



## Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK  
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE  
esitatud 6. aprillil 2017<sup>1</sup>

### Kohtuasi C-65/16

**Istanbul Lojistik Ltd**

*versus*

**Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság**

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Szegedi haldus- ja töökohus, Ungari))

Eelotsusetaotlus – Rahvusvaheline maanteevedu – Leping assotsiatsiooni loomiseks Euroopa Majandusühenduse ja Türgi vahel – Artikkel 9 – EÜ-Türgi assotsiatsiooninõukogu otsus nr 1/95 – Artiklid 4, 5 ja 7 – Kaupade vaba liikumine – Sõidukimaks – Maksu kohaldamine Türgis registreeritud raskeveokite suhtes, mis läbivad Ungarit transiidi korras – Kahepoolne kokkulepe, mille liikmesriik on Türgiga sõlminud – ETL artikli 3 lõige 2 – Määrus (EÜ) nr 1072/2009 – Artikkel 1

### I. Sissejuhatus

1. Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bírósági (Szegedi haldus- ja töökohus, Ungari) eelotsusetaotlus on esitatud vaidluse raames, mille pooled on Türgi veoettevõtja ja Ungari maksuamet, kes kohustas veoettevõtjat tasuma Ungari õigusnormides ette nähtud sõidukimaksu.

2. Eelotsusetaotluse järgi kohaldatakse seda maksu raskeveokite suhtes, mis on registreeritud riigis, mis ei ole Euroopa Liidu liikmesriik – käsitletaval juhul on tegemist Türgiga – ning mida kasutatakse kaubaveoks, iga kord, kui need ületavad Ungari piiri, et läbida selle territoorium transiidi korras ja sõita teise liikmesriiki.

3. Eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib Euroopa Kohtult, kas niisugused siseriiklikud õigusnormid on kooskõlas liidu õigusest, eelkõige lepingust assotsiatsiooni loomiseks Euroopa Majandusühenduse ja Türgi vahel<sup>2</sup> (edaspidi „EMÜ-Türgi assotsiatsioonileping“)<sup>3</sup> tulenevate nõuetega.

4. Kõigepealt küsib ta, kas EÜ-Türgi assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95<sup>4</sup> (edaspidi „assotsiatsiooninõukogu otsus nr 1/95“) järgi on keelatud kohaldada niisugust maksu, nagu käsitletakse põhikohtuasjas, sest see kujutab endast tollimaksuga samaväärse toimega maksu selle otsuse artikli 4 tähenduses, või kui mitte, siis koguselise impordipiiranguga samaväärse toimega meedet selle otsuse artikli 5 tähenduses – meede, mida võib sel juhul olla põhjendatud otsuse artiklis 7 nimetatud põhjustel, mis lubavad teha erandi.

<sup>1</sup> Algkeel: prantsuse.

<sup>2</sup> Leping, mille allkirjastasid 12. septembril 1963. aastal Ankaras Türgi Vabariik ning EMÜ liikmesriigid ja ühendus ning mis sõlmiti, kiideti heaks ja kinnitati viimase nimel nõukogu 23. detsembril 1963. aasta otsusega 64/732/EMÜ (EÜT 1964, 217, lk 3685; ELT eriväljaanne 11/11, lk 10).

<sup>3</sup> Samasugused probleemid on Euroopa Kohtule lahendamiseks esitatud pooleliolevas kohtuasjas CX (C-629/16).

<sup>4</sup> 22. detsembril 1995. aasta otsus tolliliidu lõppetapi rakendamise kohta (EÜT 1996, L 35, lk 1).

5. Seejärel soovib ta teada, kas seda liiki maks on vastuolus EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artikliga 9, mille kohaselt on keelatud igasugune diskrimineerimine kodakondsuse alusel.

6. Lõpuks palub ta Euroopa Kohtul välja selgitada, kas ELTL artikli 3 lõike 2 ning määruse (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta<sup>5</sup> artikli 1 lõikega 2 ja lõike 3 punktiga a on vastuolus see, kui liikmesriigi ametiasutused võivad niisugust maksu kohaldada transpordi valdkonnas kolmanda riigiga sõlmitud kahepoolse lepingu, käsitletaval juhul Ungari ja Türgi Vabariigi vahel sõlmitud lepingu alusel.

7. Tagapool esitatud põhjustel olen arvamusel, et esimesele esitatud küsimusele tuleb vastata jaatavalt, sest niisugune siseriiklik meede, nagu käsitletakse põhikohtuasjas, kujutab endast tollimaksuga samaväärse toimega meedet, mis on assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikliga 4 vastuolus, ning seega ei pea Euroopa Kohus vastama teistele küsimustele, mille kohta ma esitan siiski teise võimalusena kaalutlused.

## II. Õiguslik raamistik

### A. Liidu õigus

#### 1. EMÜ-Türgi assotsiatsioonileping ja selle lisaprotokoll

8. EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artiklis 9 on sätestatud, et „[i]lma et see piiraks artikli 8 alusel kehtestatavate erisätete kohaldamist, tunnistavad lepinguosalised, et kooskõlas ühenduse asutamislepingu artiklis 7 kehtestatud põhimõttega keelatakse käesoleva lepingu reguleerimisalal igasugune diskrimineerimine kodakondsuse alusel“.

9. EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu lisaprotokoll, mis allkirjastati 23. novembril 1970,<sup>6</sup> on selle lepingu lahutamatu osa.<sup>7</sup> Selle artiklis 41 on märgitud, et assotsiatsiooninõukogu ülesanne on määrata vastavalt selle lepingu artiklites 13 ja 14 sätestatud põhimõtetele kindlaks ajakava ja kord, mille kohaselt peavad lepinguosalised tühistama omavahel järk-järgult asutamishabaduse ja teenuste osutamise vabaduse piirangud.

10. Selle protokolliga artikli 42 lõike 1 kohaselt „[laiendab a]ssotsiatsiooninõukogu [...] Türgile niisugusel viisil, nagu ta otsustab, ja võttes arvesse Türgi geograafilist asendit, Euroopa Ühenduse asutamislepingu transpordi suhtes kohaldatavaid sätteid. Samadel tingimustel võib ta laiendada Türgile õigusakte, mille ühendus on nende õigusnormide alusel vastu võtnud [...] maanteeveo kohta [...]“. [mitteametlik tõlge]

#### 2. Assotsiatsiooninõukogu otsus nr 1/95

11. Assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklis 1 on sätestatud: „[i]lma et see piiraks [EMÜ-Türgi assotsiatsiooni]lepingu, selle lisaprotokolliga ja täiendava protokolliga kohaldamist, määrab EMÜ-Türgi assotsiatsiooninõukogu tagapool kindlaks selle lepingu artiklites 2 ja 5 ette nähtud tolliliidu lõppetapi rakendamise korra“. [Siin ja edaspidi on viidatud otsust osundatud mitteametlikus tõlkes.]

5 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (ELT 2009, L 300, lk 72).

6 Protokoll, mis sõlmiti, kiideti heaks ja kinnitati ühenduse nimel nõukogu 19. detsembri 1972. aasta määrusega (EMÜ) nr 2760/72 (EÜT 1972, L 293, lk 1).

7 Vastavalt selle protokolliga artiklile 62.

12. Selle otsuse artiklis 4, mis paikneb 1. peatüki „Kaupade vaba liikumine ja kaubanduspoliitika“ I jaotises „Tollimaksude ja samaväärse toimega maksude kaotamine“, on nähtud ette, et „käesoleva otsuse jõustumisel kaotatakse ühenduse ja Türgi vahel täielikult impordi- ja eksporditollimaksud ning tollimaksuga samaväärse toimega meetmed. Ühendus ja Türgi hoiduvad alates sellest kuupäevast kõikide uute impordi- ja eksporditollimaksude või tollimaksuga samaväärse toimega maksude kehtestamisest. Neid tingimusi kohaldatakse ka fiskaalsete tollimaksude suhtes.“

13. Artiklis 5, mis asub 1. peatüki II jaotises „Koguseliste piirangute või samaväärse toimega meetmete kaotamine“, on sätestatud, et „[l]epinguosaliste vahel on keelatud kõik koguselised impordipiirangud ja samaväärse toimega meetmed“.

14. Artikli 7 kohaselt „[ei takista a]rtiklid 5 ja 6 [...] kehtestamast ekspordi, impordi või transiitkaupade suhtes keelde või piiranguid, kui need on põhjendatud kõlbluse, avaliku korra või avaliku julgeoleku seisukohalt; inimeste, loomade või taimede elu ja tervise kaitsmiseks; kunstilise, ajaloolise ja arheoloogilise väärtusega rahvusliku rikkuse või tööstus- ja kaubandusomandi kaitsmiseks. Sellised keelud või piirangud ei kujuta endast siiski meelevaldse diskrimineerimise vahendit ega lepinguosaliste vahelise kaubanduse varjatud piiramist.“

15. Otsuse artiklis 66, mis paikneb VI peatükis „Üld- ja lõppsätted“, on nähtud ette, et „[k]äesoleva otsuse sätteid tõlgendatakse juhul, kui need on sisuliselt identsed Euroopa Ühenduse asutamislepingu vastavate sätetega, nende elluviimisel ja kohaldamisel tolliliidu reguleerimisalasse kuuluvate toodete suhtes kooskõlas Euroopa Ühenduste Kohtu seda valdkonda käsitlevate otsustega“.

### **3. Määrus nr 1072/2009**

16. Määruse nr 1072/2009 artiklis 1 „Reguleerimisala“ on sätestatud:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse ühenduse territooriumil rendi või tasu eest tehtavate veoste rahvusvaheliste autovedude suhtes.

2. Juhul kui vedu tehakse liikmesriigist kolmandasse riiki või vastupidi, kohaldatakse käesolevat määrust transiidi käigus läbitava liikmesriigi territooriumil kulgeva reisi osa suhtes. Seda ei kohaldata reisi selle osa suhtes, mis tehakse selle liikmesriigi territooriumil, kus toimub peale- või mahalaadimine, kuni ühenduse ja asjaomase kolmanda riigi vahel ei ole sõlmitud vajalikku kokkulepet.

3. Kuni lõikes 2 osutatud kokkulepete sõlmimiseni ei mõjuta käesolev määrus:

a) liikmesriigist kolmandasse riiki ja vastupidi tehtavaid vedusid käsitlevaid sätteid, mis sisalduvad liikmesriikide ja kõnealuste kolmandate riikide vahel sõlmitud kahepoolsetes kokkulepetes;

[...]“.

17. Artikli 2 punktis 1 on mõistet „sõiduk“ selle määruse tähenduses määratletud nii, et see on „liikmesriigis registreeritud mootorsõiduk või ühendatud autorong, millest vähemalt mootorsõiduk on liikmesriigis registreeritud, ja mida kasutatakse eranditult veoste veoks“.

