TEISINGUMO TEISMO (aštuntoji kolegija) NUTARTIS

2026 m. sausio 27 d.*

(Tekstas ištaisytas 2026 m. gegužės 20 d. nutartimi)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnis – Pagrįstų abejonių visiškai nekeliantis atsakymas – Atsakymas, kuris aiškiai matyti iš jurisprudencijos – Transeuropinis transporto tinklas – Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 – Kelių transporto infrastruktūra – 19 straipsnio d punktas – Stovėjimo vietos – 39 straipsnio 2 dalies c punktas – Poilsio aikštelės – Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 – 8a straipsnis – Informacija apie saugias ir saugomas stovėjimo aikšteles – Nacionalinės teisės nuostatos, pagal kurias privačioje žemėje draudžiama įrengti automagistralių paslaugų aikšteles, įskaitant saugomas automobilių stovėjimo aikšteles – SESV 56 straipsnis – Netaikymas – Išimtinai vidaus situacija“

Byloje C-439/25

dėl *Curtea de Apel Timişoara* (Timišoaros apeliacinis teismas, Rumunija) 2025 m. birželio 10 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2025 m. liepos 4 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

(Ištaisyta 2026 m. gegužės 20 d. nutartimi) **OMV Petrom Marketing SRL**

prieš

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA,

ZR,

LN

TEISINGUMO TEISMAS (aštuntoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkė O. Spineanu-Matei, teisėjai N. Piçarra (pranešėjas) ir N. Fenger,

generalinis advokatas A. Rantos,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į tai, kad išklausius generalinį advokatą nuspręsta priimti sprendimą motyvuota nutartimi pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnį,

* Proceso kalba: rumunų.

priima šią

Nutartį

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013, p. 1), 6 konstatuojamosios dalies, 19 straipsnio d punkto ir 39 straipsnio 2 dalies c punkto, 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiančio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006, p. 1), iš dalies pakeisto 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2020/1054 (OL L 249, 2020, p. 1) (toliau – Reglamentas Nr. 561/2006), 8a straipsnio ir SESV 56 straipsnio išaiškinimo.

2 (Ištaisyta 2026 m. gegužės 20 d. nutartimi) Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *OMV Petrom Marketing SRL* (toliau – OMV) ginčą su *Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA* (Nacionalinė kelių infrastruktūros valdymo bendrovė, Rumunija) (toliau – CNAIR) ir ZR bei LN dėl administracinių aktų, kuriais CNAIR patvirtino saugomos automobilių stovėjimo aikštelės, degalinės, elektromobilių greitojo įkrovimo stoties ir apgyvendinimo bei kitų paslaugų teikimo zonos statybą šalia automagistralės A1 Pečikos savivaldybėje (Rumunija) esančiuose privačiuose žemės sklypuose, galiojimo.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

Pirminė teisė

3 Pagal SESV 56 straipsnio pirmą pastraipą Europos Sąjungoje uždraudžiami laisvės teikti paslaugas apribojimai, taikomi valstybių narių nacionaliniams subjektams, kurie yra įsisteigę kitoje valstybėje narėje negu valstybė, kurios subjektas yra asmuo, kuriam tos paslaugos teikiamos.

Reglamentas Nr. 561/2006

4 Reglamento Nr. 561/2006 8a straipsnyje numatyta:

„1. [Europos] Komisija užtikrina, kad informacija apie saugias ir apsaugotas stovėjimo aikštelės būtų lengvai prieinama vairuotojams, vežantiems krovinius ir keleivius keliais. Komisija paskelbia visų stovėjimo aikštelių, kurios yra sertifikuotos, sąrašą, kad vairuotojams būtų užtikrintos šios tinkamos priemonės:

– įsibrovimo aptikimas ir prevencija,

– apšvietimas ir matomumas,

– avarinių atvejų kontaktiniai punktai ir procedūros,

– lyčių požiūriu tinkamos sanitarinės patalpos,

– galimybės nusipirkti maisto ir gėrimų,

– komunikacijos tinklų jungtys,

– elektros energijos tiekimas.

Tokių stovėjimo aikštelių sąrašas pateikiamas bendroje oficialioje interneto svetainėje, kuri reguliariai atnaujinama.

