



Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Zweite Kammer)

19. Oktober 2017*

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Abkommen zur Gründung einer Assoziation zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Türkei – Art. 9 – Beschluss Nr. 1/95 des Assoziationsrats EG–Türkei – Art. 4, 5 und 7 – Zollunion – Straßentransport – Kraftfahrzeugsteuer – Besteuerung von in der Türkei zugelassenen Lastkraftwagen, die Ungarn im Transit durchfahren“

In der Rechtssache C-65/16

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Verwaltungs- und Arbeitsgericht Szeged, Ungarn) mit Entscheidung vom 18. Januar 2016, beim Gerichtshof eingegangen am 8. Februar 2016, in dem Verfahren

Istanbul Lojistik Ltd

gegen

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság

erlässt

DER GERICHTSHOF (Zweite Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten M. Ilešič, des Richters A. Rosas, der Richterinnen C. Toader und A. Prechal sowie des Richters E. Jarašiūnas (Berichterstatter),

Generalanwalt: H. Saugmandsgaard Øe,

Kanzler: I. Illéssy, Verwaltungsrat,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 19. Januar 2017,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- der Istanbul Lojistik Ltd, vertreten durch S. Habóczky, V. Weiss und A. Nagy, ügyvédek,
- der ungarischen Regierung, vertreten durch M. Tátrai, E. E. Sebestyén, M. Z. Fehér und G. Koós als Bevollmächtigte,
- der italienischen Regierung, vertreten durch G. Palmieri als Bevollmächtigte im Beistand von A. Collabolletta und G. Rocchitta, avvocati dello Stato,

* Verfahrenssprache: Ungarisch.

– der Europäischen Kommission, vertreten durch J. Hottiaux, E. Georgieva und L. Havas als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 6. April 2017

folgendes

Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 9 des Abkommens zur Gründung einer Assoziation zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Türkei, das am 12. September 1963 in Ankara von der Republik Türkei einerseits sowie den Mitgliedstaaten der EWG und der Gemeinschaft andererseits unterzeichnet und durch den Beschluss 64/732/EWG des Rates vom 23. Dezember 1963 im Namen der Gemeinschaft geschlossen, gebilligt und bestätigt wurde (ABl. 1964, 217, S. 3685; im Folgenden: Assoziierungsabkommen EWG–Türkei), der Art. 4, 5 und 7 des Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrates EG–Türkei vom 22. Dezember 1995 über die Durchführung der Endphase der Zollunion (ABl. 1996, L 35, S. 1, im Folgenden: Beschluss Nr. 1/95 des Assoziationsrats), von Art. 3 Abs. 2 AEUV sowie von Art. 1 Abs. 2 und Abs. 3 Buchst. a der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. 2009, L 300, S. 72).
- 2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der Istanbul Lojistik Ltd, einem türkischen Transportunternehmen, und der Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság (Rechtsbehelfsdirektion der nationalen Steuer- und Zollverwaltung, Ungarn) (im Folgenden: Steuerbehörde zweiter Instanz) wegen deren Entscheidung, auf einen Istanbul Lojistik gehörenden Lastkraftwagen eine Steuer zu erheben, die wegen des Überquerens der ungarischen Grenze geschuldet wird.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

- 3 Art. 9 des Assoziierungsabkommens EWG–Türkei lautet:

„Die Vertragsparteien erkennen an, dass für den Anwendungsbereich des Abkommens unbeschadet der besonderen Bestimmungen, die möglicherweise auf Grund von Artikel 8 noch erlassen werden, dem in Artikel 7 des Vertrages zur Gründung der Gemeinschaft verankerten Grundsatz entsprechend jede Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit verboten ist.“
- 4 Das am 23. November 1970 in Brüssel unterzeichnete und mit der Verordnung (EWG) Nr. 2760/72 des Rates vom 19. Dezember 1972 (ABl. 1972, L 293, S. 1) im Namen der Gemeinschaft geschlossene, gebilligte und bestätigte Zusatzprotokoll (im Folgenden: Zusatzprotokoll), das dem Assoziierungsabkommen EWG–Türkei als Anhang beigefügt ist, ist nach seinem Art. 62 Bestandteil dieses Abkommens.

