca usadený v členskom štáte mohol odvolávať s cieľom spochybníť vnútroštátne správne rozhodnutie týkajúce sa povolení na vnútroštátnu a medzinárodnú dopravu.

52. V tejto súvislosti Súdny dvor v bode 14 rozsudku skonštatoval, že „v roku 1982 bol... voľný pohyb služieb v oblasti medzinárodnej dopravy zaručený len vo vnútri členského štátu, v ktorom je spoločnosť usadená, ako aj z tohto členského štátu a do tohto členského štátu, a pod podmienkou získania povolenia na prepravu, v súlade s bilaterálnymi kvótami alebo kvótami Spoločenstva platnými v tomto členskom štáte“³⁰. Súdny dvor tak usúdil, že vzhľadom na neexistenciu realizácie zásady voľného pohybu služieb v oblasti medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy zo strany Rady, v súlade s povinnosťami, ktoré mu prináležia na základe článku 75 ods. 1 písm. a) a b) Zmluvy o EHS mohli byť takéto služby uskutočňované len v rámci bilaterálnych kvót a kvót Spoločenstva. Súdny dvor v tejto súvislosti neuskutočnil žiadne preskúmanie prípadných vplyvov týchto kvót na voľný pohyb tovaru.

53. Domnievam sa, že rovnaká myšlienková úvaha sa *a fortiori* uplatňuje aj na medzinárodnú dopravu uskutočňovanú tureckými dopravcami v rámci pridruženia medzi EHS a Tureckom. V tejto súvislosti treba vziať do úvahy, že zatiaľ čo článok 75 ods. 1 písm. a) a b) Zmluvy o EHS stanovoval *povinnosť* Rady stanoviť spoločnú dopravnú politiku,³¹ z *judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že rozšírenie pôsobnosti ustanovení Zmluvy v oblasti dopravy na Tureckú republiku je iba fakultatívne.*³² V tejto

26 Rozsudok z 22. mája 1985 (13/83, EU:C:1985:220).

27 Pozri nariadenie Rady (EHS) č. 1841/88 z 21. júna 1988, ktorým sa mení nariadenie č. 3164/76 [neoficiálny preklad] (Ú. v. ES L 163, 1988, s. 1), v ktorom sa stanovovalo zvýšenie kvóty Spoločenstva počas prechodného obdobia a s účinnosťou od 1. januára 1993 zrušenie kvót Spoločenstva, bilaterálnych kvót medzi členskými štátmi, ako aj kvót vzťahujúcich sa na tranzitnú dopravu do tretích štátov alebo z tretích štátov, vo vzťahu k dopravcom Spoločenstva. Okrem toho pozri nariadenie Rady (EHS) č. 881/92 z 26. marca 1992 o prístupe na trh v preprave tovarov cestnou dopravou v rámci spoločenstva na územie alebo z územia členského štátu alebo pri prechode cez územie jedného alebo viacerých členských štátov (Ú. v. ES L 95, 1992, s. 1). Toto nariadenie bolo zrušené a nahradené nariadením č. 1072/2009.

28 Konkrétne článku 75 Zmluvy o EHS a článku 71 Zmluvy o ES (teraz článok 91 Zmluvy o FEÚ).

29 Rozsudok z 13. júla 1989 (4/88, EU:C:1989:320).

30 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

31 Pozri v tejto súvislosti rozsudok z 22. mája 1985, Parlament/Rada (13/83, EU:C:1985:220, bod 50).

32 Súdny dvor v tejto súvislosti poukazuje na použitie slovesa „môže“ v článku 42 *dotatkového protokolu*. Pozri rozsudok z 21. októbra 2003, Abatay a i. (C-317/01 a C-369/01, EU:C:2003:572, bod 97).

súvislosti Súdny dvor konštatoval, že asociačná rada „má značne rozšírenejší priestor na voľnú úvahu v oblasti dopravy“³³. Na tomto základe usudzujem, že ak Súdny dvor neuplatnil článok 30 Zmluvy o EHS (teraz článok 34 Zmluvy o FEÚ) vo veci Lambregts Transportbedrijf³⁴, o to viac nie je namieste uplatniť článok 5 rozhodnutia asociačnej rady č. 1/95 v prejednávanej veci.