<...>

3. Visos sertifikuotos stovėjimo aikštelės gali nurodyti, kad jos yra sertifikuotos laikantis Sąjungos standartų ir procedūrų.

Pagal [Reglamento Nr. 1315/2013] 39 straipsnio 2 dalies c punktą valstybės narės raginamos [skatina] įrengti stovėjimo vietas komerciniams kelių naudotojams.

<...>“

Reglamentas Nr. 1315/2013

5 Reglamentas Nr. 1315/2013 nuo 2024 m. liepos 18 d. buvo panaikintas 2024 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2024/1679 dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros Sąjungos gairių, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2021/1153 ir (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 (OL L 2024/1679), 68 straipsniu. Vis dėlto, atsižvelgiant į pagrindinės bylos faktinių aplinkybių susiklostymo datą, jis *ratione temporis* taikomas šioje byloje.

6 Reglamento Nr. 1315/2013 6 konstatuojamojoje dalyje buvo nustatyta:

„formuojant transeuropinio transporto tinklo politiką, reikia atsižvelgti į transporto politikos ir infrastruktūros valdymo pokyčius. Pagrindinis subjektas, atsakingas už transporto infrastruktūros kūrimą ir techninę priežiūrą, tebėra valstybės narės. Tačiau kiti subjektai, įskaitant privačiojo sektoriaus partnerius, taip pat tapo svarbūs diegiant daugiarūšiam transportui skirtą transeuropinį transporto tinklą ir darant susijusias investicijas, įskaitant regionines ir vietos valdžios institucijas, infrastruktūros valdytojus, koncesininkus arba uostų ir oro uostų administracijas“.

7 Šio reglamento 1 straipsnio „Dalykas“ 1 dalyje buvo numatyta:

„Šiuo reglamentu nustatomos transeuropinio transporto tinklo, kurį sudaro dviejų dalių struktūra, sudaryta iš visuotinio tinklo ir pagrindinio tinklo, plėtros gairės; pastarasis yra nustatomas visuotinio tinklo pagrindu.“

8 Minėto reglamento 19 straipsnis „Kelių infrastruktūros plėtros prioritetai“ buvo suformuluotas taip:

„Skatinant su kelių infrastruktūra susijusius bendros svarbos projektus, be 10 straipsnyje nustatytų bendrųjų prioritetų, pirmenybė teikiama:

<...>

d) komercinių naudotojų aprūpinimui tinkamu kiekiu stovėjimo vietų, užtikrinant tinkamą saugos ir patikimumo lygį;

<...>“

9 Šio reglamento 39 straipsnio „Infrastruktūros reikalavimai“ 2 dalyje nurodyta:

„Pagrindinio tinklo infrastruktūra turi atitikti visus II skyriuje nustatytus reikalavimus. Be to, nedarant poveikio 3 daliai, pagrindinio tinklo infrastruktūra turi atitikti šiuos reikalavimus:

<...>

c) kelių transporto infrastruktūra:

<...>

– poilsio aikštelių įrengimas automagistralėse maždaug kas 100 [kilometrų] atsižvelgiant į visuomenės, rinkos ir aplinkos poreikius, siekiant, *inter alia*, komercinius kelių naudotojus aprūpinti tinkamu kiekiu stovėjimo vietų ir užtikrinti tinkamą saugos ir saugumo lygį;

<...>“

Rumunijos teisė

10 Pagrindinės bylos aplinkybėms taikytinos redakcijos 1997 m. rugpjūčio 28 d. *Ordonanța Guvernului Nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor* (Vyriausybės potvarkis Nr. 43/1997 dėl keliams taikomos tvarkos) (pakartotinai paskelbtas *Monitorul Oficial al României*, I dalis, Nr. 237, 1998 m. birželio 29 d.) (toliau – OG Nr. 43/1997) 2 straipsnio 1–3 dalyse nustatyta:

„1. Keliai yra nacionalinės transporto sistemos dalis.