## B. Siseriiklik õigus

### 1. Ungari-Türgi kokkulepe

18. Ühelt poolt Ungari Rahvavabariigi Rahvuskogu ja valitsuse ning teiselt poolt Türgi Vabariigi valitsuse vahel sõlmitud kokkulepe, mille ese on rahvusvaheline maanteevedu ja mis allkirjastati Budapestis 14. septembril 1968<sup>8</sup> (edaspidi „Ungari-Türgi kokkulepe“).

19. Kokkuleppe artikli 18 lõikes 2 on nähtud ette, et „[s]õidukid, mis veavad kaupa ühe lepinguosalise riigi territooriumilt teise territooriumile, on – ka reisi osa puhul, mil nad sõidavad tühjalt – vabastatud maksudest, lisatasudest, lõivudest ja tasudest, mida teise lepinguosalise territooriumil vastava veotegevuse või sõiduki valdamise või ka teede kasutamise eest maksta tuleb“. Sama artikli lõike 3 kohaselt „[m]aksustatakse sõidukid, mis veavad kaupa teise lepinguosalise territooriumi kaudu, sh reisi osa puhul, mil nad sõidavad tühjalt, maksude, lisatasude, lõivude ja tasudega, mida tuleb maksta kaubaveo eest ning teede hooldamise ja remondiga seotud kulude katteks [...]“.

### 2. Sõidukimaksu seadus

20. Sõidukimaksu seaduse (gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. Törvény) (1991. aasta LXXXII seadus sõidukimaksu kohta)<sup>9</sup> (edaspidi „sõidukimaksu seadus“) preambuli kohaselt „[võtab r]ahvuskogu [...] autoliikluse avaliku sektori kulude paremaks jaotamiseks, kohalike omavalitsuste või pealinnas piirkondlike linnavalitsuste tulude suurendamiseks ning avaliku teedevõrgu hooldamiseks ja arendamiseks vajalike rahastusallikate laiendamiseks vastu käesoleva sõidukimaksu seaduse“.

21. Seaduse artikkel 1 on sõnastatud järgmiselt:

„1. Sõidukimaksu tuleb tasuda igalt sõidukilt või haagiselt, millel on Ungari registreerimismärk, samuti igalt välisriigis registreeritud raskeveokilt, mis sõidab Ungari territooriumil (edaspidi vahet tegemata „sõiduk“) [...]“.

2. Käesoleva seaduse kohaldamisala ei laiene [...] välisriigis registreeritud raskeveokite kategoorias veokitele, mis on registreeritud Euroopa Liidu liikmesriigis.“

22. Sõidukimaksu seaduse II peatükis on määratud kindlaks „oma riigi sõidukitelt tasumisele kuuluva maksu“ summa arvutamise kord. Ungaris registreeritud raskeveokitelt tasumisele kuuluva aastamaksu summa arvutatakse asjaomase sõiduki massi, tema vedrustussüsteemi ja keskkonnaklassi põhjal.

23. Seaduse artiklis 6 on nähtud ette, et selle maksu baas vastab raskeveoki ametlikus registris näidatud tühimassile, millele lisatakse 50% veomahust (kandevõime).

24. Seaduse artikli 7 lõike 2 järgi on maks maksu astmestikus iga järgmise 100-kilogrammise vahemiku kohta, millesse mass ulatub, pneumovedrustuse või samaväärse vedrustussüsteemiga raskeveokite puhul 850 Ungari forintit (HUF) (umbes 3 eurot) ja teiste raskeveokite puhul 1380 Ungari forintit (umbes 5 eurot).

25. Sama seaduse artiklis 8 on sätestatud kriteeriumid, mis võimaldavad nõuda maksusoodustust 20–30% ulatuses olenevalt selle keskkonnaklassi koodist, millesse asjaomane raskeveok kuulub.

<sup>8</sup> Ungari valitsus peab silmas seadusjõuga määrust nr 29/1969, millega see kokkulepe Ungaris välja kuulutati, *Magyar Közlöny* 1969/78 (X.11.).

<sup>9</sup> *Magyar Közlöny* 1991/145 (XII.26.).

26. Sõidukimaksu seaduse III peatükis on määratud kindlaks „välisriigis registreeritud sõidukitelt tasumisele kuuluva maksu“ summa arvutamise kord.

27. Seaduse artikli 10 kohaselt „[p]eab maksu tasuma sõiduki valdaja“ ja selle artikli 11 järgi „[t]ekib maksukohustus Ungari territooriumile sisenemise hetkel“.

28. Seaduse artiklis 15 on sätestatud:

„1. Sõiduki puhul [...], mille maksimaalne täismass ületab 12 tonni ja mis liikleb teenindusveoks kasutatava veoloaga, tuleb tasuda maksu summas 30 000 Ungari forintit (umbes 100 eurot) vastavalt edasi- või tagasisõidu eest. Sõiduki korral [...], mille maksimaalne täismass ületab 12 tonni ja mis liikleb transiitveoks kasutatava veoloaga, tuleb tasuda maksu summas 60 000 Ungari forintit (umbes 200 eurot) vastavalt edasi- või tagasisõidu eest. [...]

2. Lõikes 1 kehtestatud maksu summade all tuleb mõista maksusummasid kas edasi- või tagasisõidu eest või viibimise eest Ungari territooriumil kuni 48 tundi reisi kohta. Kui seal viibimise kestus on pikem, tuleb maksu vastavalt lõikele 1 tasuda iga uue 48-tunnise ajavahemiku eest, mis on alanud. [...]

3. Vastavalt lõikele 1 tasumisele kuuluv maks tasutakse nii, et ostetakse maksumark, mis kleebitakse maanteeveoloale – teenindusveo korral veo kogu kestuse eest ja transiitveo korral eraldi edasi- ja tagasisõidu eest – Ungari territooriumile sisenemise hetkel. Kui mark või margid on kleebitud, peab maksukohustuslane kindlasti näitama sellel või nendel ära territooriumile sisenemise kuupäeva ja kellaaja (aasta-kuu-päev-kellaaeg). Kui maksukohustust (maksumark) ei täideta, on veoloaga, mille puhul kohaldatakse maksustamist, ilma karistustega riskimata võimalik liigelda ainult maksimaalselt 5 km raadiuses punktist, kus Ungari territooriumile siseneti.“

29. Selle seaduse artikli 17 lõikes 2 on nähtud ette, et „[k]ui maksukohustuslane on jätnud oma maksukohustuse osaliselt või täielikult täitmata, tuvastab toll tollivõla ja määrab maksuõigusliku trahvi, mille summa on sellest võlast viis korda suurem [...]“.

### **3. Maanteeliikluse seadus ja valitsuse dekreet nr 156/2009**

30. Maanteeliikluse seaduse (közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény) (1988. aasta I seadus maanteeliikluse kohta)<sup>10</sup> (edaspidi „maanteeliikluse seadus“) artikli 20 lõike 1 punkti a kohaselt on trahvi kohustatud tasuma iga isik, kes on rikkunud siseriiklikke või rahvusvahelisi maanteeveoteenuseid (reisijate- või kaubavedu) käsitlevaid õigusnorme, kellel peab olema luba ja kellel on dokument, nagu see on nähtud ette selles seaduses või eriseadustes või -määrustes või ka liidu õigusaktides.

<sup>10</sup> Magyar Közlöny 1988/15 (IV.21.).

31. Valitsuse dekreeedi nr 156/2009 (VII.29) nende trahvide summade kohta, mille võib määrata teatavate kaupade ja reisijate maanteevedu ning maanteeliiklust käsitlevate õigusnormide rikkumise korral, ning ametiasutuste trahvide määramise ülesannete kohta (közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet)<sup>11</sup> artikli 2 punktis b on sätestatud:

„[Maanteeliikluse seaduse] artikli 20 lõike 1 punkti a tähenduses ja kui ei ole muudes õigusnormides ette nähtud teisiti, peab trahvi I lisa ette nähtud summas tasuma iga isik, kes [...] on rikkunud õigusnorme, mis käsitlevad lube ja dokumente, mida maanteeveoteenuste osutamiseks nõutakse ja mis on nähtud ette [valitsuse dekreeedi nr 261/2011<sup>12</sup>] artiklites 3–34.

32. Sama dekreeedi I lisa punkti 5 alapunkti a kohaselt peab veoettevõtja, kellel on kehtetu kaupade maanteeveo luba, maksma trahvi summas 300 000 Ungari forintit (umbes 980 eurot).

### III. Põhikohtuasi, eelotsuse küsimused ja menetlus Euroopa Kohtus

33. Istanbul Lojistik Ltd on Türgis registreeritud äriühing, kes osutab Türgis ja liidus asuvatele ettevõtjatele kaupade maanteeveo teenuseid lähtekohaga Türgis ja sihtkohaga liidu liikmesriikides ning seda eelkõige läbi Ungari.

34. Nemzeti Adó- és Vámhivatal (riiklik maksu- ja tolliamet, Ungari, „esimese tasandi maksuasutus“) kontrollis 30. märtsil 2015 Nagylaki (Ungari) ümbruses Rumeenia piiri lähedal ühendatud autorongi<sup>13</sup> maksimaalse täismassiga üle 12 tonni, mis olid registreeritud Türgis ja mida kasutas Istanbul Lojistik. Viimasel oli asjaomase raskeveoki puhul Ungari-Türgi transiidiluba, mida ta kasutas tekstiilitoodete vedamiseks Türgist Ungari kaudu Saksamaale. See luba sisaldas kõiki märkeid, mis olid Ungari õigusnormide kohaselt nõutavad, kuid maksumark, mis vastab sõidukite puhul nõutava maksu summale ja tõendab selle tasumist, ei olnud sellele loale kleebitud.

35. Esimese tasandi maksuasutus tegi 31. märtsil 2015 selle kontrolli tulemusena haldusotsused, milles ta tuvastas, et Istanbul Lojistik ei olnud täitnud Ungari sõidukimaksu seaduses sätestatud maksukohustust ning et seega ei olnud tema transiidiluba kehtiv. See ametiasutus kohustas Istanbul Lojistikut tasuma 60 000 Ungari forintit (umbes 200 eurot) suuruse maksuvõla, mis sellele maksule vastas, 300 000 Ungari forintit (umbes 980 eurot) suuruse maksuõigusliku trahvi ja 300 000 Ungari forintit suuruse trahvi, see tähendab kokku 660 000 Ungari forintit (umbes 2150 eurot).

36. Istanbul Lojistik vaidlustas need haldusotsused Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóságis (maksu- ja tolliameti vaidluste lahendamise direktoraat, Ungari, edaspidi „teise tasandi maksuasutus“), kes jättis 13. mai 2015. aasta otsustega vaidlustatud otsused muutmata.

37. Ettevõtja esitas nende otsuste peale kaebuse Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróságile (Szegedi haldus- ja töökohus).