5 Art. 42 des Zusatzprotokolls bestimmt in Abs. 1:

„Der Assoziationsrat dehnt die Bestimmungen des Vertrages zur Gründung der Gemeinschaft, die den Verkehr betreffen, entsprechend den von ihm vor allem unter Berücksichtigung der geografischen Lage der Türkei festgelegten Einzelheiten auf die Türkei aus. Er kann unter den gleichen Bedingungen die Akte, welche die Gemeinschaft zur Durchführung dieser Bestimmungen für den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr erlassen hat, auf die Türkei ausdehnen.“

6 Art. 1 des Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrats lautet:

„Unbeschadet des [Assoziierungsabkommens EWG–Türkei] sowie der zugehörigen Zusatz- und Ergänzungsprotokolle legt der Assoziationsrat hiermit die Vorschriften für die in den Artikeln 2 und 5 des genannten Abkommens festgelegte Durchführung der Endphase der Zollunion fest.“

7 Kapitel I dieses Beschlusses über den freien Warenverkehr und die Handelspolitik enthält einen mit „Beseitigung der Zölle und der Abgaben gleicher Wirkung“ überschriebenen Abschnitt I. In diesen Abschnitt sieht Art. 4 des Beschlusses vor:

„Die zwischen der Gemeinschaft und der Türkei geltenden Einfuhr- und Ausfuhrzölle und Abgaben mit gleicher Wirkung wie Zölle werden mit Inkrafttreten dieses Beschlusses vollständig beseitigt. Die Gemeinschaft und die Türkei führen ab diesem Zeitpunkt keine neuen Einfuhr- oder Ausfuhrzölle oder Abgaben gleicher Wirkung ein. Diese Bestimmungen gelten auch für Finanzzölle.“

8 Abschnitt II („Beseitigung der mengenmäßigen Beschränkungen oder der Maßnahmen gleicher Wirkung“) dieses Kapitels umfasst die Art. 5 bis 11 des Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrats. In Art. 5 des Beschlusses heißt es:

„Mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen sowie alle Maßnahmen gleicher Wirkung zwischen den Vertragsparteien sind verboten.“

9 Art. 6 des Beschlusses lautet:

„Mengenmäßige Ausfuhrbeschränkungen sowie alle Maßnahmen gleicher Wirkung zwischen den Vertragsparteien sind verboten.“

10 In Art. 7 des Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrats heißt es:

„Die Artikel 5 und 6 stehen Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrverboten oder -beschränkungen nicht entgegen, die aus Gründen der öffentlichen Sittlichkeit, Ordnung und Sicherheit, zum Schutze der Gesundheit und des Lebens von Menschen, Tieren oder Pflanzen, des nationalen Kulturguts von künstlerischem, geschichtlichem oder archäologischem Wert oder des gewerblichen und kommerziellen Eigentums gerechtfertigt sind. Diese Verbote oder Beschränkungen dürfen jedoch weder ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung noch eine verschleierte Beschränkung des Handels zwischen den Vertragsparteien darstellen.“

11 Art. 66 des Beschlusses sieht vor:

„Soweit die Bestimmungen dieses Beschlusses im Wesentlichen mit den entsprechenden Bestimmungen des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft übereinstimmen, werden sie für die Zwecke ihrer Durchführung und Anwendung in Bezug auf unter die Zollunion fallende Waren im Einklang mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften ausgelegt.“

12 Art. 1 („Anwendungsbereich“) der Verordnung Nr. 1072/2009 bestimmt:

„(1) Diese Verordnung gilt für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr auf den im Gebiet der Gemeinschaft zurückgelegten Wegstrecken.

(2) Bei Beförderungen aus einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt gilt diese Verordnung für die in den Mitgliedstaaten, die im Transit durchfahren werden, zurückgelegte Wegstrecke. Sie gilt nicht für die im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats der Be- oder Entladung zurückgelegte Wegstrecke, solange das hierfür erforderliche Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland nicht geschlossen wurde.

(3) Bis zum Abschluss der Abkommen gemäß Absatz 2 werden folgende Vorschriften von dieser Verordnung nicht berührt:

a) die in bilateralen Abkommen zwischen Mitgliedstaaten und den jeweiligen Drittländern enthaltenen Vorschriften über Beförderungen aus einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt;

...“

Ungarisches Recht

13 Art. 18 des zwischen dem Präsidialrat und der Regierung der Volksrepublik Ungarn einerseits und der Regierung der Republik Türkei andererseits geschlossenen und am 14. September 1968 in Budapest unterzeichneten Abkommens über grenzüberschreitende Güterkrafttransporte (*Magyar Közlöny* 1969/78 [X. 11.], im Folgenden: Abkommen Ungarn–Türkei) bestimmt in Abs. 3:

