HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2018. április 26.[1]

**C-629/16. sz. ügy**

**CX**
**a Bezirkshauptmannschaft Schärding**
**részvételével**

(a Verwaltungsgerichtshof [legfelsőbb közigazgatási bíróság, Ausztria] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Nemzetközi közúti fuvarozás – Az Európai Gazdasági Közösség és Törökország közötti társulást létrehozó megállapodás – 9. cikk – Kiegészítő jegyzőkönyv – 41. és 42. cikk – Szolgáltatásnyújtás szabadsága – »Standstill« klauzula – Az EK–Törökország Társulási Tanács 1/95 határozata – 5. és 7. cikk – Áruk szabad mozgása – Mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedések – A tagállamon áthaladó török áruszállító – Az ilyen szállítás tekintetében a tagállam és Törökország közötti kétoldalú megállapodásban megállapított kvóta keretében megadott engedélyt vagy a nyomós közérdek által indokolt szállításhoz kiállított egyedi engedélyt előíró nemzeti szabályozás”

## I. Bevezetés

1. A Verwaltungsgerichtshof (legfelsőbb közigazgatási bíróság, Ausztria) által előterjesztett jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem olyan jogvita keretébe illeszkedik, amely egy török fuvarozótársaság ügyvezetője és egy osztrák közigazgatási hatóság között folyik, amely bírságot szabott ki vele szemben amiatt, hogy úgy végzett kereskedelmi jellegű áruszállítást Törökországból Ausztrián át németországi célállomása felé, hogy nem rendelkezett az ehhez szükséges engedéllyel.

2. Az osztrák szabályozás szerint az Ausztriába irányuló, azon áthaladó vagy onnan induló nemzetközi áruszállítás csak engedéllyel végezhető. A törökországi székhelyű fuvarozók (a továbbiakban: török fuvarozók) esetében ez az engedély az Osztrák Köztársaság és a Török Köztársaság között kötött, a közúti áruszállításról szóló kétoldalú megállapodásban[2] (a továbbiakban: közúti áruszállításról szóló osztrák–török megállapodás) megállapított kvóta keretében megadott engedély vagy a nyomós közérdek által indokolt egyedi szállításhoz kiállított engedély formáját öltheti. Ilyen engedélyt csak akkor adnak ki, ha a kérelmező bizonyítja, hogy a szállítás nem váltható ki sem szervezési intézkedésekkel, sem más közlekedési eszköz igénybevételével.

1 Eredeti nyelv: francia.

2 Abkommen zwischen dem Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie der Republik Österreich und dem Außenminister der Türkischen Republik über den internationalen Straßenverkehr (az Osztrák Köztársaság kereskedelmi, kisipari és ipari szövetségi minisztere és a Török Köztársaság külügyminisztere között létrejött, a nemzetközi közúti szállításról szóló egyezmény) (BGBl. 274/1970, BGBl. 327/1976 szerinti változata).

3. A kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy a török fuvarozókkal szemben rögzített osztrák szabályozás megfelel-e az Európai Gazdasági Közösség és Törökország közötti társulást (a továbbiakban: EGK–Törökország társulás) szabályozó rendelkezéseknek, többek között az Európai Gazdasági Közösség és Törökország közötti társulást létrehozó megállapodás [3] (a továbbiakban: EGK–Törökország társulási megállapodás), az EGK–Törökország megállapodáshoz csatolt kiegészítő jegyzőkönyv [4] (a továbbiakban: kiegészítő jegyzőkönyv), valamint az EGK–Törökország Társulási Tanács 1/95 határozata [5] (a továbbiakban: a Társulási Tanács 1/95 határozata) rendelkezéseinek.

4. A kérdést előterjesztő bíróság mindenekelőtt azt kérdezi, hogy az alapeljárás felperese hivatkozhat-e az áruknak az Unió és Törökország közötti szabad mozgására vonatkozó rendelkezéseire annak alátámasztása érdekében, hogy az osztrák engedélyezési szabályozás a Társulási Tanács 1/95 határozata 5. cikkének értelmében vett mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedést jelent, vagy pedig az említett szabályozás inkább a közlekedési szolgáltatások nyújtásának a körébe tartozik. A kérdést előterjesztő bíróság ezenkívül azt kérdezi, hogy az osztrák engedélyezési szabályozás hátrányosan megkülönböztető hatást gyakorol-e a török fuvarozókra, megsértve az EGK–Törökország társulási megállapodás 9. cikkét.

5. A jelen indítványban kifejtem azokat az indokokat, amelyek miatt úgy vélem egyrészt, hogy a szóban forgó osztrák szabályozás a közlekedési szolgáltatások nyújtásának a körébe tartozik, másrészt pedig hogy az EGK–Törökország társulást szabályozó rendelkezésekkel nem ellentétes az ilyen szabályozás, amennyiben a kérdést előterjesztő bíróság megbizonyosodik arról, hogy e szabályozás nem jelenti a szolgáltatásnyújtás szabadságának a kiegészítő jegyzőkönyv 41. cikke (1) bekezdése értelmében vett új korlátozását.

## II. Jogi háttér

### *A. Az uniós jog*

#### *1. Az EGK–Törökország társulási megállapodás*

6. Az EGK–Törökország társulási megállapodás 9. cikke szerint „[a] Szerződő Felek elismerik, hogy a megállapodás hatályán belül, a 8. cikk alapján meghozható különleges rendelkezések sérelme nélkül, a Közösséget létrehozó szerződés 7. cikkében megállapított elvvel összhangban tilos az állampolgárságon alapuló mindennemű hátrányos megkülönböztetés”.

7. A megállapodás 10. cikke szerint:

„(1) A 2. cikk (2) bekezdésében hivatkozott Vámunió a teljes árukereskedelemre kiterjed.

3 Az egyrészről a Török Köztársaság, másrészről az Európai Gazdasági Közösség tagállamai és a Közösség által 1963. szeptember 12-én Ankarában aláírt, a Közösség nevében az 1963. december 23-i 64/732/EGK tanácsi határozattal megkötött, jóváhagyott és megerősített megállapodás (HL 1964. 217., 3685. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 11. kötet, 10. o.).

4 A Közösség nevében az 1972. december 19-i 2760/72/EGK tanácsi rendelettel (HL 1972. L 293., 3. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 11. kötet, 41. o.) megkötött, jóváhagyott és megerősített, Brüsszelben 1970. november 23-án aláírt kiegészítő jegyzőkönyv.

5 A vámunió záró szakaszának bevezetéséről szóló, 1995. december 22-i határozat (HL 1996. L 35., 1. o.).

(2) A Vámunió magában foglalja:

– a Közösség tagállamai és Törökország között az áruk behozatalára és kivitelére vonatkozó vámok, azokkal azonos hatású díjak, mennyiségi korlátozások, valamint minden más, azokkal azonos hatású intézkedés tilalmát, amelyek a megállapodás célkitűzéseivel ellentétes módon kívánják óvni a saját termelést;

[…]”

8. A megállapodás 14. cikke értelmében „[a] Szerződő Felek megállapodnak abban, hogy a Közösséget létrehozó szerződés 55., 56. és 58–65. cikke szolgál iránymutatásul a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó, az egymás között fennálló korlátozások megszüntetésének megvalósításához”.

9. A megállapodás 15. cikke azt írja elő, hogy „[a] Közösséget létrehozó szerződés közlekedésre vonatkozó rendelkezései, valamint az e rendelkezések alapján hozott intézkedések Törökországra történő kiterjesztésének feltételeit és részleteit Törökország földrajzi fekvésének figyelembevételével kell megállapítani”.

*2. A kiegészítő jegyzőkönyv*

10. A kiegészítő jegyzőkönyv II. címében található „Letelepedési jog, szolgáltatások és közlekedés” címet viselő II. fejezetben szereplő 41. cikk a következőképpen szól:

„(1) A Szerződő Felek tartózkodnak attól, hogy egymás között új korlátozásokat vezessenek be a letelepedési joggal és a szolgáltatásnyújtás szabadságával kapcsolatban.

(2) A Társulási Tanács a társulási megállapodás 13. és 14. cikke elveivel összhangban meghatározza a Szerződő Felek egymás közötti, a letelepedési jogra és a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó korlátozásai fokozatos megszüntetésének ütemezését és szabályait.

A Társulási Tanács a különböző tevékenységekre vonatkozó ütemezés és szabályok meghatározásakor figyelembe veszi azokat a megfelelő rendelkezéseket, amelyeket a Közösség ezeken a területeken már elfogadott, illetve Törökország különleges gazdasági és társadalmi helyzetét. Elsőbbséget élveznek azok a tevékenységek, amelyek különös mértékben hozzájárulnak a termelés és a kereskedelem fejlődéséhez.”

11. A kiegészítő jegyzőkönyv ugyanezen fejezetében található 42. cikke az alábbiakat írja elő:

„(1) A Társulási Tanács kiterjeszti Törökországra a Közösséget létrehozó szerződés közlekedésre vonatkozó rendelkezéseit, az általa mindenekelőtt Törökország földrajzi helyzetére tekintettel megállapított szabályokkal összhangban. Ugyanezen feltételek mellett kiterjesztheti Törökországra a Közösség által az e rendelkezéseknek a vasúti, közúti és belvízi közlekedés tekintetében való végrehajtása érdekében hozott jogszabályokat is.

[…]”

*3. A Társulási Tanács 1/95 határozata*

12. A Társulási Tanács 1/95 határozatának 1. cikke értelmében „[a]z ankarai megállapodás, valamint e megállapodás további és kiegészítő jegyzőkönyvei rendelkezéseinek sérelme nélkül az EGK–Törökország Társulási Tanács az alábbiakban megállapítja az említett megállapodás 2–5. cikkében előírt vámunió záró szakaszának végrehajtására vonatkozó szabályokat”.