<sup>11</sup> *Magyar Közlöny* 2009/107 (VII.29).

<sup>12</sup> Valitsuse dekreet tasuliste maanteekaubavedude, oma arvel kaubavedude ning bussiga tasulise isikuteveo ja oma arvel isikuteveoga seotud tegevuste ning nendega seotud õigusnormide muudatuste kohta (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), *Magyar Közlöny* 2011/146 (XII.7.).

<sup>13</sup> Täpsustan, et liidu õiguses esineb mõiste „ühendatud autorong“ eelkõige määruse nr 1072/2009 artikli 2 punktis 1.

38. Istanbul Lojistik põhjendab oma kaebust sellega, et sõidukimaksu seaduse kõnesolevate sätetega on rikutud assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikleid 4–6. Ta väidab, et maksu, mida kohaldatakse liitu mittekuuluvates riikides registreeritud sõidukite suhtes transiidi korral läbi Ungari, võib pidada tollimaksuga samaväärse toimega maksuks ELTL artikli 30 tähenduses ja seega selle otsuse artikli 4 tähenduses. Hageja sõnul avaldab see maks nii diskrimineerivat kui ka kaitsvat mõju ning kujutab endast kaupade vaba liikumise piirangut, mis on liidu õigusega vastuolus.

39. Teise tasandi maksuasutus palub jätta kaebus rahuldamata. Ta väidab, et ta tegutses siseriiklike õigusnormide kohaselt, mis käsitlevad transporti – valdkond, kus ELTL artikli 4 lõike 2 punkt g lubab Ungaril õigusakte vastu võtta ja kohaldada juba vastu võetud õigusnorme. Ta lisab, et sõidukimaks kujutab endast kulutust, mis tehakse rahvusvaheliste vedude raames ja mida ei saa pidada tollimaksuks või samaväärse toimega maksuks. Ta kinnitab ka, et isegi kui tolliliitu käsitlevad õigusnormid tunnistada käsitleval juhul kohaldatavaks, oleks Ungaril õigus piirata Türgist pärit kaupade vaba liikumist vastavalt ELTL artiklis 36 sätestatud üldise huviga seotud eranditele – eelkõige liiklusohutuse ja avaliku korraga seotud eranditele – rikkumiste vastu võitlemisel. Lõpuks väidab ta, et määrus nr 1072/2009 ei keela Ungaril reguleerida enda ja Türgi vahelist rahvusvahelist kaubavedu kahepoolsete kokkulepetega.

40. Selles olukorras otsustas Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Szegedi haldus- ja töökohus) 18. jaanuaril 2016 menetluse peatada ja 8. veebruaril 2016 esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kas [assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95] artiklit 4 tuleb tõlgendada nii, et niisugune sõidukimaks nagu see, mida reguleerib Ungari sõidukimaksu seadus [ja mida viimati nimetatud seaduse] tähenduses kohaldatakse Türgi veoettevõtja kasutuses oleva ja kaupade vedamiseks kasutatava Türgi registreerimismärgiga kaubaveoki suhtes Ungari piiri ületamisel veoki jõudmiseks Türgi lähtekohast läbi Ungari kui transiitriigi teise liikmesriiki, kujutab endast tollimaksuga samaväärse toimega maksu ja on seega selle sättega vastuolus?
2. a) Kas juhul, kui vastus esimesele küsimusele on eitav, tuleb [assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95] artiklit 5 tõlgendada nii, et niisugune sõidukimaks nagu see, mida reguleerib Ungari sõidukimaksu seadus [ja mida viimati nimetatud seaduse] tähenduses kohaldatakse Türgi vedaja kasutuses oleva ja kaupade vedamiseks kasutatava Türgi registreerimismärgiga kaubaveoki suhtes Ungari piiri ületamisel veoki jõudmiseks Türgi lähtekohast läbi Ungari kui transiitriigi teise liikmesriiki, kujutab endast koguselise piiranguga samaväärse toimega meetet ja on seega selle sättega vastuolus?  
b) Kas [assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95] artiklit 7 tuleb tõlgendada nii, et sellist sõidukimaksu nagu see, mida reguleerib Ungari sõidukimaksu seadus [ja mida viimati nimetatud seaduse] tähenduses kohaldatakse Türgi vedaja kasutuses oleva ja kaupade vedamiseks kasutatava Türgi registreerimismärgiga kaubaveoki suhtes Ungari piiri ületamisel veoki jõudmiseks Türgi lähtekohast läbi Ungari kui transiitriigi teise liikmesriiki, võib kehtestada, tuginedes liiklusohutuse ja rikkumiste vastu võitlemise kaalutlustele?
3. Kas ELTL artikli 3 lõiget 2 ja määruse nr 1072/2009 artikli 1 lõiget 2 ja lõike 3 punkti a tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus see, kui transiitriik kehtestab Türgiga sõlmitud kahepoolse veokokkuleppe alusel sellise sõidukimaksu nagu see, mida reguleerib Ungari sõidukimaksu seadus [ja mida viimati nimetatud seaduse] tähenduses kohaldatakse Türgi vedaja kasutuses oleva ja kaupade vedamiseks kasutatava Türgi registreerimismärgiga kaubaveoki suhtes Ungari piiri ületamisel veoki jõudmiseks Türgi lähtekohast läbi Ungari kui transiitriigi teise liikmesriiki?
4. Kas [EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu] artiklit 9 tuleb tõlgendada nii, et sellist sõidukimaksu nagu see, mida reguleerib Ungari sõidukimaksu seadus [ja mida viimati nimetatud seaduse] tähenduses kohaldatakse Türgi vedaja kasutuses oleva ja kaupade vedamiseks kasutatava Türgi

registreerimismärgiga kaubaveoki suhtes Ungari piiri ületamisel veoki jõudmiseks Türgi lähtekohast läbi Ungari kui transiitriigi teise liikmesriiki, tuleb lugeda kodakondsuse alusel diskrimineerimiseks ja nimetatud õigusnormiga vastuolus olevaks?“

41. Kirjalikke seisukohti esitasid Istanbul Lojistik, Ungari ja Itaalia valitsus ning Euroopa Komisjon. Euroopa Kohus esitas 24. novembri 2016. aasta kirjaga kodukorra artikli 61 lõike 1 alusel Ungari valitsusele küsimuse, millele tuli vastata kirjalikult enne kohtuistungit, ning viimane vastas sellele. 19. jaanuari 2017. aasta kohtuistungil olid esindatud Istanbul Lojistik, Ungari valitsus ja komisjon.

#### IV. Õiguslik analüüs

##### A. Sissejuhatavad märkused

42. Ungari 1991. aastal vastu võetud sõidukimaksu seaduse preambuli kohaselt on selle maksu põhieesmärk rahastada avaliku teedevõrgu hooldustöid. Seda kohaldatakse kõikide Ungaris registreeritud sõidukite ja välisriigis registreeritud raskeveokite suhtes, mis liiklevad Ungari territooriumil, välja arvatud liidu teises liikmesriigis registreeritud sõidukid.<sup>14</sup> Selle viimase maksuvabastuse täpne põhjus eelotsusetaotlusest ei ilmne.<sup>15</sup>

43. Selle maksu sissenõudmise sagedus ja summa arvutamise meetod on erinevad, olenevad asjaomase sõiduki registreerimise kohast. Kui sõiduk on registreeritud Ungaris, tuleb maksu tasuda kord aastas ja tasumisele kuuluv summa sõltub sõiduki mitmest omadusest, näiteks tühiness ja kandevõime, võimalik pneumovedrustus ja keskkonnamõju.<sup>16</sup> Seevastu juhul, kui tegemist on kolmandas riigis registreeritud raskeveokiga, peab valdaja maksu maksumargi ostmisega tasuma igakordsel Ungari territooriumile sisenemisel. Kui niisugusel välisriigi sõidukil on – nagu põhikohtuasjas – selle territooriumi transiitriigina kasutamise luba, tuleb margi hind 60 000 Ungari forintit (umbes 200 eurot) tasuda nii edasi- kui ka tagasisõidu eest ning seda tuleb uuesti maksta niipea, kui sellel territooriumil viibimise kestus ületab 48 tundi.<sup>17</sup>

44. Selles seaduses on märgitud, et maksu tasumata jätmise eest karistatakse maksuõigusliku trahviga, mille summa on sellest võlast viis korda suurem.<sup>18</sup> Ka on 1988. aasta maanteeliikluse seaduses ette nähtud trahv, mida tuleb maksta selle eest, kui Ungari territooriumil liigeldakse ilma nõutavate dokumentideta, – trahv, mille summaks on valitsuse dekreediga nr 156/2009 määratud 300 000 Ungari forintit (umbes 980 eurot).<sup>19</sup>

45. Nende siseriiklike õigusnormide alusel määraski Ungari maksuhaldur põhikohtuasja kaebajale, kelleks on Türgi veoettevõtja, kaks trahvi selle eest, et viimane oli jätnud tasumata sõidukimaksu, mida ta oleks pidanud tasuma tema valduses oleva Türgis registreeritud sõiduki Ungarisse sisenemise tõttu.

<sup>14</sup> Vt selle seaduse artikli 1 lõiked 1 ja 2.

<sup>15</sup> Itaalia valitsuse sõnul on see, et liidu teises liikmesriigis registreeritud kaubaveoki kasutaja on oma transiidi puhul Ungari territooriumil maksust vabastatud, põhjendatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (EÜT 1999, L 187, lk 42; ELT eriväljaanne 07/04, lk 372) artikliga 5, milles on nähtud ette, et artiklis 3 osutatud maksud „[nõuab] sisse ainult kõnealune liikmesriik“.

<sup>16</sup> Vastavalt sõidukimaksu seaduse II peatükile – millest põhiline osa on ära toodud käesolevas ettepanekus, punktid 22–25.

<sup>17</sup> Vt sõidukimaksu seaduse III peatükk, millest põhiline on ära toodud käesolevas ettepanekus, punkt 26 jj. Nagu komisjon märgib, on selle seaduse artikli 15 lõikes 3 ette nähtud 5-kilomeetrine „lubatavustsoon“ Ungari territooriumile sisenemise punkti ümber, milles karistust ei kohaldata.

<sup>18</sup> Vt sõidukimaksu seaduse artikli 17 lõige 2.

<sup>19</sup> Vt käesolev ettepanek, punkt 30.



46. Eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib kõigepealt, kas niisugune maks, nagu on nähtud ette põhikohtuasjas käsitletavate õigusnormidega, tuleb kvalifitseerida tollimaksuga samaväärse toimega maksuks assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikli 4 tähenduses, tõlgendatuna ELTL artiklit 30 käsitlevast kohtupraktikast lähtudes. Võttes arvesse eelotsusetaotluse põhjendusi, näib mulle, et oma kolm ülejäänud küsimust esitab ta ainult teise võimalusena, juhuks kui Euroopa Kohus peaks vastama tema esimesele küsimusele eitavalt.