„Fahrzeuge, die einen Warentransport über das Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei durchführen, unterliegen – einschließlich für die Leerfahrt – Steuern, Steuerzuschlägen, Gebühren und Entgelten, die für den Warentransport und zur Deckung der Kosten im Zusammenhang mit der Instandhaltung und Ausbesserung von Straßen zu zahlen sind, einschließlich der Steuern auf Fahrzeuge, die die nach der nationalen Regelung der jeweils anderen Vertragspartei zulässigen Höchstgewichte überschreiten.“

14 In der Präambel des *Gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény* (Gesetz Nr. LXXXII von 1991 über die Kraftfahrzeugsteuer) (*Magyar Közlöny* 1991/145 [XII. 26.], im Folgenden: Kraftfahrzeugsteuergesetz) heißt es:

„Das Parlament [verabschiedet das vorliegende Gesetz] über die Kraftfahrzeugsteuer im Interesse einer besseren Verteilung der mit der Motorisierung einhergehenden öffentlichen Lasten, einer Erhöhung der Einnahmen der Kommunalverwaltungen bzw. – in der Hauptstadt – der Bezirksverwaltungen sowie einer Erweiterung der Finanzierungsquellen, die für die Instandhaltung und Entwicklung des öffentlichen Straßennetzes erforderlich sind.“

15 § 1 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes sieht vor:

„(1) Die Kraftfahrzeugsteuer ist auf alle Kraftfahrzeuge und Anhänger zu entrichten, die mit einem ungarischen Kennzeichen versehen sind, sowie auf alle Lastkraftwagen, die im Ausland zugelassen sind und im Hoheitsgebiet Ungarns am Straßenverkehr teilnehmen (im Folgenden zusammen: Kraftfahrzeuge) ...

(2) Der Anwendungsbereich dieses Gesetzes erstreckt sich ... in Bezug auf im Ausland zugelassene Lastkraftwagen nicht auf solche, die in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassen sind.“

- 16 Nach § 10 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes wird „[d]ie Steuer ... vom Fahrzeughalter geschuldet“.
- 17 Gemäß § 11 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes entsteht „[d]ie Steuerpflicht ... am Tag der Einreise in das Hoheitsgebiet Ungarns“.

- 18 § 15 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes bestimmt:

„(1) Bei einem Kraftfahrzeug (oder im Rahmen dieses Absatzes einem Lastzug) mit einem Gesamtgewicht von bis zu 12 Tonnen, das mit einer für ein lokales Ziel verwendeten Transportgenehmigung am Verkehr teilnimmt, ist eine Steuer für die Hin- bzw. Rückfahrt in Höhe von jeweils 10 000 [ungarischen Forint (HUF) (etwa 33 Euro)], bei einem Kraftfahrzeug mit einem Gesamtgewicht von über 12 Tonnen, das mit einer für ein lokales Ziel verwendeten Transportgenehmigung am Verkehr teilnimmt, eine Steuer für die Hin- bzw. Rückfahrt in Höhe von jeweils 30 000 HUF [etwa 100 Euro] zu entrichten. Bei einem Kraftfahrzeug mit einem Gesamtgewicht von bis zu 12 Tonnen, das mit einer für den Transit verwendeten Transportgenehmigung am Verkehr teilnimmt, ist eine Steuer für die Hin- bzw. Rückfahrt in Höhe von jeweils 20 000 HUF [etwa 66 Euro], bei einem Kraftfahrzeug mit einem Gesamtgewicht von über 12 Tonnen, das mit einer für den Transit verwendeten Transportgenehmigung am Verkehr teilnimmt, eine Steuer für die Hin- bzw. Rückfahrt in Höhe von jeweils 60 000 HUF [etwa 200 Euro] zu entrichten. Die Pflicht zur Entrichtung der Steuer nach den vorstehenden Bestimmungen besteht auch, wenn die Transportgenehmigung nicht gültig ist bzw. vom Steuerpflichtigen vorschriftswidrig verwendet wird oder bei einer Teilnahme am Verkehr ohne Transportgenehmigung.

(2) Die Steuerbeträge nach Abs. 1 gelten für jede Hinreise und jede Rückreise und für einen Aufenthalt im ungarischen Hoheitsgebiet von maximal 48 Stunden je Wegstrecke. Bei einem längeren Aufenthalt ist die Steuer gemäß den Bestimmungen von Abs. 1 für jeden neu angefangenen Zeitraum von 48 Stunden zu entrichten. ...