13. A Társulási Tanács 1/95 határozatának a „Mennyiségi korlátozások vagy az azokkal azonos hatású intézkedések megszüntetése” címet viselő II. szakaszában szereplő 5. cikk a következőképpen rendelkezik:

„A Szerződő Felek között tilos a behozatalra vonatkozó minden mennyiségi korlátozás és azzal azonos hatású intézkedés.”

14. A 7. cikk értelmében „[a]z 5. és a 6. cikk rendelkezései nem zárják ki a behozatalra, a kivitelre vagy a tranzitárukra vonatkozó olyan tilalmakat vagy korlátozásokat, amelyeket a közerkölcs, a közrend, a közbiztonság, az emberek, az állatok és növények egészségének és életének védelme, a művészi, történelmi vagy régészeti értéket képviselő nemzeti kincsek védelme vagy az ipari és kereskedelmi tulajdon védelme indokol. Ezek a tilalmak és korlátozások azonban nem lehetnek önkényes megkülönböztetés vagy a tagállamok közötti kereskedelem rejtett korlátozásának eszközei”.

## *B. Az osztrák jog*

### *1. A közúti áruszállításról szóló törvény*

15. Az 1995. évi Güterbeförderungsgesetz (közúti áruszállításról szóló törvény; BGBl. 593/1995. sz., a BGBl. 96/2013. számban közzétett változat, a továbbiakban: GütbefG) 1. §-a szerint e törvényt kell alkalmazni többek között a „fuvarozóvállalkozás által végzett kereskedelmi árufuvarozásra olyan közúti gépjárművel vagy pótkocsis gépjárművel, amely legnagyobb megengedett össztömege összesen meghaladja a 3500 kg-ot”.

16. A GütbefG „Koncessziókötelezettség és a koncesszió fajtái” című 2. §-a szerint:

„(1) E szövetségi törvény eltérő rendelkezése (4. §) hiányában a gépjárművel végzett kereskedelmi árufuvarozás csak koncesszió keretében folytatható. […]”

17. A GütbefG „Nemzetközi forgalom” című 7. §-a a következőképpen rendelkezik:

„(1) A szövetségi területen kívül található helyről szövetségi területre vagy azon át vagy a szövetségi területen található helyről külföldre gépjárművel végzett kereskedelmi árufuvarozást folytathatnak a 2. § szerinti koncesszió jogosultjain kívül azok a vállalkozók is, akik abban az államban alkalmazandó szabályozás alapján, amelyben a vállalkozásuk székhellyel rendelkezik, gépjárművel áruszállítást végezhetnek, és akik jogosultjai az alábbi engedélyek valamelyikének:

1. az 1072/2009/EK rendelet[6] szerinti közösségi engedély,

2. a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciája tanácsának (CEMT) 1973. június 14-én kiadott határozata szerinti engedély,

3. az Ausztriába irányuló, azon áthaladó vagy onnan induló fuvarozáshoz a szövetségi közlekedési, innovációs és technológiai miniszter által kiadott engedély,

4. kormányközi megállapodások alapján a szövetségi közlekedési, innovációs és technológiai miniszter által kiadott engedély […]”

6 A nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2009. L 300., 72. o.).

18. A GütbefG „Az engedélyek megszerzése” című 8. §-a a következőképpen rendelkezik:

„(1) A 7. § (1) bekezdésének 3. pontja szerinti engedély az egyes áruszállításokhoz adható ki. Csak akkor adható engedély, ha az engedélyezéshez nyomós közérdek fűződik. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy a szállítás nem váltható ki sem szervezési intézkedésekkel, sem más közlekedési eszköz igénybevételével. Meg kell tagadni az engedély kiadását, ha (különösen a szövetségi területen már meglévő közlekedési eszközökre is tekintettel) nincs szükség a kérelemben szereplő áruszállításra. Figyelembe kell venni Ausztria közlekedési és gazdasági érdekeit, a lakosság és a környezet védelmét, valamint az áruszállítás más közlekedési eszközökkel való megvalósításának lehetőségét. […]

(3) Ezen szövetségi törvény alapján megállapodásokat lehet kötni a 7. § szerinti nemzetközi áruszállításról, ha az államok közötti áruszállítás mértéke ezt igényli. A megállapodásokban elő kell írni, hogy a külföldi forgalmi rendszámú gépjárművek a kölcsönösség alapján közlekedhetnek Ausztriába, azon áthaladhatnak, vagy onnan indulhatnak. Meg lehet állapítani államok közötti kvótákat is, amelyek mennyisége tekintetében figyelembe kell venni Ausztria közlekedési és gazdasági érdekeit, valamint a lakosság és a környezet védelmét. […]

(4) A megállapított kvóták odaítélése egyszerűsített eljárás keretében történik. Az illetékes hatóság nyilatkozhat arról, hogy teljesülnek a megállapodásban szereplő feltételek, különösen a megállapított kvóták betartása (kvótaengedély). […]”

19. A GütbefG 9. §-a szerint:

„(1) A vállalkozó köteles gondoskodni arról, hogy a 7. § (1) bekezdése szerinti engedélyekre vonatkozó igazolások minden egyes nemzetközi áruszállítás során teljesen kitöltve és szükség esetén érvényesítve a gépjárműben legyenek.

(2) Minden egyes nemzetközi áruszállítás során és az út teljes időtartama alatt a 7. § (1) bekezdése szerinti engedélyeknek a gépjárművezető rendelkezésére kell állniuk teljesen kitöltve és szükség esetén érvényesítve, és adott esetben a felügyeleti szervek (21. §) kérésére részükre át kell adni azokat.

[…]”

20. A GütbefG „Szankciók” című 23. §-a a következőket mondja ki:

„(1) […] 7267 euróig terjedő mértékű bírsággal sújtható szabálysértést követ el, aki vállalkozóként,

[…]

(3) a 7–9. § szerinti fuvarozást végez az ehhez szükséges engedély nélkül, vagy nem tartja be a kormányközi megállapodások előírásait vagy tilalmait;

[…]”

*2. A közúti áruszállításról szóló osztrák–török megállapodás*

21. A közúti áruszállításról szóló osztrák–török megállapodás 4. cikkének (1) bekezdése szerint „[a] két állam egyikében engedélyezett olyan gépjárműveket pótkocsival együtt, amelyeket e két állam közötti vagy a két államon keresztül történő tranzit áruszállításhoz használnak, igazolással kell ellátni”. E cikk (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy „[n]incs szükség igazolásra az üresen közlekedő, valamint a legfeljebb 2 tonna raksúlyú gépkocsik esetében”.

22. A megállapodás 6. cikke szerint:

„1. Az igazolást a fuvarozóvállalkozás részére állítják ki. Az igazolás a gépjárművel – a pótkocsit is beleértve – való fuvarozásra jogosít.

2. Az egyik állam igazolása a másik állam felé irányuló vagy onnan induló, valamint az ezen államon áthaladó tranzitfuvarozásra nyújt engedélyt.

3. Az igazolásokat az igazolásban megjelölt állam területén áthaladó fuvarozás során a gépjárműben kell tartani, és adott esetben a hivatkozott állam illetékes felügyeleti szerveinek kérésére részükre át kell adni."

23. Az említett megállapodás 7. cikke a következőképpen rendelkezik:

„1. Az igazolásokat annak az államnak az illetékes hatóságai, amelyben a járművet engedélyezték, a másik tagállam illetékes hatóságainak nevében állítják ki azon kvóta keretében, amelyet évente november 30-áig a két állam illetékes hatósága állapít meg közös megegyezéssel a következő év vonatkozásában.

2. A két állam illetékes hatóságai megosztják egymással az ezen egyezmény szerinti fuvarozásokhoz szükséges mennyiségű nyomtatványt."

## III. Az alapeljárás, az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés és a Bíróság előtti eljárás

24. CX a törökországi székhelyű FU társaság ügyvezetője, amely árufuvarozással foglalkozik.

25. 2015. március 17-i, szankció megállapításáról szóló határozatával a Bezirkshauptmannschaft Schärding (schärdingi kerületi közigazgatási hatóság, Ausztria) 1453 euró pénzbírságot állapított meg CX-szel szemben (amely 67 óra szabadságvesztésre változtatható át), mert az FU 2015. április 2-án úgy végzett kereskedelmi jellegű áruszállítást (textiláru) Törökországból Ausztrián át németországi célállomása felé, hogy nem rendelkezett az ehhez szükséges engedéllyel.

26. CX e határozatot megtámadta a Landesverwaltungsgericht Oberösterreich (felső-ausztriai regionális közigazgatási bíróság, Ausztria) előtt. 2015. december 28-i ítéletével az utóbbi elutasította e keresetet azzal az indokkal, hogy CX megsértette a GütbefG 23. §-a (1) bekezdésének 3. pontját és 7. §-a (1) bekezdésének 4. pontját, a közúti áruszállításról szóló osztrák–török megállapodás 4. cikkének (1) bekezdését, valamint 6. és 7. cikkét, mivel a jármű vezetője nem tudta bemutatni az Ausztria és Törökország közötti nemzetközi közúti áruszállításhoz szükséges megfelelő engedélyt.

27. CX e határozattal szemben felülvizsgálati kérelmet terjesztett a Verwaltungsgerichtshof (legfelsőbb közigazgatási bíróság) elé.