47. Tagapool esitatud põhjustel teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata esimesele küsimusele jaatavalt ja seega mitte võtta seisukohta ülejäänud küsimuste kohta. Ammendavuse huvides analüüsin ka neid viimaseid lühidalt.

48. Oma kahe esimese küsimuse ja neljanda küsimusega – mida tuleb minu arvates analüüsida täpselt selles järjekorras – küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtult, kuidas tõlgendada kaupade vaba liikumise ja diskrimineerimiskeelu põhimõtteid seoses kohustustega, mis tulenevad EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingust. Kolmas küsimus puudutab seevastu pädevuse jaotumist liidu ja liikmesriikide vahel kahepoolsete kokkulepete alal, mis on sõlmitud kolmandate riikidega kaupade rahvusvahelise maanteeveo valdkonnas.

## **B. Kaupade vaba liikumise takistamine assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklite 4, 5 ja 7 seisukohast (esimene ja teine küsimus)**

49. Kahe esimese eelotsuse küsimusega esitatakse küsimus, kas see, et Türgi veoettevõtjaid kohustatakse tasuma sõidukimaksu, on vastuolus EÜ-Türgi assotsiatsiooninõukogu otsusega nr 1/95, millega on – nagu selle artikkel 1 ette näeb – kindlaks määratud EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingust tuleneva tolliliidu lõppetapi rakendamise kord.

50. Need küsimused puudutavad konkreetsemalt assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikleid 4, 5 ja 7. Artiklis 4 on nõutud, et liidu ja Türgi vahelises kaubavahetuses kaotataks täielikult impordi- ja eksporditollimaksud ning tollimaksuga samaväärse toimega maksud. Artikkel 5 keelab seejuures ka koguselised impordipiirangud ja samaväärse toimega meetmed, samas kui artikkel 7 võimaldab sellest keelust kõrvale kalduda, nähes ette, et niisugused meetmed võivad olla põhjendatud eelkõige avaliku korra, avaliku julgeoleku või inimeste tervise ja elu kaitsega seotud põhjustel.

51. Sellist eelotsusetaotlust ei ole varem esitatud. Assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklist 66 tuleneb siiski, et selle otsuse sätteid, mis on sisuliselt identsed EÜ asutamislepingu (nüüd EL toimimise leping) vastavate sätetega, tuleb tõlgendada kooskõlas Euroopa Kohtu seda valdkonda käsitlevate otsustega.<sup>20</sup> Et selle otsuse artiklite 4, 5 ja 7 sisu on samaväärne vastavalt ELTL artiklite 30, 34 ja 36 sisuga, tuleb neid esimesi artikleid tõlgendades seega kanda nende üle Euroopa Kohtu praktika, mis käsitleb neid teisi artikleid.

<sup>20</sup> Nagu meenutab eelotsusetaotluse esitanud kohus, tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et siseturgu puudutavate liidu õigusnormide, sealhulgas aluslepingu sätete tõlgendust ei saa automaatselt üle kanda liidu ja kolmanda riigi vahel sõlmitud lepingu tõlgendamisele, ilma et leping ise seda sõnaselgelt ette näeks (vt eelkõige kohtuotsus, 24.9.2013, Demirkan, C-221/11, EU:C:2013:583, punkt 44 ja seal viidatud kohtupraktika).

**1. Tollimaksuga samaväärse toimega maksuks kvalifitseerimine assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikli 4 tähenduses (esimene küsimus)**

52. Esimeses eelotsuse küsimuses palutakse Euroopa Kohtul kindlaks määrata, kas niisugune maks, nagu käsitletakse põhikohtuasjas, kujutab endast tollimaksuga samaväärse toimega maksu, mis on assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikliga 4 vastuolus. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib selles küsimuses, et sõidukimaksu artikli 1 lõigete 1 ja 2 kohaselt on liidu teises liikmesriigis registreeritud sõidukite valdajad selle maksu tasumisest vabastatud, samas kui kolmandas riigis ja konkreetselt Türgis registreeritud sõidukite valdajad peavad seda transiidi eest Ungari territooriumil tasuma.

53. Euroopa Kohtu praktikast, milles tõlgendatakse ELTL artiklit 30, mis on sisuliselt identne assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikliga 4,<sup>21</sup> ilmneb, et mõistet „tollimaksuga samaväärse toimega maks“ nende õigusnormide tähenduses tuleb mõista väga laialt, see tähendab nii, et see hõlmab *igasugust – kas või väga väikest – ühepoolset kehtestatud rahalist kohustust*<sup>22</sup> – olenemata selle nimetusest ja kohaldamise viisist –, mis kehtib kaupade suhtes seetõttu, et neid toimetatakse üle piiri, ilma et tegemist oleks otseselt tollimaksuga. Eesmärk, mille saavutamiseks on asjaomane maks kehtestatud, ja sellest saadud tulude otstarve on tegurid, millel ei ole hindamisel tähtsust<sup>23</sup>.

54. Nagu rõhutavad eelotsusetaotluse esitanud kohus, Istanbul Lojistik, Itaalia valitsus ja komisjon, on selle mõiste määratlus keskendatud peamiselt negatiivsele mõjule, mida niisugune rahaline kohustus avaldab. Viimasel peab olema sama kaitsev – ja seega piirav – mõju, mis on tollimaksul, nagu eriti siis, kui tagajärg on see, et imporditavate või eksporditavate kaupade omahind tõuseb kunstlikult võrreldes kodumaiste kaupadega.<sup>24</sup> Minu hinnangul on käesolevas kohtuasjas see nii.

55. Kõigepealt märgin, et ka Ungaris registreeritud sõidukite suhtes kohaldatakse tõepoolest maksu, mis tuleneb seadusest, mille Ungari parlament 1991. aastal vastu võttis. Sellest seadusest ilmneb siiski,<sup>25</sup> et selle maksu sissenõudmise kord ja sellega nendele sõidukitele põhjustatud lisakulud on väga erinevad korrast ja lisakuludest, millega on tegemist kolmandas riigis registreeritud sõidukite puhul. Nagu ma juba eespool kirjeldasin,<sup>26</sup> ei ole selle maksu kohaldamise tingimused sugugi samaväärsed siis, kui tegemist on Ungaris registreeritud sõidukiga, ja siis, kui tegemist on – nagu käsitletaval juhul – Türgis registreeritud sõidukiga. Lisaks tunnistab Ungari valitsus – ja Istanbul Lojistik tugineb sellele –, et maksuvabade transiidilubade arv, mis peab tagama Ungari ja Türki veoettevõtjate võrdsuse konkurentsi seisukohast,<sup>27</sup> ei ole piisav, et katta viimaste tegelikud taotlused, ning viimased on sunnitud vaidlusalust maksu tasuma, kui tasuta lubade aastane arv on ammendatud<sup>28</sup>.

21 ELTL artikli 30 kohaselt on liidu liikmesriikide vahel keelatud impordi- ja eksporditollimaksud või samaväärse toimega maksud ning EMÜ-Türki assotsiatsioonilepingu artiklis 4 on sätestatud sama õigusnorm.

22 St maks, mille liikmesriik on ise kehtestanud, vastandina maksule, mis tuleneb liidu õiguses sätestatud nõuetest (vt eelkõige kohtuotsus, 21.2.1984, St. Nikolaus Brennerei und Likörfabrik, 337/82, EU:C:1984:69, punkt 15). Käesolevas kohtuasjas ei saa minu hinnangul vaielda, et kõnesolevad siseriiklikud õigusnormid ei tulene niisugustest nõuetest. Seda tingimust ma seega konkreetselt ei analüüsi.

23 Vt eelkõige kohtuotsused, 1.7.1969, komisjon vs. Itaalia (24/68, EU:C:1969:29, punktid 7 ja 9); 8.11.2005, Jersey Produce Marketing Organisation (C-293/02, EU:C:2005:664, punkt 55); 21.6.2007, komisjon vs. Itaalia (C-173/05, EU:C:2007:362, punkt 42) ja 2.10.2014, Orgacom (C-254/13, EU:C:2014:2251, punktid 23 ja 35).

24 Vt eelkõige kohtuotsused, 14.12.1962, komisjon vs. Luksemburg ja Belgia (2/62 ja 3/62, EU:C:1962:45, lk 827, eelviimane lõik); 3.2.1981, komisjon vs. Prantsusmaa (90/79, EU:C:1981:27, punkt 12) ning 21.3.1991, komisjon vs. Itaalia (C-209/89, EU:C:1991:139, punkt 7).

25 Vt sõidukimaksu seaduse II ja III peatüki sätted, millele on viidatud käesolevas ettepanekus, punktid 22–25 ning 26 jj.

26 Vt käesolev ettepanek, punkt 43.

27 Vastavalt Ungari-Türki kokkuleppele.

28 Istanbul Lojistik väidab, et Ungari süsteem tekitab teekvoote, mis piiravad kaubandust liidu ja Türki vahel, sest need muudavad viimasest riigist pärit kaubad kallimaks, ning seda 14. oktoobri 2014. aasta uuringu põhjal „Study on the economic impact of an agreement between the EU and the Republic of Turkey“, mille töötas välja ICF Consulting Ltd komisjoni palvel ja mis on kättesaadav järgmisel veebisaidil: [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/road\\_en](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/road_en) (eelkõige punktid v ja vi ning lk 39).

56. Vastavalt eespool viidatud kohtupraktikale ei ole tähtsust sellel,<sup>29</sup> et vaidlusaluse maksu mõju kaupade lõpphinnale võib olla väga väike, nagu Ungari valitsus kohtuistungil väitis. Piisab sellest, et veoettevõtjad, kelle valduses on Türgis registreeritud sõidukid, on sunnitud kandma lisakulu – kas või väga väikest – võrreldes nendega, kelle valdused on Ungaris registreeritud sõidukid.

57. Arvan muide, et tähelepanuta ei saa jätta asjaolu, et niisugune Türgi veoettevõtja, nagu käsitletakse põhikohtuasjas, on sunnitud tasuma maksu summas 60 000 Ungari forintit (umbes 200 eurot) nii edasi-kui tagasisõidu eest ja iga kord, kui mõni tema sõidukitest on transiidil Ungari territooriumil kauem kui 48 tundi. Sellest märkimisväärsest ja korduvast kulust pääsemiseks on ainsad võimalused teha suur übersõit, et mitte seda territooriumi läbida, või valida muud transpordivahendid – lahendused, mis toovad kaasa ilmselgelt olulisi piiranguid ja tekitavad ise lisakulutusi.<sup>30</sup> Minu arvates valitseb reaalne oht, et Türgi veoettevõtjate konkurentsivõime seejuures väheneb.<sup>31</sup>

58. Lisaks väidavad Ungari ja Itaalia valitsus vastu, et kaupade vaba liikumise piiramist ei saa olla seepärast, et põhikohtuasjas käsitletavat maksu ei kohaldata mitte otseselt veetavate kaupade kui niisuguste, vaid teenuse suhtes, mida piiriülene maanteevedu endast kujutab olukorras, kus seda viimast valdkonda ei ole EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu ja assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 raames liberaliseeritud.<sup>32</sup> Nad väidavad, et maksu võetakse kõikidelt, kelle valduses on kolmandas riigis registreeritud raskeveokid, mis liiklevad Ungari territooriumil, ning et selle maksu summa määratakse kindlaks ilma veetava kauba päritolu ega sihtkohta, selle laadi ega kogust arvesse võtmata, kusjuures maksustatav sõiduk või olla isegi tühi.