54. Z uvedeného podľa môjho názoru vyplýva, že pokiaľ asociačná rada neprijala pravidlá týkajúce sa dopravy podľa článku 15 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom a článku 42 dodatkového protokolu,³⁵ prístup tureckých dopravcov na trh medzinárodnej dopravy naďalej podlieha podmienkam stanoveným vnútroštátnymi právnymi úpravami členských štátov a bilaterálnymi dohodami uzavretými medzi členskými štátmi a Tureckou republikou.³⁶ V tejto súvislosti počet povolení na dopravu udelených tureckým dopravcom závisí najmä od rokovaní, ktoré sa v rámci takýchto dohôd vedú medzi dotknutými členskými štátmi. Musím uviesť, že väčšina členských štátov na základe bilaterálnych dohôd, ktoré tieto štáty uzavreli s Tureckou republikou, zaviedla s Tureckou republikou režim povolení na dopravu, ktoré sú podobné režimu, o aký ide vo veci samej.³⁷

55. Rozhodnutie pristúpiť v rámci pridruženía medzi EHS a Tureckom k liberalizácii oblasti služieb dopravy prináleží len zmluvným stranám, pokiaľ ju tieto po vykonaní hĺbkovej analýzy konkrétnych vplyvov, ktoré by táto liberalizácia mohla mať, najmä z hľadiska podmienok hospodárskej súťaže na trhu medzinárodnej dopravy budú považovať za vhodnú. V tejto súvislosti postupná liberalizácia medzinárodnej dopravy medzi členskými štátmi svedčí o potrebe zabezpečiť, aby takúto liberalizáciu sprevádzalo zavedenie spoločných pravidiel najmä v oblasti dopravy.³⁸

56. Z týchto okolností usudzujem, že ak by Súdny dvor uplatnil ustanovenia týkajúce sa voľného pohybu tovaru medzi Úniou a Tureckom na právnu úpravu, o akú ide vo veci samej, mohlo by to viesť k liberalizácii oblasti medzinárodnej dopravy, pričom táto liberalizácia doposiaľ nie je zámerom zmluvných strán dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom.³⁹

57. Vzhľadom na všetky vyššie uvedené úvahy som dospel k záveru, že právna úprava, o akú ide vo veci samej, patrí do oblasti služieb dopravy a že ustanovenia uvedené v rozhodnutí asociačnej rady č. 1/95 týkajúce sa voľného pohybu tovaru medzi Úniou a Tureckom sa na takúto právnu úpravu nevzťahujú.

58. Tento záver nemožno spochybníť tvrdeniami uvádzanými pánom CX, pokiaľ ide o judikatúru Súdneho dvora týkajúcu sa voľného pohybu tovaru. Týmito tvrdeniami sa budem zaoberať nižšie.

33 Pozri rozsudok z 21. októbra 2003, Abatay a i. (C-317/01 a C-369/01, EU:C:2003:572, bod 96).

34 Rozsudok z 13. júla 1989 (4/88, EU:C:1989:320).

35 Pozri body 42 a 43 vyššie.

36 Pozri však, pokiaľ ide o klauzulu „standstill“, stanovenú v článku 41 ods. 1 dodatkového protokolu, body 75 až 80 nižšie.

37 Pokiaľ ide o zoznam bilaterálnych dohôd uzavretých medzi členskými štátmi a Tureckou republikou a kvóty stanovené na základe uvedených dohôd, pozri prílohu 14 vyššie uvedenej správy Svetovej banky č. 85830-TR a prílohu C vyššie uvedenej konečnej správy spoločnosti ICF Consulting Ltd. Pokiaľ ide o rozdiely medzi režimami členských štátov, pozri s. 8 až 13 druhej z uvedených správ. Dodávam, že v nariadení č. 1072/2009 sa výslovne spomína existencia bilaterálnych dohôd týkajúcich sa dopravy medzi členskými štátmi a tretími štátmi. Pozri odôvodnenie 3 a článok 1 ods. 3 písm. a) uvedeného nariadenia.

38 V tejto súvislosti musím ako príklad uviesť, že cieľom dohody uzavretej medzi Úniou a Švajčiarskou konfederáciou v oblasti dopravy je jednak liberalizácia prístupu zmluvných strán na ich trhy cestnej a železničnej dopravy tovaru a cestujúcich a jednak stanovenie podmienok zosúladenej dopravnej politiky. Pozri článok 1 ods. 1 dohody medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o železničnej a cestnej preprave tovaru a osôb (Ú. v. ES L 114, 2002, s. 91; Mim. vyd. 11/041, s. 114). Pozri okrem iného TOGAN, S., BAYAR, G.: *Liberalizing Transport Sectors and the Effects of Infrastructure Development*. In: *The Liberalization of Transportation Services in the EU and Turkey*. Oxford University Press, 2016, s. 239.