2. Keliai yra antžeminės susisiekimo linijos, specialiai įrengtos transporto priemonių ir pėsčiųjų eismui.

3. Sudedamoji kelių dalis yra: <...>, stovėjimo aikštelės <...>, paslaugų ar kontrolės vietos <...>“

11 OG Nr. 43/1997 6 straipsnio 1 dalies a punkte įtvirtinta:

„1. Valstybinės svarbos keliai yra valstybės viešoji nuosavybė ir apima valstybinius kelius, kuriais užtikrinamos jungtys su šalies sostine, rajonų centrais, valstybinės svarbos vietomis, tarpusavyje bei su kaimyninėmis šalimis, ir gali būti klasifikuojami taip:

a) automagistralės – didelio pralaidumo ir greičio keliai, skirti tik motorinių transporto priemonių eismui, nenaudojami šalia jų esančių teritorijų poreikiams, dviejų eismo krypčių, atskirtų centrine skiriamąja juosta, kuriuose yra ne mažiau kaip po dvi kiekvienos eismo krypties eismo juostas, taip pat avarinė juosta, su įvairių lygių ir ribotos prieigos sankryžomis, į kuriuos motorinėms transporto priemonėms įvažiuoti ir iš jų išvažiuoti leidžiama tik specialiai įrengtais prieigos keliais.“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

12 Nuo 2020 m. liepos mėn. iki 2021 m. gruodžio mėn. CNAIR priėmė kelis aktus, kuriais patvirtino paslaugų aikštelių, apimančių saugomą automobilių stovėjimo aikštelę, degalinę, elektromobilių greitojo įkrovimo stotį ir apgyvendinimo bei kitų paslaugų teikimo zonas, įrengimą dviejuose šalia automagistralės A1 Pečikos savivaldybėje (Rumunija) esančiuose ZR ir LN priklausančiuose privačiuose žemės sklypuose.

13 2021 m. gruodžio 15 d. Pečikos savivaldybės meras išdavė ZR ir LN leidimus įrengti šias aikšteles.

14 (Ištaisyta 2026 m. gegužės 20 d. nutartimi) 2021 m. gruodžio 17 d. ZR ir LN pardavė atitinkamus žemės sklypus OMV ir perleido jai visas iš su šiais žemės sklypais susijusių leidimų kylančias teises. Tapusi šių žemės sklypų savininke, OMV pradėjo minėtų aikštelių įrengimo darbus pagal išduotus leidimus.

15 (Ištaisyta 2026 m. gegužės 20 d. nutartimi) 2022 m. balandžio mėn. CNAIR pareiškė ieškinį ZR ir LN, siekdama, kad, pirma, būtų panaikintos nuomonės, pritarimai ir leidimai, kuriuos ji jiems išdavė dėl šių aikštelių įrengimo, bei visi tuo remiantis priimti aktai ir, antra, būtų atkurta ankstesnė žemės sklypų padėtis. OMV pateikė prašymą leisti jai įstoti į šią bylą.

16 2024 m. balandžio 3 d. sprendimu *Tribunalul Arad* (Arado apygardos teismas, Rumunija) atmetė CNAIR ieškinį kaip nepagrįstą ir iš esmės nusprendė, kad pagal nacionalinę teisę leidžiama įrengti poilsio ir stovėjimo aikštelės privačiuose žemės sklypuose.

17 2024 m. lapkričio 5 d. sprendimu *Curtea de Apel Timişoara* (Timišoaros apeliacinis teismas, Rumunija) patenkino CNAIR skundą ir panaikino 2024 m. balandžio 3 d. sprendimą. Remdamasis OG Nr. 43/1997 2 straipsnio 1–3 dalimis ir 6 straipsnio 1 dalies a punktu, jis nusprendė, kad automagistralių paslaugų aikštelės, įskaitant saugomas stovėjimo aikštelės, yra sudedamoji valstybinės svarbos kelių dalis ir todėl turi būti įrengiamos viešosios nuosavybės teise valstybei priklausančiuose žemės sklypuose.

18 (Ištaisyta 2026 m. gegužės 20 d. nutartimi) Minėtam teismui (šis teismas pateikė prašymą priimti prejudicinį sprendimą ir yra galutinės instancijos teismas) OMV pateikė prašymą atnaujinti procesą dėl 2024 m. lapkričio 5 d. sprendimo ir teigė, kad juo buvo pažeistos kelios reglamentų Nr. 561/2006 bei Nr. 1315/2013 nuostatos ir SESV 56 straipsnyje įtvirtintas laisvės teikti paslaugas principas.