(3) Der Betrag der nach Abs. 1 geschuldeten Steuer ist durch den Kauf einer Steuermarke zu entrichten, die bei der Einreise in ungarisches Hoheitsgebiet auf der Transportgenehmigung – bei lokalen Transporten für die gesamte Transportdauer und bei Transittransporten jeweils gesondert für die Hin- und Rückreise – anzubringen ist. Der Steuerpflichtige muss nach der Anbringung auf den Steuermarken den Zeitpunkt der Einreise (Jahr-Monat-Tag-Stunde) angeben. Wird der Zahlungspflicht (Steuermarke) nicht nachgekommen, kann mit der steuerbaren Transportgenehmigung bei Meidung von Sanktionen nur in einem Umkreis von maximal 5 km vom Ort der Einreise in das ungarische Hoheitsgebiet am Straßenverkehr teilgenommen werden.“

- 19 In § 17 Abs. 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes heißt es:

„Kommt der Steuerpflichtige seiner Verpflichtung zur Entrichtung der Steuer ganz oder teilweise nicht nach, setzt die Zollbehörde die Steuerschuld sowie eine Steuergeldbuße in Höhe des Fünffachen der Steuerschuld fest ...“

- 20 Das Kőzüti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (Gesetz Nr. I von 1988 über den Straßenverkehr) (*Magyar Közlöny* 1988/15 [IV. 21.], im Folgenden: Straßenverkehrsgesetz) sieht in § 20 Abs. 1 Buchst. a vor, dass ein „Verstoß gegen Bestimmungen über nationale oder internationale Straßenverkehrsdienste (Personen- oder Warentransport), die eine Genehmigung und das Vorliegen von Dokumenten voraussetzen, wie sie dieses Gesetz oder spezifische Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder Unionsrechtsakte vorschreiben, ... mit einer Geldbuße geahndet werden [kann]“.

- 21 In § 4 der Díj ellenében végzett közúti árutovábbítási, a saját számlás áruszállítási, valamint az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenységről, továbbá az ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról szóló 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet

(Regierungsverordnung Nr. 261/2011 vom 7. Dezember 2011 über entgeltliche Warenbeförderung auf der Straße, Warenbeförderung auf eigene Rechnung, entgeltliche Personenbeförderung mit Bussen und Personenbeförderung auf eigene Rechnung und zur Änderung damit zusammenhängender Rechtsvorschriften) (*Magyar Közlöny* 2011/146 [XII. 7.]) heißt es:

„(1) Im grenzüberschreitenden Verkehr kann eine entgeltliche oder auf eigene Rechnung durchgeführte Warenbeförderung auf der Straße über das ungarische Hoheitsgebiet

- a) mit einer für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr ausgestellten Gemeinschaftslizenz nach Art. 4 der Verordnung Nr. 1072/2009 ... oder
- b) mit einer vom Internationalen Verkehrsforum eingeführten Genehmigung ... oder
- c) mit einer aufgrund eines bi- oder multilateralen internationalen Übereinkommens ausgestellten Genehmigung für den Güterkraftverkehr

für die betreffende Tätigkeit durchgeführt werden.“

- 22 § 2 der Közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet (Regierungsverordnung Nr. 156/2009 vom 29. Juli 2009 über die Höhe der Geldbußen wegen Verstoßes gegen bestimmte Vorschriften betreffend den Transport von Gütern und die Beförderung von Personen auf der Straße und den Straßenverkehr und über die Aufgaben der Behörden bei der Verhängung von Geldbußen) (*Magyar Közlöny* 2009/107 [VII. 29.]) sieht vor:

„Gemäß § 20 Abs. 1 Buchst. a des [Straßenverkehrsgesetzes] ist, soweit eine Rechtsvorschrift nichts anderes bestimmt, zur Zahlung einer Geldbuße in Höhe des in Anhang 1 vorgesehenen Betrags verpflichtet, wer

...

- b) gegen die Bestimmungen über die Genehmigungen und Dokumente, die nach [§ 4 Abs. 1 Buchst. a der Regierungsverordnung Nr. 261/2011] für die Durchführung von Straßenverkehrsdiensten erforderlich sind, verstößt.