39 Otázka prípadnej liberalizácie uvedenej oblasti je predmetom viacerých štúdií. Pozri najmä správu Svetovej banky č. 85830-TR, c. d., body 99 až 113, a konečnú správu spoločnosti ICF Consulting Ltd, c. d., s. 36 a nasl. V druhej uvedenej správe sa poukazuje na zvýšenie hodnoty obchodu medzi EHS a Tureckom vo výške približne 3,5 miliardy v prípade úplnej liberalizácie medzinárodnej dopravy medzi Úniou a Tureckom.

2. O uvádzaných opačných tvrdeniach

59. Pán CX na podporu tvrdenia, podľa ktorého sa ustanovenia týkajúce sa voľného pohybu tovaru medzi Úniou a Tureckom na právnu úpravu, o akú ide, uplatňujú, uvádza niekoľko rozsudkov Súdneho dvora týkajúcich sa tejto slobody.

60. V prvom rade sa pán CX opiera o rozsudok vydaný vo veci Istanbul Lojistik⁴⁰. V tomto rozsudku Súdny dvor konštatoval, že daň z motorových vozidiel, ktorú musia zaplatiť držiteľia nákladných vozidiel zapísaných do evidencie v Turecku prechádzajúcich cez územie Maďarska, je poplatkom s rovnakým účinkom ako clo v zmysle článku 4 rozhodnutia asociačnej rady č. 1/95.⁴¹

61. Podľa názoru pána CX, pokiaľ maďarský tranzitný poplatok predstavuje prekážku voľného pohybu tovaru, musí to rovnako platiť aj pre predmetnú rakúsku právnu úpravu, pretože režim kvót na dopravu, stanovený touto právnu úpravou, predstavuje významnejšie porušenie voľného pohybu tovaru, než tranzitný poplatok.

62. Toto tvrdenie nepovažujem za presvedčivé.

63. Podľa môjho názoru predmetnú rakúsku právnu úpravu nemožno prirovnať k právnej úprave, o akú išlo vo veci Istanbul Lojistik. Jednak sa tieto dve právne úpravy odlišujú z hľadiska ich *povahy*. Vo veci Istanbul Lojistik tak išlo o daňové opatrenie (poplatok), zatiaľ čo prejednávaná vec sa týka opatrenia spočívajúceho v kvótach.

64. Ďalej sa tieto právne úpravy odlišujú aj z hľadiska ich *predmetu*. Vo veci Istanbul Lojistik totiž Súdny dvor usúdil, že „hoci nie je daň z motorových vozidiel vyberaná priamo z výrobkov, *zatažuje tovar, ktorý je prepravovaný vozidlami zapísanými do evidencie v tretej krajine, okrem iného v Turecku, z dôvodu prekročenia maďarskej hranice, a nie... z dôvodu služby prepravy*“⁴². Na druhej strane cieľom rakúskej právnej úpravy, o akú ide v prejednávanej veci, je konkrétne, tak ako som už uviedol, určiť podmienky, ktoré sa majú splniť na účely realizácie služieb dopravy.⁴³ Spresňuje, že vo veci Istanbul Lojistik sa Súdny dvor obmedzil len na preskúmanie poplatku ako takého a neuskutočnil žiadne preskúmanie režimu kvót, s ktorým bol tento poplatok spojený.⁴⁴

40 Rozsudok z 19. októbra 2017 (C-65/16, EU:C:2017:770).

41 Súdny dvor v tejto súvislosti, poukazujúc najmä na článok 66 rozhodnutia asociačnej rady č. 1/95, konštatoval, že výklad ustanovení Zmluvy o FEÚ o voľnom pohybe tovaru v rámci Únie možno preniesť na ustanovenia týkajúce sa voľného pohybu tovaru v rámci colnej únie vyplývajúcej z dohody medzi EHS a Tureckom. Podľa uvedeného článku 66 rozhodnutia asociačnej rady č. 1/95 sa v rozsahu, v akom sú v podstate zhodné s príslušnými pravidlami Zmluvy o ES, teraz Zmluvy o FEÚ, vykladajú v súlade s rozsudkami Súdneho dvora v danej oblasti. Pozri rozsudok z 19. októbra 2017, Istanbul Lojistik (C-65/16, EU:C:2017:770, body 38 a 44).