28. A Bírósághoz 2016. december 7-én beérkezett 2016. november 22-i határozatával a Verwaltungsgerichtshof (legfelsőbb közigazgatási bíróság) az eljárást felfüggesztette, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdést terjesztette a Bíróság elé:

„Ellentétes-e az uniós joggal, és különösen az [EGK–Törökország társulási megállapodással], a [kiegészítő jegyzőkönyvvel], valamint [a] Társulási Tanács […] 1/95 határozatával […] az olyan nemzeti szabályozás, amely szerint a Török Köztársaságban székhellyel rendelkező árufuvarozó vállalkozók csak akkor végezhetnek az Osztrák Köztársaság területére irányuló, vagy azon áthaladó, kereskedelmi jellegű nemzetközi áruszállítást gépjárművel, ha a gépjármű tekintetében rendelkeznek az [Osztrák

Köztársaság] és [a Török Köztársaság] közötti kétoldalú megállapodásban megállapított kvóta keretében kiállított igazolásokkal, vagy engedélyt kaptak az egyes áruszállításokra, ahol is az adott áruszállításhoz nyomós közérdeknek kell fűződnie, és a kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy a szállítás nem váltható ki sem szervezési intézkedésekkel, sem más közlekedési eszköz igénybevételével?”

29. CX, az osztrák és a magyar kormány, valamint az Európai Bizottság terjesztett elő írásbeli észrevételeket. Ezek mindegyike képviseltette magát a 2018. január 31-i tárgyaláson.

## IV. Elemzés

### *A. Előzetes megjegyzések*

30. *A szóban forgó osztrák szabályozás értelmében* az Ausztriába irányuló, azon áthaladó vagy onnan induló nemzetközi árufuvarozás csak engedély alapján végezhető. A valamely uniós tagállamban székhellyel rendelkező fuvarozók esetében ez az engedély az 1072/2009 rendeletnek[7] megfelelően kiállított közösségi engedély formáját öltheti. Azon fuvarozók esetében viszont, amelyek székhelye harmadik országban van – beleértve Törökországot is – ez az engedély az alábbi két forma valamelyikét öltheti.

31. Először, a GütbefG 7. §-a (1) bekezdése 4. pontjának megfelelően a harmadik országbeli székhelyű fuvarozók kormányközi megállapodás alapján kiadott engedéllyel rendelkezhetnek. Ami a török fuvarozókat illeti, a közúti áruszállításról szóló osztrák–török megállapodás azt írja elő, hogy a két állam illetékes hatóságai között egyeztetett éves fuvarozási kvótát állapítanak meg.[8] Ezeket az engedélyeket az illetékes török hatóságok adják ki a török fuvarozók részére a megállapított kvóta keretein belül. Az osztrák kormány e tekintetben rámutat, hogy jelenleg az Osztrák Köztársaság és a Török Köztársaság 21 000 engedélyből álló éves kvótában állapodott meg (alapkvóta),[9] amelyhez hozzájön változó számú, kompenzációként kiadott engedély,[10] valamint a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciája (CEMT) keretében kiadott engedélyek (a továbbiakban: CEMT-engedély).[11] Összességében Törökország évente 90 000–100 000 Ausztrián átmenő közúti engedéllyel rendelkezik.

32. Másodszor, a török fuvarozóknak megvan a lehetőségük arra, hogy a GütbefG 7. §-a (1) bekezdésének 3. pontja és 8. §-ának (1) bekezdése alapján kérjenek engedélyt (a továbbiakban: egyedi engedély). Ezt az engedélyt olyan egyedi szállításokhoz adják ki, amelyekhez nyomós közérdek fűződik, azzal a feltétellel, hogy a kérelmező bizonyítja, hogy a szállítás nem váltható ki sem szervezési intézkedésekkel, sem más közlekedési eszköz igénybevételével.[12]

7 E rendelet kizárólag a valamely uniós tagállamban nyilvántartásba vett, árufuvarozásra használt járművekre vonatkozik. Lásd az említett rendelet 1. cikkének (1) bekezdését és 2. cikkének 1. és 2. pontját, valamint az Istanbul Lojistik ügyre vonatkozó indítványomat (C-65/16, EU:C:2017:282, 100. pont). Lásd ezenkívül a GütbefG 7. §-a (1) bekezdésének 1. pontját.

8 Lásd a közúti áruszállításról szóló osztrák–török megállapodás 7. cikkének (1) bekezdését és a GütbefG 8. §-ának (3) és (4) bekezdését.

9 Az osztrák kormány rámutat, hogy a kvótára vonatkozó utolsó tárgyalásokra 2014-ben került sor, valamint hogy azóta a török hatóságok nem keresték meg az osztrák hatóságokat annak érdekében, hogy kiigazítsák a kvótát. Az osztrák kormány ezenkívül kifejti, hogy minden engedély két szállítási útvonalat tartalmaz, valamint hogy az engedélykvótát egy vegyes bizottság állapítja meg gazdasági statisztikák alapján.

10 Az osztrák kormány kifejti, hogy a török fuvarozók három kombinált vasúti fuvarozással teljesített útvonal után két kompenzációs engedélyt kapnak.

11 A CEMT rendszerét illetően lásd a Világbank 2014. március 28-i 85830-TR. sz. *Evaluation of the EU-Turkey Customs Union* című jelentésének 107. pontját, valamint az ICF Consulting Ltd Bizottság kezdeményezésére készített 2014. október 14-i *Study on the economic impact on an agreement between the EU and the Republic of Turkey* című zárójelentésének 13–14. oldalát. Az utóbbi 4258, 2014-ben a török fuvarozók részére kiadott engedélyre hivatkozik (amelyek a CEMT tagállamai között vagy azokon keresztül bonyolított szállításokra vonatkoznak). A GütbefG 7. §-a (1) bekezdésének 2. pontja alapján a CEMT-engedély megfelel az engedélyre vonatkozó követelménynek.

12 Az osztrák kormány kiemeli, hogy 2015-ben és 2016-ban nem nyújtottak be egyedi engedély iránti kérelmet a GütbefG 7. §-a (1) bekezdésének 3. pontja és 8. §-ának (1) bekezdése alapján.

33. Előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kívánja megtudni, hogy a török fuvarozók tekintetében kialakított osztrák engedélyezési rendszer összeegyeztethető-e az EGK–Törökország társulást szabályozó rendelkezésekkel.

34. CX előadja, hogy ez nem így van. Először, az említett rendszer korlátozza az áruk szabad mozgását az Unió és Törökország között, megsértve a Társulási Tanács 1/95 határozatának 5. cikkét, amennyiben csak korlátozott számú török fuvarozó részére teszi lehetővé az áthaladást. A török fuvarozók számára megállapított kvóta nem elegendő. Ebből következően e fuvarozók a „Rollende Landstraße” (kombinált vasúti fuvarozás)[13] igénybevételére kényszerülnek, ami többletköltségekkel jár, és meghosszabbítja a szállítási időt a közúti szállításhoz képest.[14] Ez azt jelent, hogy a Törökországból származó áruk megdrágulnak és végeredményben kevésbé versenyképesek. A szállítmányok kvótarendszeréhez kapcsolódó korlátozások tehát jelentős gazdasági hatásokat gyakorolnak ezen áruk gyártóira és vásárlóira, valamint aláaknázzák a vámunió hatékonyságát. Másodszor, a szállítmányok osztrák kvótarendszere a török fuvarozókkal szembeni hátrányos megkülönböztetéshez vezet, megsértve a közúti áruszállításról szóló osztrák–török megállapodás 9. cikkét, mivel a kvótarendszerhez kapcsolódó korlátozások nem érvényesülnek az uniós fuvarozókkal szemben.

35. A kérdést előterjesztő bíróság mindenekelőtt azt kívánja megtudni, hogy CX hivatkozhat-e az áruknak az Unió és Törökország közötti szabad mozgására, holott az FU olyan vállalkozás, amely nem maga gyártja az általa szállított árukat, valamint, hogy CX állíthatja-e különösen azt, hogy az FU-ra a GütbefG által előírt engedély megszerzése kapcsán alkalmazandó feltételek a Társulási Tanács 1/95 határozata 5. cikkének értelmében vett mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedésnek minősülnek. A kérdést előterjesztő bíróság e szakaszban úgy ítéli meg, hogy az ügyet nem lehet az áruk szabad mozgásának a szemszögéből vizsgálni, mivel véleménye szerint az EGK–Törökország társulási megállapodásban az áruk szabad mozgását, a szolgáltatásnyújtás szabadságát és a közlekedési ágazatot láthatóan elkülönült kérdésnek tekintik, amelyeket a társulásnak eltérő mértékben és ütemezésben kell megvalósítania. Fontos érvek szóltak amellett, hogy tudatosan hagyták ki a közlekedés területét, és nem kívánták annak áruk szabad mozgása általi megvalósítását.[15]

36. Amennyiben a Bíróság úgy ítélné meg, hogy CX hivatkozhat az áruk szabad mozgására annak előadása érdekében, hogy a szóban forgó osztrák jogszabály e szabadság korlátozását, vagy legalábbis a török állampolgárokkal szemben alkalmazott, az EGK–Törökország társulási megállapodás 9. cikke értelmében vett hátrányos megkülönböztetést eredményez, úgy a kérdést előterjesztő bíróság szerint felmerülne az a kérdés, hogy e korlátozás a Társulási Tanács 1/95 határozatának 7. cikke alapján igazolt-e.

37. Az alábbi elemzésben először a szóban forgó osztrák szabályozás minősítésének kérdését tárgyalom az EGK–Törökország társulást szabályozó rendelkezésekre figyelemmel. E tekintetben kifejtem azokat az indokokat, amelyek miatt az osztrák és a magyar kormányhoz, valamint a Bizottsághoz hasonlóan úgy vélem, hogy az ilyen szabályozás a közlekedési szolgáltatások területére tartozik, valamint hogy a Társulási Tanács 1/95 határozatában előírt, az áruknak Unió és Törökország közötti szabad mozgására vonatkozó rendelkezések nem alkalmazandók az ilyen szabályozásra (B.1. rész). Másodszor, elvetem a CX által hivatkozott, a Bíróság áruk szabad mozgására vonatkozó ítélkezési gyakorlata kapcsán hivatkozott ellentétes érveket (B.2. rész). Harmadszor, a szóban forgó szabályozást a kiegészítő

13 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy olyan kombinált közlekedésről van szó, amelynek keretében vasúton fuvarozzák a teherautót.