Nach Nr. 5 Buchst. a des Anhangs 1 wird gegen ein Transportunternehmen, das keine Genehmigung besitzt oder dessen Genehmigung für den Straßengüterverkehr ungültig ist, eine Geldbuße in Höhe von 300 000 HUF [etwa 1 000 Euro] verhängt.“

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

- 23 Istanbul Lojistik Ltd ist eine in der Türkei eingetragene Gesellschaft, die für in der Türkei und in der Europäischen Union ansässige Unternehmen Straßengütertransporte aus der Türkei in verschiedene Mitgliedstaaten der Union – hauptsächlich nach Deutschland – durchführt.
- 24 Am 30. März 2015 führte die Nemzeti Adó- és Vámhivatal (nationale Steuer- und Zollverwaltung, Ungarn) in der Umgebung von Nagylak (Ungarn) nahe der rumänischen Grenze bei einer Fahrzeugkombination mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen, die in der Türkei zugelassen und deren Halter Istanbul Lojistik war, eine Kontrolle durch. Istanbul Lojistik verfügte für diesen Lastkraftwagen über eine ungarisch-türkische Transitgenehmigung, die sie für den Transport von Textilprodukten aus der Türkei nach Deutschland über Ungarn als Transitland

verwendete. Die Genehmigung enthielt zwar alle Angaben, die nach der ungarischen Regelung erforderlich waren, doch war keine dem geschuldeten Kraftfahrzeugsteuerbetrag entsprechende Steuermarke aufgeklebt worden, die die Entrichtung der Steuer belegte.

- 25 Die nationale Steuer- und Zollverwaltung stellte mit Bescheiden vom 31. März 2015, die sie nach dieser Kontrolle erlassen hatte, fest, dass Istanbul Lojistik ihrer Steuerpflicht nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz nicht nachgekommen und ihre Transitgenehmigung folglich ungültig sei. Sie verpflichtete Istanbul Lojistik zur Zahlung der Kraftfahrzeugsteuer in Höhe von 60 000 HUF (etwa 200 Euro), zuzüglich einer Steuergeldbuße in Höhe von 300 000 HUF (etwa 1 000 Euro) und einer Verwaltungsgeldbuße in derselben Höhe, d. h. von insgesamt 660 000 HUF (etwa 2 200 Euro).
- 26 Istanbul Lojistik legte gegen diese Bescheide Einspruch bei der Steuerbehörde zweiter Instanz ein, die diese mit Bescheiden vom 13. Mai 2015 bestätigte.
- 27 Daraufhin erhob Istanbul Lojistik gegen die Bescheide der Steuerbehörde zweiter Instanz Klage beim Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Verwaltungs- und Arbeitsgericht Szeged, Ungarn).
- 28 Sie begründet ihre Klage damit, dass die streitigen Vorschriften des Kraftfahrzeugsteuergesetzes gegen die Art. 4 bis 6 des Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrats verstießen. Die Kraftfahrzeugsteuer könne als Abgabe mit gleicher Wirkung wie Zölle im Sinne von Art. 30 AEUV und somit von Art. 4 des Beschlusses angesehen werden. Diese Steuer werde diskriminierend und marktschützend erhoben und stelle eine Beschränkung des freien Warenverkehrs dar, die gegen das Unionsrecht verstoße.
- 29 Die Steuerbehörde zweiter Instanz beantragt, die Klage abzuweisen.
- 30 Das Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Verwaltungs- und Arbeitsgericht Szeged) stellt sich die Frage, ob die streitige Kraftfahrzeugsteuer eine Abgabe zollgleicher Wirkung darstellt, die gegen Art. 4 des Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrats verstößt. Denn nach der fraglichen nationalen Regelung müssten Halter von Fahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen seien, die Kraftfahrzeugsteuer nicht entrichten, während Halter von in der Türkei zugelassenen Kraftfahrzeugen die Steuer zu zahlen hätten, wenn sie Ungarn im Transit durchquerten.
- 31 Falls der Gerichtshof die Kraftfahrzeugsteuer nicht als Abgabe zollgleicher Wirkung ansehen sollte, stelle sich die Frage, ob diese Steuer eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Beschränkung darstelle und damit eine Maßnahme sei, die gegen Art. 5 des Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrats verstoße.
- 32 Sollte dies bejaht werden, sei fraglich, ob sich die betreffende Steuer gemäß Art. 7 des Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrats mit der Sicherheit des Straßenverkehrs und der Rechtsdurchsetzung rechtfertigen lasse. Das Kraftfahrzeugsteuergesetz bezwecke eine bessere Verteilung der mit der Motorisierung einhergehenden öffentlichen Lasten, eine Erhöhung der Einnahmen der Kommunalverwaltungen sowie eine Erweiterung der für die Instandhaltung und Entwicklung des öffentlichen Straßennetzes erforderlichen Finanzierungsquellen. Es sei auch fraglich, ob die Kraftfahrzeugsteuer verhältnismäßig, zur Erreichung der verfolgten Ziele geeignet und nicht diskriminierend sei.
- 33 Sollte diese Steuer weder eine Abgabe zollgleicher Wirkung noch eine Maßnahme gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Beschränkung sein, stelle sich die Frage, ob die Anwendung des Abkommens Ungarn–Türkei mit Art. 3 Abs. 2 AEUV und mit der Verordnung Nr. 1072/2009 vereinbar sei, da der Bereich des Verkehrs in die ausschließliche Zuständigkeit der Union falle.
- 34 Außerdem sei fraglich, ob die betreffende Steuer eine Diskriminierung türkischer Transportunternehmen im Sinne von Art. 9 des Assoziierungsabkommens EWG–Türkei darstelle.