42 Kurzívou zvýraznil generálny advokát. Pozri rozsudok z 19. októbra 2017, Istanbul Lojistik (C-65/16, EU:C:2017:770, bod 46). Súdny dvor v tejto súvislosti zdôraznil skutočnosť, že predmetný maďarský poplatok sa má zaplatiť v okamihu vstupu nákladných vozidiel na územie Maďarska a že výška tejto dane závisí od kritérií, ktoré súvisia najmä s množstvom tovaru, ktoré môže byť prepravované, a s miestom jeho určenia. Pozri bod 45 uvedeného rozsudku. Pozri tiež návrhy, ktoré som predniesol vo veci Istanbul Lojistik (C-65/16, EU:C:2017:282, bod 59).

43 Pozri bod 45 vyššie.

44 Rovnako to platí aj pre návrhy, ktoré som predniesol vo veci Istanbul Lojistik (C-65/16, EU:C:2017:282). Pozri najmä body 49, 52 a 69 uvedených návrhov.

65. V druhom rade pán CX poukazuje na celý rad rozsudkov, v ktorých Súdny dvor uznal súvislosť medzi činnosťou dopravy tovaru a voľným pohybom tovaru v rámci Únie. V daných rozsudkoch Súdny dvor rozhodol, že opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenie v zmysle článku 34 ZFEÚ predstavuje okrem iného zákaz toho, aby kamióny s váhou nad 7,5 tony prepravujúce určitý tovar premávali na úseku diaľnice, ktorý je jedným z hlavných pozemných komunikácií v danom regióne,⁴⁵ a právna úprava stanovujúca krátky čas prepravy a krátke maximálne vzdialenosti, pokiaľ ide o prepravu živých zvierat určených na porážku.⁴⁶

66. Podľa názoru pána CX z tejto judikatúry vyplýva, že hoci sa právna úprava, o akú ide vo veci samej, technicky viaže na prepravu tovaru, nevyhnutne obmedzuje pohyb tovaru, keďže umožňuje voľný tranzit iba obmedzenému počtu dopravcov, a presmerúva tak obchodný tok na iné, náhradné trasy alebo k iným spôsobom prepravy, ktoré so sebou prinášajú dlhší čas prepravy a dodatočné náklady.⁴⁷

67. Toto tvrdenie nemôže uspieť.

68. Treba totiž konštatovať, že judikatúra, na ktorú sa odvoláva pán CX, sa týkala vnútroštátnych právnych úprav, ktoré mali celkom odlišnú povahu od povahy rakúskej právnej úpravy, o akú ide v prejednávanej veci.

69. Predmetné právne úpravy sa netýkali podmienok, ktoré sa majú splniť na účely realizácie služieb dopravy (*podmienky prístupu na trh dopravy*), ako je to v prejednanom prípade, ale skôr podmienok, za akých sa môže prepravovať určitý tovar (*podmienky prepravy tovaru*).⁴⁸ Súdny dvor v tejto súvislosti usúdil, že uložené podmienky týkajúce sa spôsobu prepravy, času a vzdialenosti prepravy boli takej povahy, že mohli obmedziť voľný pohyb dotknutého tovaru.⁴⁹

70. Ďalej, na rozdiel od predmetnej rakúskej právnej úpravy, právne úpravy, ktorých sa týka judikatúra, na ktorú sa odvoláva pán CX, sa nezameriavali na určitých dopravcov, ale uplatňovali sa všeobecne na každú prepravu tovaru spadajúcu do ich pôsobnosti. Práve z tohto hľadiska Súdny dvor usúdil, že uložené prepravné podmienky mohli obmedziť voľný pohyb daného tovaru, konkrétne ich voľný tranzit.⁵⁰

71. Treba pritom konštatovať, že rakúska právna úprava, o akú ide vo veci samej, neukladá žiadne obmedzenie, pokiaľ ide o podmienky prepravy tovaru pochádzajúceho z Turecka. Na základe tejto právnej úpravy sa totiž tento tovar môže voľne pohybovať po ceste do miesta určenia, ktorým je rakúske územie, cez toto územie alebo z tohto územia. Obmedzená je len možnosť *tureckých*

45 Rozsudky z 15. novembra 2005, Komisia/Rakúsko (C-320/03, EU:C:2005:684), a z 21. decembra 2011, Komisia/Rakúsko (C-28/09, EU:C:2011:854).