14 CX szerint a maribori kombinált fuvarozási állomáson a várakozási idő gyakran eléri a 97–107 órát egy 260 kilométeres szakaszon. Lásd e tekintetben a Világbank fent hivatkozott 85830-TR. sz. jelentésének 54. oldalát, amely átmenő teherautónként 250 eurós többletköltségre és a szállítási idő megkétszereződésére utal.

15 E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság a Bundesverwaltungsgericht (szövetségi közigazgatási bíróság, Németország) által 2011. június 30-án hozott határozatra hivatkozik (BVerwG, Urt. v. 30.6.2011 – 3 C 18/10, NVwZ 2012, 247).

jegyzőkönyv 41. cikkének (1) bekezdésében szereplő „standstill” klauzula szempontjából vizsgálom meg, amely tiltja az új korlátozások bevezetését a szolgáltatásnyújtás szabadságát illetően (B.3. rész). Végül röviden kitérek a török fuvarozókkal szemben alkalmazott, az EGK–Törökország társulási megállapodás 9. cikke értelmében vett esetleges hátrányos megkülönböztetés kérdésére (B.4. rész).

### *B. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről*

#### *1. A szóban forgó szabályozás minősítéséről és az ilyen szabályozásra alkalmazandó rendelkezésekről*

38. A Verwaltungsgerichtshof (legfelsőbb közigazgatási bíróság) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés mindenekelőtt a szóban forgó szabályozás minősítésének kérdését veti fel az EGK–Törökország társulást szabályozó rendelkezésekre figyelemmel.[16] Az ilyen szabályozás az áruknak az Unió és Törökország közötti szabad mozgására vagy pedig a közlekedési szolgáltatások nyújtására vonatkozó rendelkezések hatálya alá tartozik-e?

39. Az osztrák és a magyar kormányhoz, valamint a Bizottsághoz hasonlóan a második megoldást támogatom.

40. E tekintetben az alábbi megfontolásokra támaszkodom.

41. Először meg kell állapítani, hogy az EGK–Törökország társulás keretében az áruk szabad mozgása, a szabad szolgáltatásnyújtás és a közlekedés eltérő szabályok hatálya alá tartozó elkülönült kérdéseket jelentenek.[17] E szabályok az érintett piacok liberalizációjának eltérő szintjeit tükrözik. Míg az *áruknak* az Unió és Törökország közötti szabad mozgását többek között a Társulási Tanács vámunióról szóló 1/95 határozatának rendelkezései garantálják,[18] addig a szolgáltatások és a közlekedés ágazata az EGK–Törökország társulás fejlődésének jelenlegi állása szerint lényegileg továbbra sem liberalizált.[19]

42. Ami közelebbről a közlekedés területét illeti, az EGK–Törökország társulási megállapodás 15. cikke azt írja elő, hogy „[a] Közösséget létrehozó szerződés közlekedésre vonatkozó rendelkezései, valamint az e rendelkezések alapján hozott intézkedések Törökországra történő kiterjesztésének feltételeit és részleteit Törökország földrajzi fekvésének figyelembevételével kell megállapítani”. Ezenkívül a kiegészítő jegyzőkönyv 42. cikke úgy rendelkezik, hogy a Társulási Tanács kiterjeszti Törökországra a Közösséget létrehozó szerződés közlekedésre vonatkozó rendelkezéseit, az általa mindenekelőtt Törökország földrajzi helyzetére tekintettel megállapított szabályokkal összhangban, továbbá hogy ugyanezen feltételek mellett kiterjesztheti Törökországra a Közösség által az e rendelkezéseknek többek között a közúti közlekedés tekintetében való végrehajtása érdekében hozott jogszabályokat is.

16 Az EGK–Törökország társulási megállapodás, a kiegészítő jegyzőkönyv, valamint a Társulási Tanács 1/95 határozata az Unió jogrendjének szerves részét képezik. Lásd ebben az értelemben: 1990. szeptember 20-i Sevince ítélet (C-192/89, EU:C:1990:322, 8. és 9. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

17 Lásd többek között az EGK–Törökország társulási megállapodás 10., 14. és 15. cikkét, a kiegészítő jegyzőkönyv 2–30. cikkét, 41. és 42. cikkét, valamint a Társulási Tanács 1/95 határozatának 2–7. cikkét.

18 2. cikkének (1) bekezdése szerint az EGK–Törökország társulási megállapodás célja az Európai Gazdasági Közösség és Törökország közötti kereskedelmi és gazdasági kapcsolatok folyamatos és kiegyensúlyozott megerősödésének előmozdítása. E tekintetben az említett cikk (2) bekezdése vámunió fokozatos kialakítását írja elő, egymást követő szakaszokban. A Társulási Tanács 1/95 határozata, amint az annak 1. cikkéből kitűnik, megállapítja az EGK–Törökország társulási megállapodásból következő vámunió záró szakaszának végrehajtására vonatkozó szabályokat.

19 A kiegészítő jegyzőkönyv 41. cikkének (1) bekezdésében előírt „standstill” klauzulát illetően lásd ugyanakkor a jelen indítvány 75–80. pontját.

43. Ugyanakkor meg kell állapítani, hogy mind ez idáig a Társulási Tanács ennek érdekében nem fogadott el rendelkezéseket. Az EGK–Törökország társulás fejlődésének jelenlegi állása szerint tehát nem létezik semmilyen különös szabályozás a közlekedést illetően.[20]

44. Másodszor, azon kérdést illetően, hogy valamely nemzeti szabályozás az egyik vagy a másik mozgásszabadság körébe tartozik-e, az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az érintett szabályozás *célját* kell figyelembe venni.[21] Úgy vélem, hogy analógia útján ez vonatkozik a nemzeti szabályozásnak az EGK–Törökország társulást szabályozó rendelkezésekre figyelemmel történő minősítésére is.

45. Ami az alapeljárásban szereplő osztrák szabályozást illeti, úgy vélem, hogy az lényegében azon feltételek meghatározására irányul, amelyeknek az osztrák területre irányuló, azon áthaladó vagy onnan induló, kereskedelmi jellegű nemzetközi közúti áruszállítás végzése céljából kell megfelelni.[22] E tekintetben e szabályozás többek között azt írja elő, hogy az ilyen szállítás csak engedéllyel végezhető, amely török fuvarozók esetében a közúti áruszállításról szóló osztrák–török megállapodásban megállapított kvóta keretében megadott engedély vagy a nyomós közérdek által indokolt egyedi szállításhoz kiállított engedély formáját öltheti.[23] Másként fogalmazva, a szóban forgó osztrák szabályozás korlátozásokat rögzít a török fuvarozók nemzetközi áruszállítási piachoz való hozzáférését illetően.

46. Álláspontom szerint nem kétséges, hogy az ilyen szabályozás a közlekedési szolgáltatások körébe tartozik.

47. Egyrészt a Bíróság ítélkezési gyakorlatából kitűnik, hogy a közúti áruszállítás szabadsága a Szerződés rendelkezéseinek általános logikájából következően a közlekedési szolgáltatások nyújtásának körébe tartozik.[24] Nem látom semmi okát annak, hogy ez másként legyen az EGK–Törökország társulást szabályozó rendelkezések vonatkozásában.

48. Másrészt meg kell állapítani, hogy korábban *a tagállamok közötti* nemzetközi árufuvarozás a szóban forgó osztrák szabályozás által a török fuvarozókkal szemben kialakítotthoz hasonló engedélyezési rendszerek hatálya alá tartozott. E rendszerek részben a tagállamok közötti kétoldalú kvótákon, részben pedig közösségi kvótákon alapultak.[25]

20 Lásd ebben az értelemben: 2003. október 21-i Abatay és társai ítélet (C-317/01 és C-369/01, EU:C:2003:572, 98. pont). A *szolgáltatások* területét illetően a kiegészítő jegyzőkönyv 41. cikkének (2) bekezdése alapján a Társulási Tanács elfogadta a Közösség és Törökország közötti, a szolgáltatási szektor liberalizálásáról és a közbeszerzési piacok kölcsönös megnyitásáról szóló tárgyalások megkezdéséről szóló, 2000. április 11-i 2/2000 határozatot *(HL 2000. L 138., 27. o.). A Társulási Tanács azonban eddig nem végzett lényegi liberalizációt e területen. Lásd: 2013. szeptember 24-i Demirkan ítélet (C-221/11, EU:C:2013:583, 13. és 46. pont).*

21 Lásd: 2017. szeptember 7-i Eqiom és Enka ítélet (C-6/16, EU:C:2017:641, 40. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). E tekintetben a Bíróság ítélkezési gyakorlatából kitűnik, hogy ha valamely nemzeti rendelkezés az áruk szabad mozgásához és a szolgáltatások szabad mozgásához egyaránt kapcsolódik, a Bíróság a rendelkezést főszabály szerint e két alapvető szabadságnak csupán az egyikére tekintettel vizsgálja meg, ha bebizonyosodik, hogy a másik szabadság az előbb említett szabadsághoz képest teljesen másodlagos vagy ahhoz kapcsolható. Lásd: 2011. október 4-i Football Association Premier League és társai ítélet (C-403/08 és C-429/08, EU:C:2011:631, 78. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

22 Ezt az elemzést nem érintheti az a körülmény, hogy a közúti áruszállításról szóló osztrák–török megállapodásnak megfelelően az üresen közlekedő gépkocsik mentesülnek a kvótarendszer alól. Lásd a jelen indítvány 21. pontját.

23 Lásd a GütbefG 7. §-ának (1) bekezdését és 8. §-ának (1), (3) és (4) bekezdését, valamint a közúti áruszállításról szóló osztrák–török megállapodás 4. cikkének (1) bekezdését és 7. cikkét. Lásd még a jelen indítvány 30–32. pontját.