19 Dėl tariamo reglamentų Nr. 561/2006 ir Nr. 1315/2013 nuostatų pažeidimo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas konstatuoja, kad šie reglamentai nenumato jokios taisyklės, susijusios su žemės sklypų, skirtų automagistralių stovėjimo ar paslaugų aikštelėms, nuosavybės viešu ar privačiu pobūdžiu. Vis dėlto jis abejoja dėl to, ar pagal Sąjungos teisę draudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, kuriose numatytas draudimas įrengti tokias aikšteles privačiuose žemės sklypuose, ir todėl jam kyla klausimas, ar Reglamento Nr. 561/2006 8a straipsnis ir Reglamento Nr. 1315/2013 19 straipsnio d punktas bei 39 straipsnio 2 dalies c punktas turi būti aiškinami taip, kad jais pripažįstama teisė įrengti tas aikšteles tokiuose žemės sklypuose.

20 Tas teismas taip pat pažymi, kad Reglamento Nr. 1315/2013 6 konstatuojamojoje dalyje neminimos jokios „privačiojo sektoriaus partneriams“ transeuropinių transporto tinklų srityje suteiktos teisės. Be to, jo nuomone, šių partnerių svarba diegiant daugiarūšiam transportui skirtą transeuropinį transporto tinklą nėra pakankama, kad būtų atmesta galimybė valstybei narei uždrausti įrengti automagistralių stovėjimo ar paslaugų aikšteles privačiuose žemės sklypuose.

21 (Ištaisyta 2026 m. gegužės 20 d. nutartimi) Dėl tariamo SESV 56 straipsnio pažeidimo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad, pirma, OMV yra Rumunijos juridinis asmuo, teikiantis paslaugas Rumunijos teritorijoje, ir, antra, stovėjimo ir paslaugų aikštelių įrengimas bei eksploatavimas šioje teritorijoje yra išimtinai Rumunijos vidaus situacija, juolab kad kitų valstybių narių piliečiai, kurie ateityje galėtų būti šiose aikštelėse OMV teikiamų paslaugų gavėjai, nevyktų į Rumuniją tam, kad galėtų pasinaudoti šiomis su tranzitu keliais susijusiomis paslaugomis. Be to, šis teismas pabrėžia, kad draudimas įrengti tokias aikšteles šalia automagistralių esančiuose privačiuose žemės sklypuose vienodai taikomas visiems ūkio subjektams, neatsižvelgiant į jų ir tų paslaugų gavėjų nacionalinę priklausomybę ar pilietybę, ir neatrodo, kad jis netiesiogiai sudaro palankesnes sąlygas Rumunijoje įsisteigusiems paslaugų teikėjams.

22 Atsižvelgdamas, pirma, į tai, kad sprendimas, kuris turi būti priimtas pagrindinėje byloje, bus galutinis, ir, antra, į laisvės teikti paslaugas Sąjungoje svarbą, šios srities sudėtingumą ir specifinių Sąjungos teisės taisyklių kelių transporto srityje egzistavimą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano esant tikslinga kreiptis į Teisingumo Teismą dėl SESV 56 straipsnio taikymo tokioje situacijoje, kokia nagrinėjama pagrindinėje byloje, kai Rumunijoje registruotas paslaugų teikėjas ketina teikti su kelių transportu Rumunijos automagistralėse susijusias paslaugas jų gavėjams, kurie gali būti kitų valstybių narių piliečiai.

23 Šiomis aplinkybėmis *Curtea de Apel Timişoara* (Timišoaros apeliacinis teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar pagal [Reglamento Nr. 1315/2013] 19 straipsnio d punktą, 39 straipsnio 2 dalies c punktą, [Reglamento Nr. 561/2006] 8a straipsnio nuostatas bei visus [Sąjungos] teisės aktus, kuriais reglamentuojamos automagistralių poilsio aikštelės ir saugomos automobilių stovėjimo aikštelės, draudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, pagal kurias neleidžiama tokių stovėjimo aikštelių įrengti privačioje žemėje?

2. Ar pagal [Reglamento Nr. 1315/2013] 6 konstatuojamosios dalies nuostatas draudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, pagal kurias neleidžiama tokių stovėjimo aikštelių įrengti privačioje žemėje?