46 Rozsudok z 11. mája 1999, Monsees (C-350/97, EU:C:1999:242). Pán CX sa okrem toho odvoláva na rozsudok z 9. decembra 1997, Komisia/Francúzsko (C-265/95, EU:C:1997:595), týkajúci sa protiprávnych úkonov spáchaných na území Francúzska vo vzťahu k poľnohospodárskym výrobkom pochádzajúcim z iných členských štátov; rozsudok z 12. júna 2003, Schmidberger (C-112/00, EU:C:2003:333), týkajúci sa úplného uzavretia diaľnice pri Brenneri počas takmer 30 hodín, a rozsudok z 23. októbra 2003, Rioglass a Transremar (C-115/02, EU:C:2003:587), týkajúci sa opatrenia spočívajúceho v colnom zadržaní, ktoré spomalilo pohyb tovaru a mohlo viesť k jeho úplnej blokácii.

47 Pozri tiež bod 34 vyššie.

48 Pokiaľ ide o predmet danej rakúskej právnej úpravy, pozri bod 45 vyššie.

49 Pozri v tejto súvislosti rozsudok z 21. decembra 2011, Komisia/Rakúsko (C-28/09, EU:C:2011:854, bod 114), v ktorom Súdny dvor uviedol, že zákaz toho, aby nákladné vozidlá nad 7,5 tony prepravujúce určitý náklad premávali na úseku diaľnice A 12, „zabraňuje využitiu spôsobu prepravy uvedeného tovaru v tranzitnom koridore cez Alpy“.

50 Pozri najmä rozsudok z 15. novembra 2005, Komisia/Rakúsko (C-320/03, EU:C:2005:684, bod 66), z ktorého vyplýva, že „sporné nariadenie tým, že kamiónom s hmotnosťou vyššou ako 7,5 tony prevážajúcim určité kategórie tovarov zakazuje premávku na jednom z najdôležitejších cestných úsekov predstavujúcim jednu z hlavných pozemných komunikácií medzi juhom Nemecka a severom Talianska... zasahuje do voľného pohybu tovarov a najmä do ich voľného tranzitu“. Pozri tiež v tomto zmysle rozsudok z 21. decembra 2011, Komisia/Rakúsko (C-28/09, EU:C:2011:854, bod 116). Okrem toho pozri rozsudok z 11. mája 1999, Monsees (C-350/97, EU:C:1999:242, bod 23). Rozsudky z 9. decembra 1997, Komisia/Francúzsko (C-265/95, EU:C:1997:595); z 12. júna 2003, Schmidberger (C-112/00, EU:C:2003:333), ako aj z 23. októbra 2003, Rioglass a Transremar (C-115/02, EU:C:2003:587), sa týkali situácií, v ktorých došlo k úplnej imobilizácii dotknutého tovaru.

dopravcov prepravovať tovar. Inými slovami, turecký tovar sa v Rakúsku môže voľne pohybovať, no nie nevyhnutne v tureckých kamiónoch. Dodávam, že uvedená právna úprava sa nezameriava na tovar pochádzajúci z Turecka, ale uplatňuje sa aj na prepravu tovaru pochádzajúceho z členských štátov, vrátane Rakúska, zo strany tureckých dopravcov.

72. Z uvedeného podľa môjho názoru vyplýva, že aj za predpokladu, že predmetná rakúska právna úprava spadá pod ustanovenia týkajúce sa voľného pohybu tovaru, táto právna úprava nie je nezlučiteľná so všeobecnou zásadou voľného tranzitu tovaru v rámci Únie, uznanou Súdny dvorom ako dôsledok tejto slobody.⁵¹

73. Aby som to zhrnul, domnievam sa, že tvrdenia, ktoré uvádza pán CX, nemôžu spochybniť kvalifikáciu dotknutej rakúskej právnej úpravy ako opatrenia patriaceho do oblasti služieb dopravy. Z toho vyplýva, že ustanovenia uvedené v rozhodnutí asociačnej rady č. 1/95, týkajúce sa voľného pohybu tovaru medzi Úniou a Tureckom, sa na takúto právnu úpravu nevzťahujú.

74. Takáto právna úprava však musí rešpektovať klauzulu „standstill“ stanovenú v článku 41 ods. 1 dodatkového protokolu.⁵² Túto otázku preskúmam v nasledujúcej časti.