24 1987. június 11-i Bodin és Minguet & Thomas ítélet (241/86, EU:C:1987:280, 6. pont). Ezen ítélet 13. pontjában a Bíróság megállapította, hogy a járművek magasságára vonatkozó olyan nemzeti szabályozás, amely megfelel a közösségi irányelv által megállapított határértékeknek, nem tekinthető az EGK-Szerződés 30. cikke (azóta EUMSZ 34. cikk) értelmében vett mennyiségi korlátozással azonos hatású intézkedésnek.

25 Lásd a tagállamok közötti közúti árufuvarozásra vonatkozó közösségi kontingens létrehozásáról szóló, 1968. július 19-i 1018/68/EGK tanácsi rendeletet (HL 1968. L 175., 13. o.). Ezen rendeletet a tagállamok közötti közúti árufuvarozásra vonatkozó közösségi kontingensről szóló, 1972. december 28-i 2829/72/EGK tanácsi rendelet (HL 1972. L 298., 16. o.) követte, amelyet meghosszabbított és módosított az 1974. december 19-i 3256/74/EGK tanácsi rendelet (HL 1974. L 349., 5. o.), amelyet pedig az 1975. december 18-i 3331/75/EGK tanácsi rendelet (HL 1975. L 329., 9. o.) hosszabbított meg és módosított, illetve végül a tagállamok közötti közúti árufuvarozásra vonatkozó közösségi kontingensről szóló, 1976. december 16-i 3164/76/EGK tanácsi rendelet (HL 1976. L 357., 1. o.) váltott fel.

49. A Parlament kontra Tanács ítéletben [26] a Bíróság megállapította, hogy a Tanács megszegte az EGK 75. cikkből (azóta EUMSZ 91. cikk) eredő kötelezettségét, amikor többek között elmulasztotta a szolgáltatásnyújtás szabadságának a nemzetközi fuvarozás területén történő biztosítását. Ezen ítéletet követően a kétoldalú és közösségi kvótákat fokozatosan megszüntették, majd azokat 1993. január 1-jei hatállyal felváltotta a jelenleg is hatályos, nem kvótarendszeren alapuló közösségi engedélyezési rendszer. [27] A közösségi kvótára és a közösségi engedélyre vonatkozó jogi aktusokat a Szerződés közös közlekedéspolitikára vonatkozó rendelkezései alapján fogadták el. [28]

50. Az e tagállamok közötti nemzetközi fuvarozásra vonatkozó jogalkotási és ítélkezési fejlemény álláspontom szerint megerősíti azt a megállapítást, amely szerint a szóban forgóhoz hasonló nemzeti szabályozást, amely engedélyezési rendszert ír elő a nemzetközi közúti árufuvarozás tekintetében, a közlekedési szolgáltatások körébe tartozó intézkedésnek kell minősíteni.

51. Ebben az összefüggésben úgy vélem, hogy különös figyelmet kell fordítani a Bíróság által a Lambregts Transportbedrijf ügyben hozott ítéletre. [29] Ebben az ítéletben a Bíróság úgy határozott, hogy az EGK-Szerződés közös közlekedéspolitika Tanács általi végrehajtásáról szóló 75. cikke (1) bekezdésének a) és b) pontja [jelenleg az EUM-Szerződés 91. cikke (1) bekezdésének a) és b) pontja] nem ruház olyan jogokat a tagállamok állampolgáraira, amelyekre azok hivatkozhatnak a nemzeti bíróságok előtt a nemzeti közigazgatási szervek által 1982-ben hozott határozatokkal szemben. Másként fogalmazva, a Bíróság úgy ítélte meg, hogy e rendelkezés nem rendelkezik közvetlen hatállyal, amely alapján egy valamely tagállamban letelepedett fuvarozó hivatkozhatna arra annak érdekében, hogy kifogásoljon egy a nemzeti és nemzetközi fuvarozási engedélyekre vonatkozó nemzeti közigazgatási határozatot.

52. E tekintetben a Bíróság az ítélet 14. pontjában megállapította, hogy „1982-ben a szolgáltatásnyújtás szabadságát a nemzetközi fuvarozásban […] csak azon tagállamon belül biztosították, amelyben a vállalkozás letelepedett, illetve az e tagállamból induló és oda irányuló forgalom tekintetében, *feltéve hogy az e tagállamban hatályos kétoldalú és közösségi kvótáknak megfelelően beszerezték a fuvarozási engedélyt*” [30]. A Bíróság ily módon úgy ítélte meg, hogy mivel a Tanács a szolgáltatásnyújtás szabadságának elvét nem érvényesítette a nemzetközi és nemzeti közlekedés területén, az EGK-Szerződés 75. cikke (1) bekezdésének a) és b) pontja alapján őt terhelő kötelezettségnek megfelelően, az ilyen szolgáltatásokat csak a kétoldalú és közösségi kvóták korlátain belül lehet teljesíteni. Ebben az összefüggésben a Bíróság nem vizsgálta a kvótáknak az áruk szabad mozgására gyakorolt esetleges hatásait.

53. Úgy vélem, hogy ugyanezen okfejtés vonatkozik *a fortiori* a török fuvarozók által az EGK–Törökország társulás keretében végzett szállításokra. E tekintetben figyelembe kell venni, hogy míg az EGK-Szerződés 75. cikke (1) bekezdésének a) és b) pontja azt a *kötelezettséget* írta elő a Tanács számára, hogy alakítson ki közös közlekedéspolitikát, [31] a Bíróság ítélkezési gyakorlatából az tűnik ki, hogy a Szerződés közlekedéssel kapcsolatos rendelkezései hatályának a Török Köztársaságra való kiterjesztése csak *fakultatív* jellegű. [32] Ebben az összefüggésben a Bíróság megállapította, hogy a

26 1985. május 22-i ítélet (13/83, EU:C:1985:220).

27 Lásd a 3164/76 rendelet módosításáról szóló, 1988. június 21-i 1841/88/EGK tanácsi rendeletet (HL 1988. L 163., 1. o.), amely a közösségi kvóta növelését írta elő egy átmeneti időszak során, valamint 1993. január 1-jei hatállyal a közösségi kvóták, a tagállamok közötti kétoldalú kvóták és a harmadik országokba irányuló, illetve onnan érkező szállításokra a közösségi fuvarozók tekintetében alkalmazandó kvóták eltörlését. Lásd ezenkívül a tagállamok területére vagy területéről történő, illetve a tagállamok területén áthaladó, Közösségen belüli közúti árufuvarozási piacra való bejutásról szóló, 1992. március 26-i 881/92/EGK tanácsi rendeletet (HL 1992. L 95., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 370. o.). E rendeletet az 1072/2009 rendelet helyezte hatályon kívül, illetve váltotta fel.

28 Közelebbről az EGK-Szerződés 75. cikke, valamint az EK-Szerződés 71. cikke (jelenleg EUM-Szerződés 91. cikk).

29 1989. július 13-i ítélet (4/88, EU:C:1989:320).

30 Kiemelés tőlem.

31 Lásd e tekintetben: 1985. május 22-i Parlament kontra Tanács ítélet (13/83, EU:C:1985:220, 50. pont).

32 E tekintetben a Bíróság hivatkozik a kiegészítő jegyzőkönyv 42. cikkében szereplő „kiterjesztheti” kifejezésre. Lásd: 2003. október 21-i Abatay és társai ítélet (C-317/01 és C-369/01, EU:C:2003:572, 97. pont).

Társulási Tanács „jelentősen kiterjedtebb mérlegelési mozgástérrel rendelkezik a közlekedés területén”[33]. *Ennek alapján úgy vélem, hogy ha a Bíróság nem alkalmazta az EGK-Szerződés 30. cikkét (jelenleg az EUM-Szerződés 34. cikke) a Lambregts Transportbedrijf ügyben,*[34] *úgy a fortiori nincs helye a Társulási Tanács 1/95 határozata 5. cikke alkalmazásának a jelen ügyben.*

54. Ebből álláspontom szerint az következik, hogy amíg a Társulási Tanács nem fogad el a közlekedésre vonatkozó szabályokat az EGK–Törökország társulási megállapodás 15. cikkének, illetve a kiegészítő jegyzőkönyv 42. cikkének megfelelően,[35] addig a török fuvarozók nemzetközi fuvarozási piacokhoz való hozzáférésére továbbra is a tagállamok nemzeti szabályozásai, illetve a tagállamok és a Török Köztársaság között kötött kétoldalú megállapodások által megállapított feltételek vonatkoznak.[36] Ebben az összefüggésben a török fuvarozók részére kiadott fuvarozási engedélyek száma többek között az érintett államok által e megállapodásokkal összefüggésben folytatott tárgyalásoktól függ. Szeretném kiemelni, hogy a tagállamok többsége a Török Köztársasággal kötött kétoldalú megállapodások alapján az alapeljárásban szereplőhöz hasonló fuvarozási engedélyezési rendszereket alakított ki.[37]

55. Az EGK–Törökország társulás keretében a közlekedési szolgáltatások területén a liberalizáció megvalósítására vonatkozó döntést kizárólag a szerződő felek hozhatják meg, ha azt célszerűnek ítélik, az e művelet potenciális konkrét hatásaira vonatkozó elemzést követően, többek között a nemzetközi szállítás piacán a versenyfeltételeket illetően. Ebben az összefüggésben a tagállamok közötti nemzetközi szállítás fokozatos liberalizációja is azt támasztja alá, hogy az ilyen liberalizációhoz közös szabályok bevezetésének kell kapcsolódnia többek között a közlekedés területén.[38]

56. E körülmények között úgy vélem, hogy az, ha a Bíróság az alapeljárásban szereplőhöz hasonló szabályozásra alkalmazná az áruknak az Unió és Törökország közötti szabad mozgására vonatkozó rendelkezéseket, az olyan liberalizáció kockázatát eredményezné, amelyet az EGK–Törökország társulási megállapodás szerződő felei mindeddig nem kívántak elérni a nemzetközi szállítás területén.[39]

57. A fenti megfontolások összességére figyelemmel megállapítom, hogy az alapeljárásban szereplőhöz hasonló szabályozás a közlekedési szolgáltatások területére tartozik, valamint hogy a Társulási Tanács 1/95 határozatában előírt, az áruknak az Unió és Törökország közötti szabad mozgására vonatkozó rendelkezések nem alkalmazandók az ilyen szabályozásra.