59. Rõhutan siiski, et nendelt isikutelt sissenõutava maksu summa varieerub, olenedes eelkõige asjaomase sõiduki puhul lubatud maksimaalsest täismassist ja sellest, kas asjaomane vedu on teenindusvedu või transiit Ungari territooriumil<sup>33</sup> – kriteeriumid, mis on minu meelest tegelikult seotud vastavalt võimalike veetavate kaupade koguse ja kohaga, kuhu neid tarnitakse. Arvan seega nagu eelotsusetaotluse esitanud kohuski – kes esitab Euroopa Kohtule küsimuse kaupade vaba liikumist silmas pidades –, et põhikohtuasjas käsitletav maks ei puuduta mitte teenust, mida osutavad välisriikide veoettevõtjad, vaid tooteid, mis sellel territooriumil nende vahendusel liiguvad.

60. Ülejäänu osas märgin nagu ka Istanbul Lojistik ja komisjon, et Euroopa Kohus on juba otsustanud, et „maks, mida ei tasuta toote kui sellise, vaid selle tootega seotud vajaliku tegevuse pealt, võib kuuluda [ELTL artikli 30] kohaldamisalasse“.<sup>34</sup> Kaubavedu on minu arvates niisugune tegevus, sest see on lahutamatu seotud kaupade liikumisega ühest kohast teise ja seega kaupade vaba liikumisega. Seega, isegi kui asuda seisukohale, et vaidlusaluse maksukohustuse tekkimise aluseks on ainult vedu, ei takista see asjaolu minu hinnangul kvalifitseerimast maksu tollimaksuga samaväärse toimega maksuks selle artikli 30 ja assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikli 4 tähenduses.<sup>35</sup>

29 Vt käesolev ettepanek, punkt 53.

30 Istanbul Lojistik ja komisjon arvavad samuti, et kõnesolev maks võib tõsta veetavate toodete omahinda, sest välisriigi veoettevõtja peab kas tasuma nõutava summa või valima mõne teise, alternatiivse marsruudi, mis on pikem ja kulukam.

31 Vt analoogia alusel kohtuotsus, 21.12.2011, komisjon vs. Austria (C-28/09, EU:C:2011:854, punktid 115 ja 116), milles Euroopa Kohus otsustas, et alternatiivsete transpordivahendite ja asendusmarsruutide olemasolu ei ole tegur, mis kõrvaldaks kaupade vaba liikumise piiramise võimaluse.

32 Selles küsimuses meenutan lihtsalt, et Euroopa Kohus on otsustanud, et EMÜ-Türgi assotsiatsiooni arengu praeguses seisus ei ole transpordi valdkonnas mingeid erinorme, vaid selle assotsiatsiooni raames osutatavate teenuste suhtes kohaldatakse samuti teenuste osutamise suhtes kohaldatavaid üldnorme ja eelkõige EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu lisaprotokollis artikli 41 lõiget 1, mis keelab liikmesriigil kehtestada uusi asutamisevabaduse ja teenuste osutamise vabaduse piiranguid alates selle protokollis enda suhtes jõustumise kuupäevast (vt kohtuotsused, 21.10.2003, Abatay jt, C-317/01 ja C-369/01, EU:C:2003:572, punktid 92–102, ning 24.9.2013, Demirkan, C-221/11, EU:C:2013:583, punkt 37 jj).

33 Vt sõidukimaksu seaduse artikli 15 lõige 1.

34 Vt kohtujuristi ettepanek, Mengozzi, kohtuasi Essent Network Noord jt (C-206/06, EU:C:2008:33, punktid 48–50) ja kohtuotsus, 17.7.2008, Essent Network Noord jt (C-206/06, EU:C:2008:413, punkt 44).

35 Vt analoogia alusel riigimaksudeks kvalifitseeritud maksude kohta kohtuotsus, 8.11.2007, Stadtgemeinde Frohnleiten ja Gemeindebetriebe Frohnleiten (C-221/06, EU:C:2007:657, punkt 43 jj ning seal viidatud kohtupraktika).

61. Need kaks valitsust väidavad ka, et kõnesolevat maksu ei kohaldata seetõttu, et kaup ületab piiri, nagu on Euroopa Kohtu praktikas nõutud. Maksustamine ei ole seotud mitte Ungari piiri ületamise faktiga, vaid Ungari territooriumil liikumisega, sest see võib kahjustada teede olukorda ja keskkonda.

62. Niisugune analüüs on siiski vastuolus eelotsusetaotluse esitanud kohtu analüüsiga, nagu näitab eelkõige tema eelotsuse küsimuste sõnastus. Märgin ka, et seda maksu tuleb tasuda alati „Ungari territooriumile sisenemise“ hetkel „vastavalt edasi- või tagasisõidu eest“ nii teenindusveo kui ka transiidiveo eest ning seda ainult niisugustes riikides registreeritud sõidukite puhul, mis ei ole liidu liikmed.<sup>36</sup> Mulle näib seega, et valitseb selge seos kaupade liikumisega.<sup>37</sup>

63. Lisaks – nagu eelotsusetaotluse esitanud kohus, Istanbul Lojistik ja komisjon rõhutavad – laieneb ELTL artiklis 30 sätestatud tollimaksuga samaväärse toimega maksude keeld väljakujunenud kohtupraktika kohaselt otse kolmandast riigist pärineva kauba liikumisele, kui see kaup on – nagu käsitletaval juhul – lihtsalt transiidil liikmesriigi territooriumil, kust see siis eksporditakse teistesse liikmesriikidesse. Euroopa Kohus on nimelt otsustanud, et tolliliit liikmesriikide vahel eeldab tingimata, et nende vahel on tagatud kaupade vaba liikumine, mis on üks aluslepingus sätestatud aluspõhimõtteid ja toob kaasa ühendusesisese kaubatreiidi vabaduse üldpõhimõtte.<sup>38</sup> Sama lähenemine tuleb minu arvates valida assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikli 4 puhul, sest vastasel korral ei saavutataks enam täielikult EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingust tuleneva tolliliidu korralikku toimimist, nagu Euroopa Kohus on juba muude kolmandate riikidega sõlmitud kokkulepete raames tunnistanud.<sup>39</sup>

64. Lisan, et Ungari valitsuse argument, mille kohaselt on tegemist „maksuga“,<sup>40</sup> mis on põhjendatud eelkõige avaliku teedevõrgu remonditööde ja arengu tõttu, ei saa olla edukas, sest asjaomase meetme eesmärk ega nimetus, mille siseriiklikud ametiasutused talle andnud on, ei ole Euroopa Kohtu eespool viidatud kohtupraktika kohaselt määravad.<sup>41</sup>

<sup>36</sup> Vt sõidukimaksu artiklid 1, 11 ja 15.

<sup>37</sup> Vastupidi muudele olukordadele, mil Euroopa Kohus on järeldanud, et asjaomane maks kuulub kaupadelt võetavate riigimaksude üldise korra kohaldamisalasse (vt eelkõige kohtuotsused, 5.10.2006, Nádásdi ja Németh, C-290/05 ja C-333/05, EU:C:2006:652, punktid 40–42, ning 18.1.2007, Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, punktid 23–25).

<sup>38</sup> Vt eelkõige kohtuotsused, 21.6.2007, komisjon vs. Itaalia (C-173/05, EU:C:2007:362, punktid 30–32 ja seal viidatud kohtupraktika) ning 21.12.2011, komisjon vs. Austria (C-28/09, EU:C:2011:854, punkt 113 ja seal viidatud kohtupraktika).

<sup>39</sup> Vt eelkõige kohtuotsused, 5.10.1995, Aprile (C-125/94, EU:C:1995:309, punkt 39 jj) ning 21.6.2007, komisjon vs. Itaalia (C-173/05, EU:C:2007:362, punktid 33 ja 40).

<sup>40</sup> Ungari valitsus esitab arutluskäigu teemal, et vaidlusalune maks võib tegelikult olla riigimaks ELTL artiklit 110 käsitleva kohtupraktika tähenduses. Märgin, et samasugused sätted – muide keelavad – on toodud ka assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklis 50. Leian siiski, et Euroopa Kohus ei pea selle kohta otsust tegema, sest eelotsusetaotluse esitanud kohus ei ole temalt küsinud, kuidas neid õigusnorme tuleks tõlgendada, ja seda tõlgendust ei olegi vaja, et lahendada vaidlus põhikohtuasjas (vt analoogia alusel eelkõige kohtuotsus, 19.9.2013, Martin Y Paz Diffusion, C-661/11, EU:C:2013:577, punkt 48). Ülejäänud osas tuleb märkida, et Ungaris registreeritud sõidukite suhtes kohaldatav maksustamiskord on nii erinev kolmandas riigis registreeritud sõidukite suhtes kohaldatavast maksustamiskorrast, et kvalifikatsiooniga „riigimaks“ ei ole minu arvates võimalik nõustuda (vt selle mõiste kohta eelkõige kohtuotsus, 17.7.2008, Essent Netwerk Noord jt, C-206/06, EU:C:2008:413, punkt 41).

<sup>41</sup> Vt käesolev ettepanek, 23. joonealune märkus.

65. Täielikkuse huvides täpsustan, et olen nagu komisjoni arvamisel, et niisuguste siseriiklike õigusnormide puhul, nagu käsitletakse põhikohtuasjas, ei ole põhjuseid, mis võimaldaksid teha erandi tollimaksuga samaväärse toimega maksude keelust, millist võimalust on Euroopa Kohus eriolukordades tunnustanud<sup>42</sup> – erandi, mida tuleb kohaldada rangelt<sup>43</sup>. Euroopa Kohus on juba otsustanud, et teedevõrgu remondi ja hooldamisega seotud põhjused ei võimalda kehtestada erimaksu ettevõtjatele, kes veavad kaupa ja ületavad asjaomase territooriumi piire, kui niisugune teenus ei too kasu ainult neile ega saa seega anda alust nõuda nendelt rahalist panust<sup>44</sup>.