3. Ar SESV 56 straipsnio nuostatos ir visos [Sąjungos] teisės nuostatos dėl laisvės teikti paslaugas taikomos tuo atveju, kai prašymą atnaujinti procesą pateikusi šalis <...> yra Rumunijoje įregistruota paslaugų teikėja, ketinanti teikti su kelių transportu Rumunijos automagistralėse susijusias paslaugas gavėjams, kurie gali būti kitų [Sąjungos] valstybių narių piliečiai?

4. Jei šioje byloje taikytinos SESV 56 straipsnio nuostatos ir visi [Sąjungos] teisės aktai, susiję su laisve teikti paslaugas, ar pagal juos draudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, pagal kurias privačiuose žemės sklypuose neleidžiama nei įrengti paslaugų aikštelių, nei teikti tokios rūšies – automagistralių saugomų automobilių stovėjimo aikštelių – paslaugų?“

Dėl prejudicinių klausimų

24 Pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnį Teisingumo Teismas, vadovaudamasis teisėjo pranešėjo siūlymu ir išklausęs generalinį advokatą, bet kada gali nuspręsti priimti sprendimą motyvuota nutartimi, jei atsakymas į klausimą, dėl kurio pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą, gali būti aiškiai nustatytas iš jurisprudencijos arba nekelia jokių pagrįstų abejonių.

25 Nagrinėjamu atveju reikia taikyti Procedūros reglamento 99 straipsnį, nes, pirma, atsakymas į pirmąjį ir antrąjį klausimus nekelia jokių pagrįstų abejonių ir, antra, atsakymą į trečiąjį klausimą galima aiškiai nustatyti iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos.

Dėl pirmojo ir antrojo klausimų

26 Pirmaisiais dviem klausimais, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar pagal Reglamento Nr. 1315/2013 19 straipsnio d punktą ir 39 straipsnio 2 dalies c punktą, siejamus su šio reglamento 6 konstatuojamąja dalimi, bei Reglamento Nr. 561/2006 8a straipsnį draudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, pagal kurias draudžiama įrengti automagistralių paslaugų aikštelės privačioje žemėje.

27 Pirmiausia reikia priminti, kad, remiantis Reglamento Nr. 1315/2013 1 straipsnio 1 dalimi, šiuo reglamentu nustatomos transeuropinio transporto tinklo, kurį sudaro dviejų dalių struktūra, sudaryta iš visuotinio tinklo ir pagrindinio tinklo, plėtros gairės; pastarasis tinklas yra nustatomas visuotinio tinklo pagrindu.

28 Šio reglamento 19 straipsnio d punkte, kuriuo reglamentuojama visuotinio tinklo plėtra, yra įtvirtinta valstybių narių pareiga, skatinant su kelių infrastruktūra susijusius bendros svarbos projektus, pirmenybę teikti komercinių naudotojų aprūpinimui tinkamu skaičiumi stovėjimo vietų, užtikrinant tinkamą saugos ir patikimumo lygį.

29 Šio reglamento III skyriaus 39 straipsnio 2 dalies c punkte, susijusiame su pagrindinio tinklo plėtra, numatyta, kad poilsio aikštelės turi būti įrengiamos šio tinklo automagistralėse maždaug kas 100 km atsižvelgiant į visuomenės, rinkos ir aplinkos poreikius, siekiant, *inter alia*, komercinius kelių naudotojus aprūpinti tinkamu skaičiumi saugomų ir saugių stovėjimo vietų.

30 Iš šių nuostatų formuluotės matyti, kad jose nustatyti tikslai, susiję su poilsio ir stovėjimo aikštelių įrengimu, tačiau nenumatyta reikalavimų dėl žemės sklypų, kuriuose šios aikštelės turi būti įrengtos, viešo ar privataus pobūdžio.