3. O klauzule „standstill“ stanovenej v článku 41 ods. 1 dodatkového protokolu

75. Článok 41 ods. 1 dodatkového protokolu stanovuje klauzulu „standstill“, podľa ktorej sa zmluvné strany zdržia vzájomného zavádzania nových obmedzení týkajúcich sa okrem iného slobodného poskytovania služieb. Z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že táto klauzula sa môže uplatňovať na služby dopravy a že sa na ňu môže odvolávať spoločnosť usadená v Turecku, ktorá legálne poskytuje služby v členskom štáte.⁵³

76. Klauzula „standstill“ zakazuje vo všeobecnosti zavedenie akéhokoľvek nového opatrenia, ktorého cieľom alebo účinkom by bolo podriaďiť výkon okrem iného slobodného poskytovania služieb zo strany tureckého štátneho príslušníka na území členského štátu reštriktívnejším podmienkam, než aké sa uplatňovali v čase nadobudnutia účinnosti dodatkového protokolu vo vzťahu k tomuto členskému štátu.⁵⁴ *S cieľom posúdiť, či uvedená klauzula bráni vnútroštátnej právnej úprave, o akú ide, je tak potrebné preskúmať, či táto právna úprava obsahuje obmedzenie slobodného poskytovania služieb, a pokiaľ áno, či sa toto obmedzenie má považovať za nové.*⁵⁵

51 Pozri rozsudok z 21. decembra 2011, Komisia/Rakúsko (C-28/09, EU:C:2011:854, bod 113 a citovaná judikatúra). Všeobecná zásada slobody tranzitu sa uplatňuje aj v rámci pridruženia medzi EHS a Tureckom. Pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. októbra 2017, Istanbul Lojistik (C-65/16, EU:C:2017:770, body 42 a 44).

52 Vnútroštátny súd sa nepýta výslovne na klauzulu „standstill“, stanovenú v článku 41 ods. 1 dodatkového protokolu, ale Súdny dvor kladie všeobecnú otázku týkajúcu sa súladu predmetnej právnej úpravy s uvedeným protokolom. V tejto súvislosti pripomínam, že podľa judikatúry Súdneho dvora hoci z formálneho hľadiska vnútroštátny súd svoje otázky obmedzil iba na výklad určitých ustanovení práva Únie, táto okolnosť nebráni Súdny dvor podať vnútroštátnemu súdu všetky aspekty výkladu práva Únie, ktoré môžu byť užitočné na rozhodnutie v prejednávanej veci, a to bez ohľadu na to, či ich vnútroštátny súd uviedol alebo neuviedol v znení svojich otázok. V tejto súvislosti prináleží Súdny dvor, aby zo všetkých informácií, ktoré poskytol vnútroštátny súd, a najmä z odôvodnenia rozhodnutia vnútroštátneho súdu, vybral tie ustanovenia práva Únie, ktoré si so zreteľom na predmet sporu vyžadujú výklad. Pozri rozsudok z 19. októbra 2017, Otero Ramos (C-531/15, EU:C:2017:789, bod 40).

53 Pozri v tomto zmysle rozsudok z 21. októbra 2003, Abatay a i. (C-317/01 a C-369/01, EU:C:2003:572, body 92, 93, 102 a 105). Podľa ustálenej judikatúry má článok 41 ods. 1 dodatkového protokolu priamy účinok. Preto sa na toto ustanovenie môžu pred vnútroštátnymi súdmi členských štátov odvolávať tureckí štátni príslušníci, na ktorých sa vzťahuje. Pozri rozsudok z 24. septembra 2013, Demirkan (C-221/11, EU:C:2013:583, bod 38 a citovaná judikatúra).

54 Pozri rozsudok z 24. septembra 2013, Demirkan (C-221/11, EU:C:2013:583, bod 39 a citovaná judikatúra).

55 Pozri rozsudok z 21. októbra 2003, Abatay a i. (C-317/01 a C-369/01, EU:C:2003:572, bod 110).

77. Pokiaľ ide v prvom rade o otázku, či právna úprava, o akú ide vo veci samej, obsahuje *obmedzenie* slobodného poskytovania služieb, domnievam sa, že na túto otázku treba odpovedať kladne. V tejto súvislosti pripomínam, že podľa ustálenej judikatúry vnútroštátna právna úprava, ktorá podmieňuje poskytovanie služieb na vnútroštátnom území zo strany spoločnosti usadenej v inom členskom štáte vydaním povolenia v správnom konaní, predstavuje obmedzenie základnej zásady zakotvenej článkom 56 ZFEÚ.⁵⁶

78. Pokiaľ ide v druhom rade o otázku, či predmetná právna úprava predstavuje *nové* obmedzenie, treba posúdiť, či má táto právna úprava charakter novosti v tom zmysle, že je jej dôsledkom sťaženie postavenia tureckých dopravcov v porovnaní s postavením, ktoré vyplývalo z pravidiel, ktoré sa na nich v Rakúsku vzťahovali v čase nadobudnutia účinnosti dodatkového protokolu vo vzťahu k tomuto členskému štátu.⁵⁷