35 Unter diesen Umständen hat das Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Verwaltungs- und Arbeitsgericht Szeged) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Ist Art. 4 des Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrats dahin auszulegen, dass eine Kraftfahrzeugsteuer, wie sie das ungarische Kraftfahrzeugsteuergesetz vorsieht und die nach diesem Gesetz auf in der Türkei zugelassene Lastkraftwagen, die von einem türkischen Transportunternehmen gehalten und für Warentransporte genutzt werden, anlässlich des Überquerens der ungarischen Grenze erhoben wird, wenn das betreffende Fahrzeug, aus der Türkei kommend, Ungarn als Transitmitgliedstaat durchquert, um in einen anderen Mitgliedstaat zu gelangen, eine Abgabe mit gleicher Wirkung wie ein Zoll darstellt und folglich mit Art. 4 des Beschlusses Nr. 1/95 unvereinbar ist?
2. a) Sollte die erste Vorlagefrage verneint werden, ist dann Art. 5 des Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrats dahin auszulegen, dass eine Kraftfahrzeugsteuer, wie sie das ungarische Kraftfahrzeugsteuergesetz vorsieht und die nach diesem Gesetz auf in der Türkei zugelassene Lastkraftwagen, die von einem türkischen Transportunternehmen gehalten und für Warentransporte genutzt werden, anlässlich des Überquerens der ungarischen Grenze erhoben wird, wenn das betreffende Fahrzeug, aus der Türkei kommend, Ungarn als Transitmitgliedstaat durchquert, um in einen anderen Mitgliedstaat zu gelangen, eine Maßnahme gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Beschränkung darstellt und folglich mit Art. 5 des Beschlusses Nr. 1/95 unvereinbar ist?
b) Ist Art. 7 des Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrats dahin auszulegen, dass eine Kraftfahrzeugsteuer, wie sie das ungarische Kraftfahrzeugsteuergesetz vorsieht und die nach diesem Gesetz auf in der Türkei zugelassene Lastkraftwagen, die von einem türkischen Transportunternehmen gehalten und für Warentransporte genutzt werden, anlässlich des Überquerens der ungarischen Grenze erhoben wird, wenn das betreffende Fahrzeug, aus der Türkei kommend, Ungarn als Transitmitgliedstaat durchquert, um in einen anderen Mitgliedstaat zu gelangen, unter Berufung auf die Sicherheit des Straßenverkehrs und die Rechtsdurchsetzung erhoben werden darf?
3. Sind Art. 3 Abs. 2 AEUV und Art. 1 Abs. 2 und Abs. 3 Buchst. a der Verordnung Nr. 1072/2009 dahin auszulegen, dass es mit ihnen unvereinbar ist, dass ein Transitmitgliedstaat auf der Grundlage eines mit der Türkei im Bereich des Transportwesens abgeschlossenen bilateralen Abkommens eine Kraftfahrzeugsteuer erhebt, wie sie das ungarische Kraftfahrzeugsteuergesetz vorsieht und die nach diesem Gesetz auf in der Türkei zugelassene Lastkraftwagen, die von einem türkischen Transportunternehmen gehalten und für Warentransporte genutzt werden, anlässlich des Überquerens der ungarischen Grenze erhoben wird, wenn das betreffende Fahrzeug, aus der Türkei kommend, Ungarn als Transitmitgliedstaat durchquert, um in einen anderen Mitgliedstaat zu gelangen?
4. Ist Art. 9 des Assoziierungsabkommens EWG–Türkei dahin auszulegen, dass eine Kraftfahrzeugsteuer, wie sie das ungarische Kraftfahrzeugsteuergesetz vorsieht und die nach diesem Gesetz auf in der Türkei zugelassene Lastkraftwagen, die von einem türkischen Transportunternehmen gehalten und für Warentransporte genutzt werden, anlässlich des Überquerens der ungarischen Grenze erhoben wird, wenn dieses Fahrzeug, aus der Türkei kommend, Ungarn als Transitmitgliedstaat durchquert, um in einen anderen Mitgliedstaat zu gelangen, eine Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit darstellt und folglich mit Art. 9 des Assoziierungsabkommens unvereinbar ist?