31 Šio aiškinimo negali paneigti Reglamento Nr. 1315/2013 6 konstatuojamoji dalis, kurioje tik konstatuojama, kad kiti subjektai nei valstybės narės, įskaitant „privačiojo sektoriaus partnerius“, taip pat yra svarbūs diegiant daugiarūšiam transportui skirtą transeuropinį transporto tinklą ir darant būtinas investicijas. Bet kuriuo atveju iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad Sąjungos teisės akto preambulė neturi privalomosios teisinės galios ir ja negali būti remiamasi aiškinant atitinkamo akto nuostatas akivaizdžiai jų formuluotei priešinga prasme (šiuo klausimu žr. 2012 m. birželio 28 d. Sprendimo *Caronna*, C-7/11, EU:C:2012:396, 40 punktą ir 2022 m. sausio 20 d. Sprendimo *Air Berlin*, C-165/20, EU:C:2022:42, 55 punktą).

32 Be to, pagal Reglamento Nr. 561/2006 8a straipsnio 1 dalį Komisija įpareigojama užtikrinti, kad informacija apie saugias ir saugomas stovėjimo aikštelės būtų lengvai prieinama vairuotojams, ir paskelbti reguliariai atnaujinamoje oficialioje interneto svetainėje stovėjimo aikštelių, kurios yra sertifikuotos, sąrašą. Šio 8a straipsnio 3 dalyje primenama, kad pagal Reglamento Nr. 1315/2013 39 straipsnio 2 dalies c punktą valstybės narės turi skatinti įrengti stovėjimo vietas komerciniams kelių naudotojams.

33 Atsižvelgiant į šios nutarties 28 ir 29 punktuose nurodytas nuostatas, reikia konstatuoti, kad Reglamento Nr. 561/2006 8a straipsnyje nenustatyta jokių reikalavimų, susijusių su žemės sklypų, kuriuose turi būti įrengtos automagistralių paslaugų aikštelės, viešu ar privačiu pobūdžiu. Konkrečiai kalbant, juo nereikalaujama, kad valstybės narės leistų įrengti tokias aikštelės privačioje žemėje.

34 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pirmuosius du klausimus reikia atsakyti taip: Reglamento Nr. 1315/2013 19 straipsnio d punktas ir 39 straipsnio 2 dalies c punktas, siejami su šio reglamento 6 konstatuojamąja dalimi, ir Reglamento Nr. 561/2006 8a straipsnis turi būti aiškinami taip, kad pagal juos nedraudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, kuriomis draudžiama įrengti automagistralių paslaugų aikštelės privačioje žemėje.

Dėl trečiojo klausimo

35 Trečiuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar SESV 56 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad jis taikomas valstybėje narėje įsteigtai bendrovei, kuri pradėjo automagistralės paslaugų aikštelės įrengimo darbus toje valstybėje narėje ir kuriai, vykstant teismo procesui dėl šiuo tikslu išduotų leidimų panaikinimo, taikomos nacionalinės teisės nuostatos, kuriomis draudžiama įrengti tokias aikštelės privačioje žemėje.

36 Remiantis Teisingumo Teismo suformuota jurisprudencija, SESV nuostatos dėl įsisteigimo laisvės, laisvo paslaugų teikimo ir laisvo kapitalo judėjimo netaikomos situacijai, jeigu visi jos elementai susiję tik su viena valstybe nare (2016 m. lapkričio 15 d. Sprendimo *Ullens de Schooten*, C-268/15, EU:C:2016:874, 47 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija ir 2023 m. kovo 2 d. Sprendimo *Bursa Română de Mărfuri*, C-394/21, EU:C:2023:146, 48 punktas).

37 Esant tokiai situacijai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi nurodyti, kodėl, nepaisant visiškai vidinio pobūdžio, jo nagrinėjamas ginčas turi sąsają su pagrindines laisves reglamentuojančiomis Sąjungos teisės nuostatomis, dėl kurios prašomas prejudicinis išaiškinimas tampa būtinas šiai bylai išnagrinėti (šiuo klausimu žr. 2016 m. lapkričio 15 d. Sprendimo *Ullens de Schooten*, C-268/15, EU:C:2016:874, 55 punktą ir 2024 m. spalio 17 d. Sprendimo *FA.RO. di YK & C.*, C-16/23, EU:C:2024:886, 40 punktą).