58. E következtetést nem kérdőjelezhetik meg a CX által hivatkozott, a Bíróság áruk szabad mozgására vonatkozó ítélkezési gyakorlata kapcsán hivatkozott érvek sem. A továbbiakban ezekkel az érvekkel foglalkozom.

33 Lásd: 2003. október 21-i Abatay és társai ítélet (C-317/01 és C-369/01, EU:C:2003:572, 96. pont).

34 1989. július 13-i ítélet (4/88, EU:C:1989:320).

35 Lásd a jelen indítvány 42. és 43. pontját.

36 Lásd ugyanakkor a kiegészítő jegyzőkönyv 41. cikkének (1) bekezdésében szereplő „standstill” klauzulát, valamint a jelen indítvány 75–80. pontját.

37 A tagállamok és a Török Köztársaság között kötött kétoldalú megállapodások jegyzékét illetően lásd a Világbank fent hivatkozott 85830-TR. sz. jelentésének 14. mellékletét, valamint az ICF Consulting Ltd fent hivatkozott zárójelentésének C. mellékletét. A tagállamok szabályozásai közötti különbségeket illetően lásd az utóbbi jelentés 8–13. oldalát. Ehhez hozzáteszem, hogy a 1072/2009 rendelet kifejezetten utal a közlekedésre vonatkozó kétoldalú megállapodások fennállására a tagállamok és harmadik országok között. Lásd az említett rendelet (3) preambulumbekezdését és 1. cikke (3) bekezdésének a) pontját.

38 E tekintetben szeretném példaként kiemelni, hogy az Unió és a Svájci Államszövetség által a közlekedés területén kötött megállapodás egyrészt a szerződő felek vasúti és közúti áru- és személyszállítási piacának liberalizálására, másrészt pedig az összehangolt közlekedéspolitika kialakítására irányul. Lásd az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között a vasúti és közúti áru- és személyszállításról kötött megállapodás (HL 2002. L 114., 91. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 41. kötet, 114. o.) 1. cikkének (1) bekezdését. Lásd ezenkívül: Togan, S. és Bayar, G., „Liberalizing Transport Sectors and the Effects of Infrastructure Development”, *The Liberalization of Transportation Services in the EU and Turkey*, Oxford University Press, 2016., 239. o.

39 Az említett terület esetleges liberalizációjának kérdése több tanulmány tárgyát képezi. Lásd többek között a Világbank fent hivatkozott 85830-TR. sz. jelentésének 99–113. pontját, valamint az ICF Consulting Ltd fent hivatkozott zárójelentésének 36. és azt követő oldalait. Az utóbbi az EGK–Törökország közötti kereskedelem értékének körülbelül 3,5 milliárd eurós növekedésére hivatkozik az Unió és Törökország közötti nemzetközi fuvarozás teljes liberalizációja esetén.

*2. A hivatkozott ellentétes érvekről*

59. Azon állításának alátámasztása érdekében, amely szerint az EGK–Törökország társulást szabályozó rendelkezéseket kell alkalmazni a jelen ügyben szereplőhöz hasonló szabályozásra, CX a Bíróság néhány e szabadságra vonatkozó ítéletére hivatkozik.

60. CX először az Istanbul Lojistik ügyben hozott ítéletre [40] hivatkozik. Ebben az ítéletben a Bíróság megállapította, hogy az a gépjárműadó, amelyet a Törökországban nyilvántartásba vett, Magyarország területén áthaladó tehergépjárművek üzembentartóinak kell megfizetniük, a Társulási Tanács 1/95 határozata 4. cikkének értelmében vett vámmal azonos hatású díjnak minősül. [41]

61. CX szerint, ha a magyar tranzitadó akadályozza az áruk szabad mozgását, akkor ugyanennek kell vonatkoznia a szóban forgó osztrák szabályozásra, mivel az e szabályozás által előírt szállítási kvótarendszer jelentősebb mértékben sérti az áruk szabad mozgását, mint a tranzitadó.

62. Ez az érv számomra nem meggyőző.

63. Álláspontom szerint a szóban forgó osztrák szabályozás nem hasonlítható az Istanbul Lojistik ügyben szereplőhöz. Egyrészt eltér a két szabályozás jellege. Így az Istanbul Lojistik ügyben egy adóügyi intézkedésről (adóról) volt szó, míg a jelen ügy egy kvótaintézkedést érint.

64. Másrész eltérő az ügyek tárgya. Az Istanbul Lojistik ügyben ugyanis a Bíróság úgy vélte, hogy „jóllehet a gépjárműadót nem magukra a termékekre vetik ki, az a magyar határ átlépésekor a valamely harmadik országban, többek között Törökországban nyilvántartásba vett tehergépjárművekkel fuvarozott árukat, nem pedig […] a fuvarozási szolgáltatást terheli”. [42] Ezzel szemben a szóban forgó osztrák szabályozás, amint azt kifejtettem, éppen a fuvarozási szolgáltatás végzése érdekében teljesítendő feltételeket szabályozza. [43] Kiemelem, hogy az Istanbul Lojistik ügyben a Bíróság az adó mint olyan vizsgálatára szorítkozott, és egyáltalán nem vizsgálta azt a kvótarendszert, amelyhez ezen adó kapcsolódott. [44]

40 2017. október 19-i ítélet (C-65/16, EU:C:2017:770).

41 E tekintetben a Bíróság, többek között a Társulási Tanács 1/95 határozatának 66. cikkére hivatkozva megállapította, hogy az EUM-Szerződés áruk szabad mozgására vonatkozó rendelkezéseinek értelmezése azon rendelkezésekre is átültethető, amelyek az áruknak az EGK–Törökország társulási megállapodásból eredő vámunión belüli szabad mozgására vonatkoznak. Ezen 66. cikk értelmében a Társulási Tanács 1/95 határozatának rendelkezéseit, mivel azok lényegüket tekintve azonosak az EK-Szerződés, jelenleg EUM-Szerződés megfelelő rendelkezéseivel, a Bíróság e tárgyban hozott ítéleteinek megfelelően kell értelmezni. Lásd: 2017. október 19-i Istanbul Lojistik ítélet (C-65/16, EU:C:2017:770, 38. és 44. pont).

42 Kiemelés tőlem. Lásd: 2017. október 19-i Istanbul Lojistik ítélet (C-65/16, EU:C:2017:770, 46. pont). E tekintetben a Bíróság arra helyezte a hangsúlyt, hogy az érintett magyar adót a tehergépjárművek magyar területre való belépésekor kellett megfizetni, valamint hogy az adó összege olyan kritériumoktól függött, amelyek többek között az áruk szállítható mennyiségéhez vagy a rendeltetési helyükhöz kapcsolódtak. Lásd az említett ítélet 45. pontját. Lásd még: az Istanbul Lojistik ügyre vonatkozó indítványom (C-65/16, EU:C:2017:282, 59. pont).

43 Lásd a jelen indítvány 45. pontját.

44 Ez érvényes az Istanbul Lojistik ügyre vonatkozó indítványomra (C-65/16, EU:C:2017:282) is. Lásd többek között az említett indítvány 49., 52. és 69. pontját.

65. CX másodszor egy sor olyan ítéletre hivatkozik, amelyben a Bíróság elismerte a kapcsolatot az áruszállítási tevékenység és az áruk Unión belüli szabad mozgása között. Az érintett ítéletekben a Bíróság úgy ítélte meg, hogy az EUMSZ 34. cikk értelmében vett mennyiségi korlátozással azonos hatású intézkedésnek minősül többek között az, ha megtiltják a 7,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépjárművek közlekedését az érintett régió egy elsődleges fontosságú közútszakaszán,[45] illetve az olyan szabályozás, amely rövid maximális időtartamokat és távolságokat ír elő a levágásra szánt élő állatok szállítása tekintetében.[46]

66. CX szerint ebből az ítélkezési gyakorlatból az következik, hogy az alapeljárásban szereplőhöz hasonló szabályozás, noha technikailag az áruszállításhoz kapcsolódik, szükségképpen korlátozza az áruk szabad mozgását, mivel a szabad áthaladást csak korlátozott számú fuvarozónak teszi lehetővé, ily módon az áruforgalmat többletidőtartammal és többletköltséggel járó helyettesítő útvonalak vagy szállítási módok felé terelve.[47]

67. Ennek az érvnek nem lehet helyt adni.

68. Meg kell ugyanis állapítani, hogy a CX által hivatkozott ítélkezési gyakorlat olyan nemzeti szabályozásokra vonatkozott, amelyek teljesen eltérő jellegűek voltak a jelen ügyben szereplő osztrák szabályozáshoz képest.

69. Egyrészt a szóban forgó szabályozások nem a fuvarozási szolgáltatás végzése érdekében teljesítendő feltételekre (*fuvarozási piachoz való hozzáférés feltételei*) vonatkoztak, mint a jelen ügyben, hanem azokra a feltételekre, amelyek mellett bizonyos árukat szállítani lehet (*áruszállítás feltételei*).[48] E tekintetben a Bíróság úgy ítélte meg, hogy a szállítási módra, illetve a szállítás időtartamára és távolságára vonatkozóan előírt feltételek alkalmasak voltak arra, hogy korlátozzák az érintett áruk szabad mozgását.[49]

70. Másrészt a szóban forgó osztrák szabályozással ellentétben a CX által hivatkozott ítélkezési gyakorlat által érintett szabályozások nem bizonyos fuvarozókat céloztak, hanem általános jelleggel vonatkoztak a hatályuk alá tartozó valamennyi áruszállításra. A Bíróság ebből a szempontból tekintette úgy, hogy az előírt fuvarozási feltételek alkalmasak voltak az érintett áruk szabad mozgásának, és különösen szabad áthaladásának korlátozására.[50]

45 2005. november 15-i Bizottság kontra Ausztria ítélet (C-320/03, EU:C:2005:684); 2011. december 21-i Bizottság kontra Ausztria ítélet (C-28/09, EU:C:2011:854).