79. Rakúska vláda v tejto súvislosti uvádza, že systém kvót stanovený v dohode medzi Rakúskom a Tureckom o cestnej doprave sa v čase nadobudnutia účinnosti dodatkového protokolu vo vzťahu k Rakúskej republike pri jej vstupe do Únie 1. januára 1995 už uplatňoval.⁵⁸

80. S výhradou preverenia tejto záležitosti, ktorého vykonanie prináleží vnútroštátnemu súdu, sa tak zdá, že predmetná rakúska právna úprava neobsahuje nové obmedzenie slobodného poskytovania služieb v zmysle článku 41 ods. 1 dodatkového protokolu.⁵⁹

4. O zásade zákazu diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti z hľadiska článku 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom

81. Pán CX usudzuje, že predmetná rakúska právna úprava vedie k diskriminácii tureckých dopravcov, čo je v rozpore s článkom 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom, ktorý zakazuje akúkoľvek diskrimináciu na základe štátnej príslušnosti v oblasti uplatňovania uvedenej dohody, a to vzhľadom na to, že obmedzenia súvisiace s režimom kvót na dopravu neplatia pre dopravcov, ktorí sú usadení v Únii.⁶⁰

82. Ja sa rovnako ako rakúska a maďarská vláda, ako aj Komisia domnievam, že článok 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom nebráni právnej úprave, o akú ide vo veci samej, a to z nasledujúcich dôvodov.

83. V prvom rade usudzujem, že článok 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom sa na takúto právnu úpravu nevzťahuje. Podľa jeho znenia sa totiž toto ustanovenie uplatňuje „bez toho, aby boli dotknuté určité ustanovenia, ktoré môžu byť stanovené podľa článku 8“ uvedeného dohovoru.⁶¹ Hoci pri súčasnom stave vývoja pridruzenia medzi EHS a Tureckom neexistujú osobitné pravidlá v oblasti

⁵⁶ Rozsudok z 21. októbra 2003, Abatay a. i. (C-317/01 a C-369/01, EU:C:2003:572, bod 111). Podľa judikatúry Súdneho dvora sa zásady platné v rámci článkov Zmluvy týkajúcich sa slobodného poskytovania služieb musia v maximálnej možnej miere preniesť na tureckých štátnych príslušníkov, aby sa odstránili obmedzenia slobodného poskytovania služieb medzi zmluvnými stranami. Pozri rozsudok z 24. septembra 2013, Demirkan (C-221/11, EU:C:2013:583, bod 43 a citovaná judikatúra).

⁵⁷ Pozri v tomto zmysle rozsudok z 21. októbra 2003, Abatay a. i. (C-317/01 a C-369/01, EU:C:2003:572, bod 116).

⁵⁸ Rakúska vláda subsidiárne tvrdí, že predmetná právna úprava je v každom prípade odôvodnená dôležitým dôvodom verejného záujmu, najmä hospodárskymi záujmami a ochranou obyvateľstva a životného prostredia. Podľa Komisie žiadna skutočnosť nenasvedčuje nesúladiu predmetnej právnej úpravy s klauzulou „standstill“. Pán CX a maďarská vláda sa k otázke súladu predmetnej právnej úpravy s klauzulou „standstill“ nevyjadrili.

⁵⁹ Dodávam, že podľa môjho názoru neprestajnú úpravu výšky kvóty stanovenej pre tureckých dopravcov na základe dohody medzi Rakúskom a Tureckom o cestnej doprave nemožno považovať za nové obmedzenie v zmysle článku 41 ods. 1 dodatkového protokolu. V tejto súvislosti pripomínam, že počet povolení sa pri bilaterálnych rokovaníach medzi dotknutými štátmi stanovuje okrem iného pri zohľadnení záujmov súvisiacich s hospodárstvom a objemu medzinárodnej dopravy. Pozri bod 54 vyššie a § 8 ods. 3 GütbefG.

⁶⁰ Pozri bod 34 vyššie.

⁶¹ Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

dopravy,⁶² nedá sa vylúčiť, že asociačná rada môže takéto pravidlá prijať na základe článku 15 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom a článku 42 dodatkového protokolu. Ako správne uvádza Komisia, ak by sa článok 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom vzťahoval na právnu úpravu, o akú ide vo veci samej, predvídal by sa tým tak obsah prípadnej právnej úpravy v oblasti dopravy.