Zu den Vorlagefragen

- 36 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 4 des Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrats dahin auszulegen ist, dass eine Kraftfahrzeugsteuer wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende, die Halter von in der Türkei zugelassenen Lastkraftwagen, die das ungarische Hoheitsgebiet durchqueren, entrichten müssen, eine Abgabe mit gleicher Wirkung wie Zölle im Sinne dieser Bestimmung darstellt.
- 37 Gemäß seinem Art. 1 werden mit diesem Beschluss die Vorschriften für die Durchführung der Endphase der Zollunion zwischen der Union und der Republik Türkei festgelegt. Nach Art. 4 dieses Beschlusses werden mit seinem Inkrafttreten die zwischen der Union und der Republik Türkei geltenden Einfuhr- und Ausfuhrzölle und Abgaben mit gleicher Wirkung wie Zölle vollständig beseitigt.
- 38 Art. 66 des Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrats sieht vor, dass die Bestimmungen dieses Beschlusses, soweit sie im Wesentlichen mit den entsprechenden Bestimmungen des EG-Vertrags – nunmehr des AEU-Vertrags – übereinstimmen, im Einklang mit der diesbezüglichen Rechtsprechung des Gerichtshofs ausgelegt werden. Folglich ist Art. 4 dieses Beschlusses, da er im Wesentlichen mit Art. 30 AEUV übereinstimmt, im Einklang mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs zu Art. 30 AEUV auszulegen.
- 39 Somit ist darauf hinzuweisen, dass jede – auch noch so geringfügige – den Waren wegen des Überschreitens der Grenze einseitig auferlegte finanzielle Belastung unabhängig von ihrer Bezeichnung und der Art ihrer Erhebung, wenn sie kein Zoll im eigentlichen Sinne ist, eine Abgabe gleicher Wirkung im Sinne der Art. 28 und 30 AEUV darstellt (Urteile vom 18. Januar 2007, Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, Rn. 22 und die dort angeführte Rechtsprechung, sowie vom 2. Oktober 2014, Orgacom, C-254/13, EU:C:2014:2251, Rn. 23). Das Verbot von Abgaben zollgleicher Wirkung ist dadurch gerechtfertigt, dass solche Abgaben eine Behinderung des freien Warenverkehrs darstellen, weil sie den Preis ein- oder ausgeführter Waren im Verhältnis zu einheimischen Waren künstlich erhöhen (Urteil vom 21. März 1991, Kommission/Italien, C-209/89, EU:C:1991:139, Rn. 7).
- 40 Zudem gilt das Verbot der Abgaben zollgleicher Wirkung unabhängig von dem Zweck, zu dem diese geschaffen wurden, sowie vom Verwendungszweck der mit ihnen erzielten Einnahmen (Urteil vom 21. Juni 2007, Kommission/Italien, C-173/05, EU:C:2007:362, Rn. 42 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 41 Es ist ferner daran zu erinnern, dass die in Art. 36 AEUV angeführten Rechtfertigungsgründe ausschließlich bei Maßnahmen gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen Anwendung finden können, nicht aber bei Abgaben zollgleicher Wirkung (vgl. u. a. Urteil vom 14. Juni 1988, Dansk Denkavit, 29/87, EU:C:1988:299, Rn. 32).
- 42 Die Zollunion verlangt außerdem zwingend, dass der freie Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten gewährleistet ist. Der Warenverkehr wäre aber nicht vollkommen frei, wenn die Mitgliedstaaten die Durchfuhr der Waren in irgendeiner Weise be- oder verhindern könnten. Deshalb ist als Folge der Zollunion und im gegenseitigen Interesse der Mitgliedstaaten das Bestehen eines allgemeinen Grundsatzes der Freiheit der Warendurchfuhr innerhalb der Union anzuerkennen (Urteil vom 21. Juni 2007, Kommission/Italien, C-173/05, EU:C:2007:362, Rn. 31 und die dort angeführte Rechtsprechung). Diesem Grundsatz würden die Mitgliedstaaten Abbruch tun, wenn sie auf Waren, die sich auf der Durchfuhr durch ihr Hoheitsgebiet befinden, Durchfuhrabgaben erheben oder sie mit irgendwelchen anderen Durchfuhrbelastungen belegen würden (Urteil vom 16. März 1983, SIOT, 266/81, EU:C:1983:77, Rn. 19).