66. Võttes arvesse Euroopa Kohtu ELTL artiklit 30 käsitlevat kohtupraktikat, olen seega arvamisel, et niisugune siseriiklik meede, nagu käsitletakse põhikohtuasjas, kujutab endast tõesti tollimaksuga samaväärse toimega maksu assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikli 4 tähenduses ning on selle artikliga niisiis keelatud, mis puudutab Euroopa Liidu ja Türgi Vabariigi vahel eksisteeriva tolliliidu kohaldamisalasse kuuluvaid kaupu.

## ***2. Koguselise impordipiiranguga samaväärse toimega meetme olemasolu ja selle võimalik põhjendus assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklitest 5 ja 7 lähtudes (teine küsimus)***

67. Teise eelotsuse küsimuse kaks osa, mis puudutavad teineteise järel assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikleid 5 ja 7, on eelotsusetaotluse esitanud kohus esitanud ainult juhuks, kui Euroopa Kohus peaks otsustama, et siseriiklikku meetet, mille üle põhikohtuasjas vaieldakse, ei tule kvalifitseerida tollimaksuga samaväärse toimega maksuks sama otsuse artikli 4 tähenduses.

68. Kuna ma teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata esimesele esitatud küsimusele nii, et see meede kujutab endast seda laadi maksu, soovitan teisele küsimusele mitte vastata, hoolimata vastuväitest, mille on esitanud Istanbul Lojistik, kes arvab, et selle küsimuse kohta tuleb võtta täielikult seisukoht. Nagu see pool isegi märgib, tuleneb siiski Euroopa Kohtu praktikast, mis käsitleb EL toimimise lepingu kaupade vaba liikumist käsitlevate sätete ülesehitust, et niisugused maksumeedmed, nagu käsitletakse põhikohtuasjas, kuuluvad põhimõtteliselt konkreetsete õigusnormide, see tähendab ELTL artikli 30 kohaldamisalasse, mitte ELTL artiklites 34 ja 36 sätestatud koguseliste impordipiirangute keelu kohaldamisalasse ning nendest viimastest artiklitest lähtudes tuleb siseriiklikku meetet analüüsida seega ainult siis, kui esimene artikkel ei ole kohaldatav.<sup>45</sup> Teades, et need artiklid on sisuliselt samaväärsed assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklitega 4, 5 ja 7, tuleneb eelnevast, et jaatav vastus esimesele küsimusele muudab vastamise teisele tarbetuks. Ma käsitlen teist küsimust siiski teise võimalusena, et analüüsitud oleks ka juhtumit, mida peab silmas eelotsusetaotluse esitanud kohus.

### ***a) Assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikli 5 tõlgendus (teise küsimuse esimene osa)***

69. Teise eelotsuse küsimuse esimene osa tõstatab küsimuse, kas kolmandas riigis registreeritud sõidukite suhtes, mis on transiidil Ungari territooriumil, kohaldatava maksu võib kvalifitseerida koguselise impordipiiranguga samaväärse toimega meetmeks assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikli 5 tähenduses ja kas see maks on seega selle õigusnormiga keelatud.

42 Meenutan, et põhjused, mis on sätestatud ELTL artiklis 36 ja assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklis 7 (vt selle kohta käesolev ettepanek, punkt 75 jj), on kohaldatavad ainult koguselise piiranguga samaväärse toimega meetmete suhtes, mitte tollimaksuga samaväärse toimega maksude suhtes (vt eelkõige kohtuotsus, 14.6.1988, Dansk Denkvit, 29/87, EU:C:1988:299, punkt 32).

43 Näiteks rahaline kohustus, mis vastab tollimaksuga samaväärse toimega maksuks kvalifitseerimise kriteeriumidele, võib jääda siiski väljapoole sellest tuleneva keelu kohaldamisala, kui see kujutab endast „tasu tegelikult osutatud teenuse eest ja selle suurus oleks nimetatud teenusega proportsionaalne, või kui see tuleneks üldisest siseriiklike maksude korraldusest, mida kohaldatakse süstemaatiliselt samade kriteeriumide alusel siseriiklikele toodetele ning imporditud ja eksporditud toodetele, või veel teatud tingimustel, kui seda kogutakse ühenduse õigusnormidega ette nähtud kohustuste täitmiseks läbi viidud kontrollide tõttu“ (vt eelkõige kohtuotsused, 21.3.1991, komisjon vs. Itaalia, C-209/89, EU:C:1991:139, punkt 9, ja 8.11.2005, Jersey Produce Marketing Organisation, C-293/02, EU:C:2005:664, punkt 56).

44 Vt kohtuotsus, 9.9.2004, Carbonati Apuani (C-72/03, EU:C:2004:506, punkt 32).

45 Vt eelkõige kohtuotsused, 16.12.1992, Lornoy jt (C-17/91, EU:C:1992:514, punktid 14 ja 15); 17.6.2003, De Danske Bilimportører (C-383/01, EU:C:2003:352, punkt 32 jj) ning 18.1.2007, Brzeziński (C-313/05, EU:C:2007:33, punkt 50).

70. Otsuse põhjendustes seostab eelotsusetaotluse esitanud kohus seda artiklit 5 ELTL artikliga 34,<sup>46</sup> mille sätted on tõesti sisuliselt identsed.<sup>47</sup> Võttes arvesse nende samaväärsust, tuleb assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklit 5 – nagu selle otsuse artikkel 66 ette näeb – tõlgendades lähtuda Euroopa Kohtu ELTL artiklit 34 käsitlevatest otsustest lähtudes.<sup>48</sup>

71. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb kõiki liikmesriikide õigusnorme, mis võivad otseselt või kaudselt, tegelikult või potentsiaalselt takistada kaubandust liidus, pidada koguselise piiranguga samaväärse toimega meetmeteks.<sup>49</sup> Minu arvates peab see olema analoogia alusel samamoodi liikmesriigi õigusnormidega, mis võivad samasuguses olukorras takistada kaubandust EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingust tulenevas tolliliidus.

72. Käesolevas kohtuasjas kinnitab Ungari valitsus selleks, et väita, et tegemist ei ole koguselise piiranguga samaväärse toimega meetmega, et põhikohtuasjas käsitletav sõidukimaks avaldab küll tõenäoliselt mõju kaupade vabale liikumisele, mis võib peegelduda teatavate toodete hinnas, kuid see mõju on liiga juhuslik ja liiga kaudne, et seda saaks taunida Euroopa Kohtu seda käsitleva kohtupraktika tähenduses.<sup>50</sup> Itaalia valitsus märgib ka, et vaidlusaluse õigusnormiga kaasnev kulu koormab transpordivahendit, mitte kaupa ennast, mida sellega veetakse.

73. Isegi eeldusel, et Euroopa Kohus otsustab, et põhikohtuasjas käsitletavad õigusnormid ei kuulu assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikli 4 kohaldamisalasse, arvan, et need võivad tekitada liidu ja Türgi Vabariigi vahelises kaubanduses piirangu, mis on selle otsuse artikliga 5 vastuolus. Ma arvan nagu ka Istanbul Lojistik ja komisjon, et vaidlusaluse maksu peaks selles mõttes kvalifitseerima meetmeks, mis võib seda kaubandust takistada, sest see tekitab Türgis registreeritud sõidukitega veetavatele kaupadele lisakulusid ja suurendab seega nende lõpphinda.<sup>51</sup> Tuleb ka märkida, et ehkki Ungari õigusnormid mõjutavad peamiselt veeteenuseid, mida Türgi veoettevõtjad osutavad, võib neid siiski pidada niisuguseks meetmeks, sest kaupade vaba liikumise võimaluse kasutamine on paratamatult nende veoga seotud.<sup>52</sup> Minu hinnangul ei ole kõnesoleva lisakoormuse piirav toime seega liiga kaudne, et seda võiks arvesse võtta.

74. Teen selle põhjal teise võimalusena ettepaneku nõustuda, et niisuguse maksu, nagu käsitletakse põhikohtuasjas, võib kvalifitseerida Türgiga sõlmitud tolliliiduga hõlmatud kaupade koguselise impordipiiranguga samaväärse toimega meetmeks assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikli 5 tähenduses ja see võib niisiis kuuluda selles artiklis ette nähtud keelu kohaldamisalasse.

46 Andes – teise võimalusena – juhiseid vastamiseks teise küsimuse teemal, analüüsib komisjon mitte ainult neid koguselisi impordipiiranguid käsitlevaid õigusnorme, millele viitab eelotsusetaotluse esitanud kohus, vaid ka ekspordipiiranguid käsitlevaid õigusnorme, mis on toodud assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklis 6 ja ELTL artiklis 35. Ma lein siiski, et mul on soovitatav piirata oma kaalutlusi küsimuse esemega niisugusena, nagu eelotsusetaotluse esitanud kohus on selle sõnastanud.

47 ELTL artikkel 34 keelab koguselised impordipiirangud ja kõik samaväärse toimega meetmed liidu liikmesriikide vahel, samas kui artiklis 5 on sätestatud sama keeld EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu osalistele.

48 Vt käesolev ettepanek, punkt 51.

49 Vt eelkõige kohtuotsused, 16.1.2014, Juvelta (C-481/12, EU:C:2014:11, punkt 16) ning 27.10.2016, Audace jt (C-114/15, EU:C:2016:813, punkt 66 ja seal viidatud kohtupraktika).

50 Selles küsimuses viitab Ungari valitsus eelkõige 14. juuli 1994. aasta kohtuotsusele Peralta (C-379/92, EU:C:1994:296, punkt 24) ja 21. septembri 1999. aasta kohtuotsusele BASF (C-44/98, EU:C:1999:440, punkt 21).

51 Vt käesolev ettepanek, punkt 55.

52 Selles küsimuses rõhutab eelotsusetaotluse esitanud kohus õigesti, et Euroopa Kohus on EL toimimise lepingus sätestatud kaupade vaba liikumise põhimõtte kohta juba korduvalt otsustanud, et transporti mõjutavad meetmed võivad kujutada endast nende kaupade ühendusesisese kaubavahetuse takistust. Ta viitab selles küsimuses eelkõige 21. detsembri 2011. aasta kohtuotsusele komisjon vs. Austria (C-28/09, EU:C:2011:854), milles Euroopa Kohus nõustus, et siseriiklikud õigusnormid, millega keelatakse teatavate transpordiliikide kasutamine teatavates kohtades, takistab nendest teele saadetud kaupade vaba liikumist (vt punkt 114 jj ning seal viidatud kohtupraktika). Vt käesolev ettepanek, punkt 60.

**b) Assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikli 7 tõlgendamine (teise küsimuse teine osa)**

75. Kui Euroopa Kohus peaks leidma, et põhikohtuasjas käsitletav maks kujutab endast koguselise piiranguga samaväärse toimega meedet, mis on assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikliga 5 keelatud, palutakse teise eelotsuse küsimuse teises osas seejärel kindlaks teha, kas selle meetme kohaldamine võib sama otsuse artiklist 7 lähtudes siiski olla põhjendatud vajadustega, mis on seotud liiklusohutusega ja rikkumiste vastu võitlemisega.