38 Prašyme priimti prejudicinį sprendimą ši sąsaja turi būti įrodyta ne abstrakčiomis ar hipotetinėmis, o tikromis ir patvirtintomis aplinkybėmis. Taigi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas negali, esant išimtinai vidaus situacijai, paprasčiausiai pateikti informacijos, kuri galėtų leisti nepaneigti tokios sąsajos, tačiau, atvirkščiai, jis turi pateikti objektyvių ir nuoseklių įrodymų, kuriais remdamasis Teisingumo Teismas galėtų patikrinti, ar tokia sąsaja yra (šiuo klausimu žr. 2023 m. kovo 2 d. Sprendimo *Bursa Română de Mărfuri*, C-394/21, EU:C:2023:146, 52 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją ir 2024 m. vasario 22 d. Sprendimo *Ente Cambiano società cooperativa per azioni*, C-660/22, EU:C:2024:152, 28 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

39 (Ištaisyta 2026 m. gegužės 20 d. nutartimi) Nagrinėjamu atveju pats prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad, pirma, OMV yra Rumunijos juridinis asmuo, teikiantis savo paslaugas Rumunijos teritorijoje, ir, antra, automagistralių paslaugų aikštelių įrengimas bei eksploatavimas jos teritorijoje yra išimtinai Rumunijos vidaus situacija. Be to, jis pažymi, kad nacionalinės teisės aktuose numatytas draudimas įrengti tokias aikšteles privačiuose žemės sklypuose vienodai taikomas visiems tokių paslaugų teikėjams, neatsižvelgiant į jų ir tų paslaugų gavėjų nacionalinę priklausomybę ar pilietybę, ir neatrodo, kad jis netiesiogiai sudaro palankesnes sąlygas Rumunijoje įsisteigusiems paslaugų teikėjams.

40 (Ištaisyta 2026 m. gegužės 20 d. nutartimi) Tokiomis aplinkybėmis, kurios, kaip pripažįsta šis teismas, yra išimtinai atitinkamos valstybės narės vidaus aplinkybės, jis priduria, kad paslaugos, kurias OMV ketina teikti pagrindinėje byloje nagrinėjamose aikštelėse, yra susijusios su kelių transportu Rumunijos automagistralėmis, todėl kitų valstybių narių piliečiai, kurie ateityje galėtų būti šių paslaugų gavėjai, nevyktų į Rumuniją vien dėl šių paslaugų.

41 Bet kuriuo atveju tvirtinimo, kad dalis būsimų paslaugų teikėjo klientų bus iš kitos valstybės narės nei ta, kurioje jis yra įsisteigęs, nepakanka įrodyti tarpvalstybinei situacijai, kuri galėtų patekti į SESV 56 straipsnio taikymo sritį (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 3 d. Sprendimo *BONVER WIN*, C-311/19, EU:C:2020:981, 25 punktą).

42 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į trečiąjį klausimą reikia atsakyti taip: SESV 56 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad jis netaikomas valstybėje narėje įsteigtai bendrovei, kuri pradėjo automagistralės paslaugų aikštelės įrengimo darbus toje valstybėje narėje ir kuriai, vykstant teismo procesui dėl šiuo tikslu išduotų leidimų panaikinimo, taikomos nacionalinės teisės nuostatos, kuriomis draudžiama įrengti tokias aikšteles privačioje žemėje.

Dėl ketvirtojo klausimo

43 Atsižvelgiant į atsakymą, pateiktą į trečiąjį klausimą, nereikia atsakyti į ketvirtąjį klausimą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

44 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (aštuntoji kolegija) nusprendžia:

1. **2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES, 19 straipsnio d punktas ir 39 straipsnio 2 dalies c punktas, siejami su šio reglamento 6 konstatuojamąja dalimi, ir 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiančio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85, iš dalies pakeisto 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2020/1054, 8a straipsnis**

   turi būti aiškinami taip:

   pagal juos nedraudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, kuriomis draudžiama įrengti automagistralių paslaugų aikštelės privačioje žemėje.

2. **SESV 56 straipsnis**

   turi būti aiškinamas taip:

   jis netaikomas valstybėje narėje įsteigtai bendrovei, kuri pradėjo automagistralės paslaugų aikštelės įrengimo darbus toje valstybėje narėje ir kuriai, vykstant teismo procesui dėl šiuo tikslu išduotų leidimų panaikinimo, taikomos nacionalinės teisės nuostatos, kuriomis draudžiama įrengti tokias aikštelės privačioje žemėje.

Parašai.