84. V druhom rade, aj za predpokladu, že by sa článok 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom vzťahoval na právnu úpravu, o akú ide vo veci samej, domnievam sa, že takéto právna úprava nevedie k diskriminácii v zmysle tohto ustanovenia.

85. V tejto súvislosti treba konštatovať, že predmetná rakúska právna úprava nestanovuje žiadne rozlišovanie na základe miesta usadenia dopravcu.⁶³ Rozličné zaobchádzanie, na ktoré poukazuje CX, podľa toho, či je dopravca usadený v členskom štáte, alebo nie, je iba dôsledkom rozličných regulačných rámcov uplatniteľných na dopravcov usadených v Únii na jednej strane a na dopravcov usadených v Turecku na druhej strane. Zatiaľ čo prví z nich podliehajú spoločným pravidlám týkajúcim sa medzinárodnej dopravy, najmä pravidlám stanoveným v nariadení č. 1072/2009, druhí uvedení takýmto pravidlám nepodliehajú.

86. Z uvedeného vyplýva, že iba dopravcovia usadení v Únii majú možnosť odvolávať sa na licenciu Spoločenstva vydanú v súlade s nariadením č. 1072/2009, ktorá predstavuje jednu z foriem povolení vyhovujúcich požiadavkám predmetnej rakúskej právnej úpravy. Vo vzťahu k tureckým dopravcom, ktorých činnosť do pôsobnosti nariadenia č. 1072/2009 nepatrí, táto možnosť neexistuje, a títo dopravcovia tak majú povinnosť využívať iné formy povolení, aby vyhovelí požiadavkám rakúskej právnej úpravy vo veci samej.⁶⁴ Toto rozlišovanie, ktoré je dôsledkom rozdielnosti medzi pravidlami uplatniteľnými na dopravcov Únie a pravidlami uplatniteľnými na tureckých dopravcov, nemožno odstrániť prostredníctvom článku 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom. Inými slovami, usudujem, že na toto ustanovenie sa nemožno odvolávať s cieľom dosiahnuť liberalizáciu oblasti medzinárodnej dopravy, ktorá doposiaľ nie je zámerom zmluvných strán dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom.⁶⁵

87. Na tomto základe navrhujem, aby Súdny dvor konštatoval, že článok 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom nebráni právnej úprave, o akú ide vo veci samej.

V. Návrh

88. Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy navrhujem, aby Súdny dvor na prejudiciálnu otázku, ktoré položil Verwaltungsgerichtshof (Správny súd, Rakúsko), odpovedal takto:

Dohoda o pridružení medzi Európskym hospodárskym spoločenstvom a Tureckom, ktorá bola podpísaná 12. septembra 1963 v Ankare na jednej strane Tureckou republikou a na druhej strane členskými štátmi EHS a Spoločenstva, v ktorého mene bola uzatvorená, schválená a potvrdená rozhodnutím Rady 64/732/EHS z 23. decembra 1963, dodatkový protokol, ktorý bol podpísaný v Bruseli 23. novembra 1970 a uzatvorený, schválený a potvrdený v mene Spoločenstva nariadením Rady (EHS) č. 2760/72 z 19. decembra 1972, a rozhodnutie Asociačnej rady č. 1/95 medzi ES a Tureckom z 22. decembra 1995 o zavedení konečnej fázy colnej únie nebránia vnútroštátnej právnej úprave, o akú ide vo veci samej, podľa ktorej spoločnosti so sídlom v Turecku prepravujúce tovar môžu vykonávať medzinárodnú komerčnú prepravu tovaru motorovými vozidlami na územie Rakúska alebo cez toto územie len vtedy, ak majú pre motorové vozidlá dokumenty, ktoré sa vydávajú v rámci kvót stanovených bilaterálnou dohodou medzi Rakúskou republikou a Tureckou republikou, alebo ak im je

62 Pozri bod 43 vyššie.

63 Pozri body 15 až 20 vyššie.

64 Pozri body 30 až 32 vyššie.

65 Pozri tiež bod 56 vyššie.

vydané povolenie pre jednotlivú prepravu tovaru, s tým, že pri tejto jednotlivjej preprave tovaru musí existovať dôležitý verejný záujem a navrhovateľ musí spoľahlivo preukázať, že preprave sa nemožno vyhnúť prostredníctvom logistických opatrení ani voľbou iného dopravného prostriedku, a to za predpokladu, že sa vnútroštátny súd ubezpečí, že táto právna úprava neobsahuje nové obmedzenie slobodného poskytovania služieb v zmysle článku 41 ods. 1 dodatkového protokolu.