76. Ma arvan nagu ka Istanbul Lojistik ja komisjon, et assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklis 66 sätestatud õigusnormi kohaselt tuleb selle otsuse artiklit 7 tõlgendada vastavalt Euroopa Kohtu ELTL artiklit 36 käsitlevale kohtupraktikale, sest artikli 7 sõnastus on sisuliselt samasugune nagu artiklil 36.<sup>53</sup>

77. Kohtupraktikast ilmneb, et ELTL artiklis 36 toodud loetelu põhjustest – mis võimaldavad impordi-, ekspordi- või transiidipiiranguid aktsepteerida, kui nendega taotletakse üldise huvi eesmärki – on ammendav ning seda tuleb põhimõtteliselt tõlgendada kitsalt, sest tegemist on kaupade vaba liikumise põhimõtte erandiga.<sup>54</sup> Sama lähenemine tuleb minu arvates valida loetelu puhul, mis on koostatud assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklis 7.

78. Istanbul Lojistik väidab, et selles erandite loetelus ei ole sõnaselgelt esitatud põhjusi, millele tuginedes Ungari ametiasutused käsitletaval juhul püüavad vaidlusaluseid õigusnorme põhjendada, see tähendab liiklusohutuse tagamise ja rikkumistega võitlemisest tingitud nõuded, mida teise tasandi maksuasutus on põhikohtuasjas oma vastuses nimetanud.<sup>55</sup>

79. Märgin siiski, et Euroopa Kohus on juba nõustunud, et liiklusohutust võib EÜ artikli 30, nüüdse ELTL artikli 36 raames arvesse võtta.<sup>56</sup> Ei saa välistada, et liikluses ohtude ennetamine võib olla seotud „avaliku korra“ ja/või „avaliku julgeoleku“ eesmärkidega selle artikli tähenduses. Nii on see minu arvates ka vajadusega tagada rikkumistega võitlemine, mida põhikohtuasja vastustaja põhjusena mainib.<sup>57</sup> Minu hinnangul võib ELTL artikli 36 ja seega analoogia alusel ka assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikli 7 esemeline kohaldamisala niisuguseid põhistusi põhimõtteliselt küll hõlmata.

53 ELTL artiklis 36 loetletud tegurid, mis võimaldavad teha erandi ELTL artiklites 34 ja 35 sätestatud keeldudest, on samad nagu need, mis on loetletud assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklis 7 seoses selle viimase artiklites 5 ja 6 sätestatud keeldudega. Pealegi on nii artiklis 36 kui ka artiklis 7 ette nähtud, et need erandid ei kujuta endast „suvalise diskrimineerimise vahendit või [...] kaubanduse varjatud piiramist“ esiteks liikmesriikide vahel ja teiseks EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu osaliste vahel.

54 Vt eelkõige kohtuotsused, 17.6.1981, komisjon vs. Iirimaa (113/80, EU:C:1981:139, punkt 7) ja 19.10.2016, Deutsche Parkinson Vereinigung (C-148/15, EU:C:2016:776, punkt 29).

55 Vt käesolev ettepanek, punkt 39.

56 Vt kohtuotsus, 11.6.1987, Gofette ja Gilliard (406/85, EU:C:1987:274, punkt 7).

57 17. juuni 1987. aasta kohtuotsuses komisjon vs. Itaalia (154/85, EU:C:1987:292, punktid 13 ja 14) ning 30. aprilli 1991. aasta kohtuotsuses (C-239/90, EU:C:1991:180, punkt 23) ei välistanud Euroopa Kohus, et eesmärk ennetada varastatud kaubaga kauplemist või kujutada endast avaliku korraga seotud põhjust selle artikli 36 tähenduses, ehkki ta leidis, et vaidlusaluste meetmetega ei ole järgitud proportsionaalsuse põhimõtet.

80. Euroopa Kohtu hästi väljakujunenud kohtupraktikast ilmneb ka, et peale ELTL artiklis 36 loetletud põhjuste võib kaupade vaba liikumise takistuste põhjendamisel arvesse võtta ka ülekaaluka üldise huviga seotud põhjuseid.<sup>58</sup> Arvan, et selle kohtupraktika võib üle kanda assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklile 7. Märgin, et Euroopa Kohus on juba otsustanud, et võitlus kuritegevusega ja liiklusohutuse kaitse võivad olla seda liiki põhjused.<sup>59</sup> Neile viimastele on siiski võimalik tugineda põhimõtteliselt ainult juhtudel, mil asjaomaseid siseriiklikke õigusnorme kohaldatakse vahet tegemata,<sup>60</sup> nagu ei ole minu arvates käesolevas kohtuasjas<sup>61</sup>.

81. Ülejäänu osas ei ole tõendatud, et nõuded, mida põhikohtuasja vastustaja nimetas ja mis toodi seejärel ära teises eelotsuse küsimuses, vastavad tõesti eesmärkidele, mida Ungari seadusandja taotles, kui vaidlusalused õigusnormid vastu võttis. Selle kohta märgin, et sõidukimaksu seaduse preambulis on esitatud nendest nõuetest erinevad kaalutlused, sest need kaalutlused on peamiselt eelarvelist laadi.<sup>62</sup> Euroopa Kohus on aga korduvalt välistanud selle, et kaupade vaba liikumise takistamist võiks põhjendada majanduslikku laadi argumentidega.<sup>63</sup>

82. Nagu eelotsusetaotluse esitanud kohus meenutab, on väljakujunenud kohtupraktikas igal juhul selgitatud, et selleks, et piirav meede võiks olla üldise huvi eesmärgil põhjendatud, peab see olema mitte üksnes taotletava õiguspärase eesmärgi saavutamiseks vajalik, vaid ka sellega proportsionaalne.<sup>64</sup> Siseriiklik ametiasutus, kes soovib tugineda ELTL artiklile 36 ja analoogia alusel assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklile 7, peab tõendama, et need kriteeriumid on kõnealusel juhul tõesti täidetud.<sup>65</sup>

83. Käsitletaval juhul arvan nagu ka Istanbul Lojistik ja komisjon, et Ungari ametiasutused ei ole selle kohta piisavalt tõendavat teavet esitanud. Minu hinnangul ei ole asjaomane maks sobiv vahend nende üldise huvi eesmärkide saavutamiseks, millele tuginetakse, sest võib kahelda, kas selle maksu sissenõudmine mõjuks ilma muu kontrollita ja teatavatesse kategooriatesse kuuluvate Ungaris liiklevate raskeveokite puhul koormavamalt kui teiste puhul – see tähendab kolmandas riigis registreeritud veokitelt, aga mitte Ungaris või teises liikmesriigis registreeritud sõidukitelt – võib tõesti aidata parandada liiklusohutust ja soodustada võitlust rikkumistega sellel territooriumil.

58 Euroopa Kohus on 20. veebruari 1979. aasta kohtuotsusega Rewe-Zentral, st nn Cassis de Dijoni kohtuotsusega (120/78, EU:C:1979:42, punkt 8 jj) tunnustatud võimalust hiljem mitu korda meenutanud (vt eelkõige kohtuotsus, 16.4.2013, Las, C-202/11, EU:C:2013:239, punkt 28).

59 Vt eelkõige kohtuotsused, 10.4.2008, komisjon vs. Portugal (C-265/06, EU:C:2008:210, punkt 38); 10.2.2009, komisjon vs. Itaalia (C-110/05, EU:C:2009:66, punkt 60) ja 6.10.2015, Capoda Import-Export (C-354/14, EU:C:2015:658, punkt 43).

60 Vt eelkõige kohtuotsus, 17.6.1981, komisjon vs. Iirimaa (113/80, EU:C:1981:139, punkt 10). Mulle näib, et oma hiljutises kohtupraktikas on Euroopa Kohus sellele tingimusele omistanud vähem tähtsust (vt eelkõige kohtuotsused, 1.7.2014, Ålands Vindkraft, C-573/12, EU:C:2014:2037, punktid 75 ja 76, ning 12.11.2015, Visnapuu, C-198/14, EU:C:2015:751, punktid 108 ja 110).

61 Vt ka käesolev ettepanek, punkt 84.

62 Vt käesolev ettepanek, punkt 20. Oma kirjalikes ja suulistes seisukohtades on Ungari valitsus kinnitanud, et selle seaduse preambulis on märgitud, et nimetatud maks leiti olevat vajalik selleks, et suurendada eelarvetoetusi teeinfrastruktuuride hooldamiseks. Ta lisas, et maksubaasi suurendamine selleks, et tegelda ka – vähem kaudselt – keskkonna- ja liiklusohutusprobleemidega, on põhjendatud kahjustuste tõttu, mida põhjustavad eriti raskeveokid.

63 Vt eelkõige kohtuotsus, 25.10.2001, komisjon vs. Kreeka (C-398/98, EU:C:2001:565, punkt 30 ja seal viidatud kohtupraktika).

64 Vt eelkõige kohtuotsus, 21.6.2016, New Valmar (C-15/15, EU:C:2016:464, punkt 48).

65 Vt eelkõige kohtuotsused, 8.11.1979, Denkvit Futtermittel (251/78, EU:C:1979:252, punkt 24) ning 5.2.2004, komisjon vs. Itaalia (C-270/02, EU:C:2004:78, punkt 22 jj).



84. Lisaks isegi eeldusel, et eelnevad tingimused on kõik täidetud, ilmneb eespool viidatud kahe artikli lõplikust sõnastusest, et niisugune meede ei tohi kujutada endast meelevaldse diskrimineerimise vahendit ega kaubanduse varjatud piiramist. Et Ungari territooriumil liiklevatelt sõidukitelt maksu sissenõudmise kord varieerub, olenedes sellest, kas asjaomane sõiduk on registreeritud Ungaris, liidu teises liikmesriigis või kolmandas riigis,<sup>66</sup> näib mulle, et viimasel juhul ilma tõendatud objektiivse põhjusega kohaldatav erinev ja ebasoodsam kohtlemine kujutab endast meelevaldse diskrimineerimise vahendit.<sup>67</sup>

85. Need kaalutlused ei võimalda minu arvates aktsepteerida põhjendusi, millele Ungari ametiasutused on tuginenud. Kokkuvõttes olen arvamusel, et juhul kui põhikohtuasjas käsitletav maks kvalifitseeritakse koguselise impordipiiranguga samaväärse toimega meetmeks assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artikli 5 tähenduses, ei piisa selle põhistamiseks esitatud põhjustest, et niisugune siseriiklik meede oleks otsuse artikli 7 alusel põhjendatud.