46 1999. május 11-i Monsees ítélet (C-350/97, EU:C:1999:242). CX ezenkívül hivatkozik az 1997. december 9-i Bizottság kontra Franciaország ítéletre (C-265/95, EU:C:1997:595), amely francia területen más tagállamokból származó mezőgazdasági termékekkel összefüggésben elkövetett erőszakos cselekményekre vonatkozik; a 2003. június 12-i Schmidberger ítéletre (C-112/00, EU:C:2003:333), amely a Brenner-autópálya megszakítás nélküli, közel 30 órás teljes lezárására vonatkozik, valamint a 2003. október 23-i Rioglass és Transremar ítéletre (C-115/02, EU:C:2003:587), amely az áruk mozgását késleltető vámvisszatartásra vonatkozott, amely adott esetben azok teljes visszatartását is eredményezhette.

47 Lásd még a jelen indítvány 34. pontját.

48 Lásd, a szóban forgó osztrák szabályozás tárgyát illetően, a jelen indítvány 45. pontját.

49 Lásd e tekintetben: 2011. december 21-i Bizottság kontra Ausztria ítélet (C-28/09, EU:C:2011:854, 114. pont), amelyben a Bíróság rámutatott, hogy a bizonyos árukat szállító, 7,5 tonnát meghaladó össztömegű tehergépjárművek forgalmának megtiltása az A 12-es autópálya egy szakaszán „e termékek esetén [megakadályozta] e transzalpesi tranzitfolyosón az egyik szállítási mód igénybevételét”.

50 Lásd többek között: 2005. november 15-i Bizottság kontra Ausztria ítélet (C-320/03, EU:C:2005:684, 66. pont), amelyből kitűnik, hogy „a jogvita tárgyát képező rendelet azzal, hogy megtiltja a bizonyos árukat fuvarozó, 7,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépjárművek közlekedését egy elsődleges fontosságú közútszakaszon, amely a Németország déli része és Olaszország északi része közötti egyik legfőbb szárazföldi összeköttetési útvonalat képezi, akadályozta az áruk szabad mozgását és különösen az áruk szabad átmenő forgalmát”. Lásd még ebben az értelemben: 2011. december 21-i Bizottság kontra Ausztria ítélet (C-28/09, EU:C:2011:854, 116. pont). Lásd ezenkívül: 1999. május 11-i Monsees ítélet (C-350/97, EU:C:1999:242, 23. pont). Az 1997. december 9-i Bizottság kontra Franciaország ítélet (C-265/95, EU:C:1997:595); a 2003. június 12-i Schmidberger ítélet (C-112/00, EU:C:2003:333); valamint a 2003. október 23-i Rioglass és Transremar ítélet (C-115/02, EU:C:2003:587) az érintett áruk teljes immobilizációjával járó helyzetekre vonatkozott.

71. Márpedig meg kell állapítani, hogy az alapeljárásban szereplő osztrák szabályozás nem ír elő semmilyen korlátozást a Törökországból származó áruk fuvarozási feltételeit illetően. E szabályozás értelmében ugyanis biztosított ezen áruk osztrák területre irányuló, azon áthaladó vagy onnan induló szabad közúti mozgása. Kizárólag a *török fuvarozók* ezen áruk szállítására vonatkozó lehetősége korlátozott. Másként fogalmazva, a török áruk szabadon mozoghatnak Ausztriában, de nem szükségképpen török teherautókon. Ehhez hozzáteszem, hogy e szabályozás nem a Törökországból származó árukat célozza, hanem a török fuvarozók által a tagállamokból (beleértve Ausztriát is) származó áruk tekintetében végzett fuvarozásra is alkalmazandó.

72. Ebből álláspontom szerint az következik, hogy még ha feltételezzük is, hogy a szóban forgó osztrák szabályozás az áruk szabad mozgására vonatkozó rendelkezések hatálya alá tartozik, e szabályozás nem összeegyeztethetetlen az áruk Európai Unión belüli átmenő forgalmának a szabadságára vonatkozó általános elvvel, amelyet a Bíróság e szabadság következményeként ismert el.[51]

73. Következésképpen úgy vélem, hogy a CX által hivatkozott érvek nem alkalmasak az érintett osztrák szabályozás közlekedési szolgáltatások területére tartozó intézkedésként való minősítésének megkérdőjelezésére. Ebből következik, hogy a Társulási Tanács 1/95 határozatában előírt, az áruknak az Unió és Törökország közötti szabad mozgására vonatkozó rendelkezések nem alkalmazandók az ilyen szabályozásra.

74. Az ilyen szabályozásnak azonban tiszteletben kell tartania a kiegészítő jegyzőkönyv 41. cikkének (1) bekezdésében rögzített „standstill” klauzulát.[52] A következő részben e kérdést vizsgálom.

### *3. A kiegészítő jegyzőkönyv 41. cikkének (1) bekezdésében rögzített „standstill” klauzuláról*

75. A kiegészítő jegyzőkönyv 41. cikkének (1) bekezdése „standstill” klauzulát tartalmaz, amely szerint a Szerződő Felek tartózkodnak attól, hogy egymás között új korlátozásokat vezessenek be többek között a szolgáltatásnyújtás szabadságával kapcsolatban. A Bíróság ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy e klauzula alkalmazható a közlekedési szolgáltatásokra, valamint hogy arra hivatkozhat az olyan Törökországban letelepedett vállalkozás, amely jogszerűen nyújt szolgáltatásokat valamely tagállamban.[53]

51 Lásd: 2011. december 21-i Bizottság kontra Ausztria ítélet (C-28/09, EU:C:2011:854, 113. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Az átmenő forgalom szabadságára vonatkozó általános elv az EGK–Törökország társulással összefüggésben is alkalmazandó. Lásd ebben az értelemben: 2017. október 19-i Istanbul Lojistik ítélet (C-65/16, EU:C:2017:770, 42–44. pont).

52 A kérdést előterjesztő bíróság kifejezetten nem a kiegészítő jegyzőkönyv 41. cikkének (1) bekezdésében rögzített „standstill” klauzula kapcsán tesz fel kérdést, hanem általános jelleggel a szóban forgó szabályozás említett jegyzőkönyvvel való összeegyeztethetőségét illetően intéz kérdést a Bírósághoz. E tekintetben emlékeztetek arra, hogy a Bíróság ítélkezési gyakorlatának megfelelően, még ha a kérdést előterjesztő bíróság formálisan csupán az uniós jog egyes rendelkezéseinek értelmezésére korlátozta is kérdését, e körülmény nem képezi akadályát annak, hogy a Bíróság a nemzeti bíróság részére az uniós jognak az előtte folyamatban lévő ügy elbírálásához hasznos, valamennyi értelmezési szempontját megadja, függetlenül attól, hogy a nemzeti bíróság kérdései megfogalmazásában utalt-e azokra, vagy sem. E tekintetben a Bíróságnak kell a nemzeti bíróság által szolgáltatott információk összessége, és különösen az előzetes döntéshozatalra utalás indokolása alapján meghatározni az uniós jog azon rendelkezéseit, amelyeknek az értelmezése a per tárgyára figyelemmel szükséges Lásd: 2017. október 19-i Otero Ramos ítélet (C-531/15, EU:C:2017:789, 40. pont).

53 Lásd ebben az értelemben: 2003. október 21-i Abatay és társai ítélet (C-317/01 és C-369/01, EU:C:2003:572, 92., 93., 102. és 105. pont). Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében a kiegészítő jegyzőkönyv 41. cikkének (1) bekezdése közvetlen hatállyal rendelkezik. Következésképpen a tagállamok bíróságai előtt azon török állampolgárok, akikre ez alkalmazandó, hivatkozhatnak e rendelkezésre. Lásd: 2013. szeptember 24-i Demirkan ítélet (C-221/11, EU:C:2013:583, 38. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

76. A „standstill” klauzula általános jelleggel tiltja minden olyan új intézkedés bevezetését, amelynek a tárgya vagy következménye, hogy a török állampolgárok valamely tagállam területén való szolgáltatásnyújtási szabadságát korlátozóbb feltételektől tegyék függővé, mint amelyek rájuk a kiegészítő jegyzőkönyv e tagállamra vonatkozó hatálybalépésekor vonatkoztak.[54] Annak eldöntése érdekében, hogy az említett klauzulával ellentétes-e a szóban forgóhoz hasonló nemzeti szabályozás, tehát meg kell vizsgálni, hogy az tartalmaz-e a szolgáltatásnyújtás szabadságát érintő korlátozást, és ha igen, hogy e korlátozás újnak tekinthető-e.[55]

77. Ami elsőként azt a kérdést illeti, hogy az alapeljárásban szereplő szabályozás tartalmaz-e a szolgáltatásnyújtás szabadságát érintő *korlátozást*, arra álláspontom szerint igenlő választ kell adni. E tekintetben emlékeztetek arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az olyan belső szabályozás, amely a nemzeti területen egy másik tagállamban letelepedett vállalkozás részéről a szolgáltatásnyújtás gyakorlását engedély kiadásától teszi függővé, az EUMSZ 56. cikkben szereplő alapvető elv korlátozását jelenti.[56]