- 43 Der Gerichtshof hat darüber hinaus bereits entschieden, dass eine Abgabe, bei der der Abgabentatbestand die Beförderung von Waren ist und die nicht auf Waren als solche, sondern auf eine im Zusammenhang mit Waren erforderliche Tätigkeit erhoben wird, unter Art. 30 AEUV fallen kann (Urteil vom 17. Juli 2008, Essent Netwerk Noord u. a., C-206/06, EU:C:2008:413, Rn. 44 sowie die dort angeführte Rechtsprechung). Denn eine derartige Abgabe belastet die Waren auch dann, wenn sie anlässlich des Transports oder der Straßennutzung erhoben und zunächst vom Halter des Lastkraftwagens entrichtet wird (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 17. Juli 1997, Haahr Petroleum, C-90/94, EU:C:1997:368, Rn. 38).
- 44 Aus den in den Rn. 37 und 38 des vorliegenden Urteils genannten Gründen lässt sich die Auslegung der Bestimmungen des AEU-Vertrags über den freien Warenverkehr innerhalb der Union auf die Bestimmungen übertragen, die den freien Warenverkehr innerhalb der Zollunion betreffen, die durch das Assoziierungsabkommen EWG–Türkei zustande gekommen ist.
- 45 Im vorliegenden Fall sieht das im Ausgangsverfahren in Rede stehende Kraftfahrzeugsteuergesetz vor, dass die Kraftfahrzeugsteuer auf in einem Drittstaat zugelassene Lastkraftwagen im Zeitpunkt ihrer Einreise in das ungarische Hoheitsgebiet – sowohl bei der Hin- als auch bei der Rückfahrt – zu entrichten ist. Die Höhe der Steuer richtet sich nach Kriterien, die u. a. auf die Menge der Waren, die befördert werden können, und deren Bestimmungsort abstellen.
- 46 Folglich ist in Anbetracht der in den Rn. 40 bis 43 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung festzustellen, dass mit der Kraftfahrzeugsteuer, obschon sie nicht auf Erzeugnisse als solche erhoben wird, die Waren, die von in einem Drittland – namentlich der Türkei – zugelassenen Fahrzeugen befördert werden, bei der Überquerung der ungarischen Grenze belastet werden und nicht – wie die ungarische und die italienische Regierung meinen – die Beförderungsdienstleistung.
- 47 Insoweit ist es in Anbetracht der in den Rn. 39 bis 41 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung unerheblich, dass – wie die ungarische Regierung vorträgt – diese Abgabe nicht hoch ist oder ihre Erhebung gerechtfertigt ist, weil die Unterhaltung des nationalen Straßennetzes sichergestellt werden muss und dieses Transportmittel Umweltschäden verursacht.
- 48 Demzufolge stellt eine Kraftfahrzeugsteuer wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende eine Abgabe mit gleicher Wirkung wie Zölle im Sinne von Art. 4 des Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrats dar, da es sich um eine den Waren wegen des Überschreitens der Grenze einseitig auferlegte finanzielle Belastung handelt.
- 49 Nach alledem ist auf die erste Frage zu antworten, dass Art. 4 des Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrats dahin auszulegen ist, dass eine Kraftfahrzeugsteuer wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende, die Halter von in der Türkei zugelassenen Lastkraftwagen, die das ungarische Hoheitsgebiet durchqueren, entrichten müssen, eine Abgabe mit gleicher Wirkung wie Zölle im Sinne dieser Bestimmung darstellt.
- 50 In Anbetracht der Antwort auf die erste Frage sind die zweite, die dritte und die vierte Frage nicht zu beantworten.

Kosten

- 51 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorliegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Zweite Kammer) für Recht erkannt:

Art. 4 des Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrates EG–Türkei vom 22. Dezember 1995 über die Durchführung der Endphase der Zollunion ist dahin auszulegen, dass eine Kraftfahrzeugsteuer wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende, die Halter von in der Türkei zugelassenen Lastkraftwagen, die das ungarische Hoheitsgebiet durchqueren, entrichten müssen, eine Abgabe mit gleicher Wirkung wie Zölle im Sinne dieser Bestimmung darstellt.

Unterschriften