78. Ami másodszor azt a kérdést illeti, hogy a szóban forgó szabályozás új korlátozást valósít-e meg, el kell dönteni, hogy e szabályozás újszerű jelleget mutat-e abban az értelemben, hogy annak az a következménye, hogy nehezebbé válik a török fuvarozók helyzete ahhoz képest, amely azokból a szabályokból következett, amelyek rájuk Ausztriában e tagállam tekintetében a kiegészítő jegyzőkönyv hatálybalépésekor vonatkoztak.[57]

79. E tekintetben az osztrák kormány rámutat, hogy a közúti áruszállításról szóló osztrák–török megállapodásban előírt kvótarendszer már hatályban volt, amikor a kiegészítő jegyzőkönyv az Osztrák Köztársaság vonatkozásában az Unióhoz történt 1995. január 1-jei csatlakozása során hatályba lépett.[58]

80. Azzal, hogy e kérdést a kérdést előterjesztő bíróságnak meg kell vizsgálnia, úgy tűnik tehát, hogy a szóban forgó osztrák szabályozás nem tartalmazza a szolgáltatásnyújtás szabadságának a kiegészítő jegyzőkönyv 41. cikke (1) bekezdése értelmében vett új korlátozását.[59]

### *4. Az állampolgárság alapján történő hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvéről az EGK–Törökország társulási megállapodás 9. cikkére figyelemmel*

81. CX úgy véli, hogy a szóban forgó osztrák szabályozás a török fuvarozókkal szembeni hátrányos megkülönböztetéshez vezet, megsértve az EGK–Törökország társulási megállapodás 9. cikkét, mivel a szállítások kvótarendszeréhez kapcsolódó korlátozások nem érvényesülnek az Unióban letelepedett fuvarozókkal szemben.[60]

54 Lásd: 2013. szeptember 24-i Demirkan ítélet (C-221/11, EU:C:2013:583, 39. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

55 Lásd: 2003. október 21-i Abatay és társai ítélet (C-317/01 és C-369/01, EU:C:2003:572, 110. pont).

56 2003. október 21-i Abatay és társai ítélet (C-317/01 és C-369/01, EU:C:2003:572, 111. pont). A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a Szerződés rendelkezései keretében a szolgáltatásnyújtás szabadsága tekintetében elfogadott elveket, amennyire csak lehetséges, ki kell terjeszteni a török állampolgárokra, annak érdekében, hogy a szerződő felek között megszűnjenek a szolgáltatásnyújtás szabadságának korlátozásai. Lásd: 2013. szeptember 24-i Demirkan ítélet (C-221/11, EU:C:2013:583, 43. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

57 Lásd ebben az értelemben: 2003. október 21-i Abatay és társai ítélet (C-317/01 és C-369/01, EU:C:2003:572, 116. pont).

58 Az osztrák kormány másodlagosan előadja, hogy a szóban forgó szabályozást mindenféleképpen közérdeken alapuló kényszerítő indok igazolja – többek között a gazdaság érdekei, valamint a lakosság és a környezet védelme. A Bizottság szerint semmi sem utal arra, hogy a szóban forgó szabályozás összeegyeztethetetlen lenne a „standstill” klauzulával. CX és a magyar kormány nem nyilatkozott a szóban forgó szabályozás „standstill” klauzulával való összeegyeztethetőségének kérdéséről.

59 Ehhez hozzáteszem, hogy álláspontom szerint a török fuvarozók részére a közúti áruszállításról szóló osztrák török megállapodás alapján megállapított kvóta méretének folyamatos kiigazítása nem tekinthető a kiegészítő jegyzőkönyv 41. cikkének (1) bekezdése értelmében vett új korlátozásnak. E tekintetben emlékeztetek arra, hogy az engedélyek számát az érintett államok közötti kétoldalú tárgyalások során határozzák meg, többek között a gazdasághoz kapcsolódó érdekek és a nemzetközi forgalom mértékének figyelembevételével. Lásd a jelen indítvány 54. pontját, valamint a GütbefG 8. §-ának (3) bekezdését.

60 Lásd a jelen indítvány 34. pontját.

82. Az osztrák és a magyar kormányhoz, valamint a Bizottsághoz hasonlóan úgy vélem, hogy az alapeljárásban szereplőhöz hasonló szabályozás, az alábbi okok miatt nem ellentétes az EGK–Törökország társulási megállapodás 9. cikkével.

83. Először is úgy vélem, hogy az EGK–Törökország társulási megállapodás 9. cikke nem alkalmazható az ilyen szabályozásra. Szövegezése szerint ugyanis e rendelkezés „azon különleges rendelkezések sérelme nélkül [alkalmazandó], amelyek a [megállapodás 8. cikke] alapján *meghozatalra kerülhetnek*”.[61] Noha az EGK–Törökország társulás fejlődésének jelenlegi állása szerint nem léteznek különös szabályok a közlekedést illetően,[62] nem zárható ki, hogy a Társulási Tanács az EGK–Törökország társulási megállapodás 15. cikke, illetve a kiegészítő jegyzőkönyv 42. cikke alapján esetleg elfogadhat ilyen szabályokat. Amint arra a Bizottság megalapozottan mutat rá, az EGK–Törökország társulási megállapodás 9. cikkének az alapeljárásban szereplőhöz hasonló szabályozásra való alkalmazása tehát előrevetítené a közlekedés területén elfogadott esetleges szabályozás tartalmát.

84. Másodszor, még ha feltételezzük is, hogy az EGK–Törökország társulási megállapodás 9. cikke alkalmazandó az alapeljárásban szereplőhöz hasonló szabályozásra, úgy vélem, hogy az ilyen szabályozás nem eredményez az e rendelkezés értelmében vett hátrányos megkülönböztetést.

85. E tekintetben elegendő azt megállapítani, hogy a szóban forgó osztrák szabályozás semmilyen megkülönböztetést nem alkalmaz a fuvarozó letelepedésének helyétől függően.[63] A CX által hivatkozott, attól függően differenciált bánásmód, hogy a fuvarozó valamely tagállamban letelepedett-e, vagy nem, pusztán az Unióban letelepedett fuvarozókra és a Törökországban letelepedett fuvarozókra vonatkozó különböző szabályozási keretek következménye. Míg az előbbiekre a nemzetközi közlekedésre vonatkozó, többek között az 1072/2009 rendelet által kialakított közös szabályok vonatkoznak, addig az utóbbiak nem tartoznak ilyen szabályok hatálya alá.

86. Ebből következik, hogy kizárólag az Unióban letelepedett fuvarozóknak van lehetőségük arra, hogy az 1072/2009 rendeletnek megfelelően kiadott közösségi engedélyre hivatkozzanak, amely a szóban forgó osztrák szabályozás követelményeinek megfelelő engedélyformák egyike. A török fuvarozók esetében, akiknek a tevékenysége nem tartozik az 1072/2009 rendelet hatálya alá, e lehetőség nem áll fenn, így e fuvarozók kötelesek más engedélyformákat igénybe venni annak érdekében, hogy megfeleljenek a szóban forgó osztrák szabályozás követelményeinek.[64] E különbség, amely az uniós fuvarozókra és a török fuvarozókra alkalmazandó szabályok eltéréseinek következménye, nem küszöbölhető ki az EGK–Törökország társulási megállapodás 9. cikke révén. Másként fogalmazva, úgy vélem, hogy e rendelkezésre nem lehet hivatkozni annak érdekében, hogy elérjék a nemzetközi fuvarozás területének olyan liberalizációját, amelyet az EGK–Törökország társulási megállapodás szerződő felei mindeddig nem kívántak elérni.[65]

87. Ennek alapján azt javaslom, hogy a Bíróság állapítsa meg, hogy az alapeljárásban szereplőhöz hasonló szabályozás nem ellentétes az EGK–Törökország társulási megállapodás 9. cikkével.

61 Kiemelés tőlem.

62 Lásd a jelen indítvány 43. pontját.

63 Lásd a jelen indítvány 15–20. pontját.

64 Lásd a jelen indítvány 30–32. pontját.

65 Lásd a jelen indítvány 56. pontját is.

## V. Végkövetkeztetés

88. A fenti megfontolásokra tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság a következőképpen válaszoljon a Verwaltungsgerichtshof (legfelsőbb közigazgatási bíróság, Ausztria) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre:

Az egyrészről a Török Köztársaság, másrészről az Európai Gazdasági Közösség tagállamai és a Közösség által 1963. szeptember 12-én Ankarában aláírt, a Közösség nevében az 1963. december 23-i 64/732/EGK tanácsi határozattal megkötött, jóváhagyott és megerősített megállapodással, a Közösség nevében az 1972. december 19-i 2760/72/EGK tanácsi rendelettel megkötött, jóváhagyott és megerősített, Brüsszelben 1970. november 23-án aláírt kiegészítő jegyzőkönyvvel, valamint a Társulási Tanácsnak a vámunió záró szakaszának bevezetéséről szóló, 1995. december 22-i határozatával nem ellentétes az alapeljárásban szereplőhöz hasonló nemzeti szabályozás, amely szerint a Törökországban székhellyel rendelkező árufuvarozó vállalkozók csak akkor végezhetnek az Ausztria területére irányuló, vagy azon áthaladó, kereskedelmi jellegű nemzetközi áruszállítást gépjárművel, ha a gépjármű tekintetében rendelkeznek az Osztrák Köztársaság és a Török Köztársaság közötti kétoldalú megállapodásban megállapított kvóta keretében kiállított igazolásokkal, vagy engedélyt kaptak az egyes áruszállításokra, amely esetben az adott áruszállításhoz nyomós közérdeknek kell fűződnie, és a kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy a szállítás nem váltható ki sem szervezési intézkedésekkel, sem más közlekedési eszköz igénybevételével, feltéve hogy a kérdést előterjesztő bíróság megbizonyosodik arról, hogy e szabályozás nem jelenti a szolgáltatásnyújtás szabadságának a kiegészítő jegyzőkönyv 41. cikkének (1) bekezdése értelmében vett új korlátozását.