### **C. Kodakondsuse alusel diskrimineerimise keelu põhimõtte rikkumine EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artiklist 9 lähtudes (neljas küsimus)**

86. Neljas eelotsuse küsimus on esimese ja teise küsimuse jätk, sest see puudutab sama õiguslikku raamistikku nagu need, see tähendab kohustusi, mis tulenevad kokkulepetest EÜ (nüüd liit) ja Türgi vahel.<sup>68</sup> Mulle näib seega soovitatav käsitleda seda enne eelotsusetaotluse esitanud kohtu kolmandat küsimust.

87. Euroopa Kohtult küsitakse sisuliselt, kas EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artiklit 9, mis keelab selle lepingu kohaldamisalas igasuguse diskrimineerimise kodakondsuse alusel, tuleb tõlgendada nii, et niisugused õigusnormid, nagu käsitletakse põhikohtuasjas, on selle artikliga vastuolus, sest need kohustavad välisriigis, käsitletav juhul Türgis registreeritud raskeveokite valdajaid tasuma erimaksu, samas kui selliste liidu liikmesriigis registreeritud sõidukite valdajad on sellest vabastatud.<sup>69</sup>

88. Eelotsusetaotluse esitanud kohus täpsustab oma taotluse põhjendustes, et ta küsib, kas vaidlusalune maks on Türgi veoettevõtjate suhtes diskrimineeriv ning kas seda tuleb seega pidada EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artikliga 9 ja ELTL artikliga 18 vastuolus olevaks. Nende kahe artikli sisu on samaväärne, sest selle viimase lõikes 1 on sätestatud põhimõte, mille kohaselt on aluslepingute kohaldamisalas keelatud igasugune diskrimineerimine kodakondsuse alusel.<sup>70</sup> Lisan, et assotsiatsioonilepingu artiklis 9 on sõnaselgelt viidatud samale „[diskrimineerimiskeelu] põhimõttele, mis on sätestatud [EMÜ] asutamislepingu artiklis 7“, millele vastab ELTL artikkel 18.<sup>71</sup>

66 Vt nende erinevate kordade kohta käesolev ettepanek, punktid 43 ja 55.

67 Märgin teiste diskrimineerivate tegurite hulgas, et maksu leevendamine on ette nähtud sõidukite puhul, mis on varustatud pneumovedrustusega ning kahjustavad teid vähem ja/või kaitsevad keskkonda, kuid ainult juhul, kui need on registreeritud Ungaris (vt käesolev ettepanek, punktid 24 ja 25), mitte välisriigis.

68 Kuigi neljas küsimus puudutab EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingut ja kaks esimest küsimust assotsiatsiooninõukogu otsust nr 1/95, on need õigusaktid omavahel tihedalt seotud, sest see otsus tehti eesmärgiga rakendada selle lepingu sõlminud osaliste vahel loodud tolliliidu lõppetappi, nagu näitavad nii selle otsuse pealkiri, selle preambul kui ka otsuse artikkel 1.

69 Vt selle maksuvabastuse kohta käesolev ettepanek, punkt 42.

70 Põhimõte, mis on sätestatud ka Euroopa Liidu põhiõiguste harta (edaspidi „harta“) artikli 21 lõikes 2. 2. juuni 2016. aasta kohtuotsuses komisjon vs. Madalmaad (C-233/14, EU:C:2016:396, punkt 76) meenutas Euroopa Kohus, et ELTL artiklis 18 sätestatud keeldu kohaldatakse kõikides olukordades, mis kuuluvad liidu õiguse esemelisse kohaldamisalasse.

71 Assotsiatsioonilepingu lisaprotokollis artiklis 37 on nähtud ette selle põhimõtte konkreetne kohaldamine töö valdkonnas, sätestades, et „[t]öötingimuste ja töötasu osas ei tohi üheski liikmesriigis Türgi kodakondsusega töötajate suhtes kohaldatavad normid tuua kaasa kõnealuste töötajate ning teistest ühenduse liikmesriikidest pärit töötajate vahelist diskrimineerimist“.

89. Komisjon arwab, et neljandale eelotsuse küsimusele ei ole vaja konkreetset vastata, sest võimaliku kodakondsuse alusel diskrimineerimisega seotud probleeme peaks analüüsima juba kahe esimese küsimuse raames, kui Euroopa Kohus nõustuks, et kõnesolevad siseriiklikud õigusnormid kuuluvad assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklite 4–7 ja seega EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu kohaldamisalasse.<sup>72</sup>

90. Liikmesriigid tohivad kaupade vaba liikumist piiravaid meetmeid, mis on mõnel ELTL artiklis 36 loetletud alusel põhjendatud, tõesti võtta ainult tingimusel, et need ei kujuta endast meelevaldse diskrimineerimise vahendit<sup>73</sup> – kriteerium, mida tuleb analüüsida teise küsimuse teise osa raames,<sup>74</sup> kui Euroopa Kohus otsustab selle küsimuse selle osa kohta seisukoha võtta.

91. Arvestades, et ma soovitan vastata esimesele küsimusele jaatavalt, leian, et neljandale küsimusele ei ole vaja vastata, sest piisab, kui Euroopa Kohus tuvastab ainult ühe põhjuse, miks on meede liidu õigusega vastuolus, kõikide nende hulgas, mida eelotsusetaotluse esitanud kohus üksteise järel loetleb. Täpsemalt, kui Euroopa Kohus peaks leidma – nagu ma soovitan –, et kõnesolev meede kuulub assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklis 4 sätestatud tollimaksuga samaväärse toimega maksu keelu kohaldamisalasse, ei ole minu arvates ELTL artikli 18 ja selle lepingu põhiliikumisvabadusi käsitlevate sätete ülesehitust arvestades<sup>75</sup> EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu artiklit 9 tõlgendada vaja.

#### **D. Pädevuse jaotumine liidu ja liikmesriikide vahel ELTL artikli 3 lõikest 2 ning määruse nr 1072/2009 artikli 1 lõikest 2 ja lõike 3 punktist a lähtudes (kolmas küsimus)**

92. Eelotsusetaotluse põhjendustest ilmneb, et kolmas eelotsuse küsimus on esitatud ainult juhuks, kui Euroopa Kohus peaks otsustama, et siseriiklik maks, mille üle põhikohtuasjas vaieldakse, ei ole tollimaksuga samaväärse toimega maks ega koguselise impordipiiranguga samaväärse toimega meede vastavalt assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklite 4 ja 5 tähenduses. Arvestades, et ma soovitan vastata esimesele Euroopa Kohtule esitatud küsimusele jaatavalt, ei ole minu arvates vaja kolmandale küsimusele vastata. Ammendavuse huvides esitan siiski mõned kaalutlused selle kohta.

93. Kolmas küsimus käsitleb sisuliselt pädevuse jaotumist liidu ja liikmesriikide vahel, mis puudutab kolmandate riikidega kaupade rahvusvahelise maanteeveo valdkonnas sõlmitud kokkuleppeid. Eelotsusetaotlusest ilmneb, et põhikohtuasja vastustaja teise taseme maksuasutus väitis, et Ungari võib kaupade rahvusvahelist maanteevedu kahepoolsete kokkulepetega vabalt reguleerida ELTL artikli 4 lõike 2 punkti g alusel, mille kohaselt „[jagavad] iit ja liikmesriigid [...] pädevust [muu hulgas transpordi valdkonnas]“, samuti määrust nr 1072/2009 arvesse võttes. Nii arvavad ka Ungari ja Itaalia valitsus ning komisjon. Seevastu Istanbul Lojistik väidab, et liidul on selles valdkonnas õigusnormide mõttest tulenev ainupädevus.

72 Selles küsimuses viitab ta 30. aprilli 2014. aasta kohtuotsusele Pflieger jt (C-390/12, EU:C:2014:281, punktid 31–36), milles on osutatud, et kui liikmesriik põhjendab ülekaalukale üldisele huvile tuginedes õigusnorme, mis mõne aluslepingutes ette nähtud vabaduse kasutamist takistavad, tuleb seda põhjendust tõlgendades lähtuda liidu õiguse üldpõhimõtetest ja eriti hartaga tagatud põhiõigustest, mille hulgas on kodakondsuse alusel diskrimineerimise keelu põhimõte.

73 Samaväärne õigusnorm on sätestatud nii assotsiatsiooninõukogu otsuse nr 1/95 artiklis 7 kui ka EMÜ-Türgi assotsiatsioonilepingu lisaprotokollis artikli 29 lõpus.

74 Vt käesolev ettepanek, punkt 75 jj.

75 Vt eelkõige kohtuotsused, 19.6.2014, Strojírny Prostějov ja ACO Industries Tábor (C-53/13 ja C-80/13, EU:C:2014:2011, punkt 31 jj); 18.12.2014, Generali-Providencia Biztosító (C-470/13, EU:C:2014:2469, punkt 30 jj) ning 29.10.2015, Nagy (C-583/14, EU:C:2015:737, punkt 24), milles on meenutatud, et ELTL artiklit 18 ei kohaldata, kui kohaldatakse EL toimimise lepingu kaupade, isikute, teenuste või kapitali vaba liikumist käsitlevaid sätteid ning nendes on ette nähtud erinormid, mis sisaldavad diskrimineerimiskeeldu.

94. Konkreetset soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus kindlaks teha, kas Ungari ametiasutustele on jäänud õigus täita kahepoolset lepingut, mille ta Türgiga 1968. aastal sõlmis ja mille artikli 18 lõikes 3 on nähtud ette, et Türgi kaubaveokite suhtes, mis on transiidil Ungari territooriumil, kohaldatakse maksu.<sup>76</sup> Ta küsib, kas maksustamise, mille üle põhikohtuasjas vaieldakse, võib seega selle õigusnormi alusel ellu viia.

95. See kohus viitab selles küsimuses liidu ainupädevusele sõlmida rahvusvahelisi lepinguid, mis on nähtud ette ELTL artikli 3 lõikes 2,<sup>77</sup> ning mainib, et vastavalt Euroopa Kohtu praktikale „ei ole liikmesriikidel pärast seda, kui ühendus võtab asutamislepinguga ette nähtud ühise poliitika elluviimiseks vastu sätted, millega kehtestatakse mis tahes kujul ühiseid eeskirju, enam õigust ei üksikult ega isegi koos võtta kolmandate riikide ees niisuguseid kohustusi, mis neid eeskirju riivavad“.<sup>78</sup> Meenutan, et Euroopa Kohus on nii osutatud põhimõtet hiljem piiritletud, täpsustades eelkõige, et kuna liidul on ainult antud pädevus,<sup>79</sup> peab tema võimalikuks pädevuseks – ammugi siis, kui see on ainupädevus – alust andma asjakohaste sätete konkreetne analüüs.<sup>80</sup>

96. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib oma taotluse põhjendamiseks, et määruses nr 1072/2009 on just kehtestatud rahvusvahelisele autoveoturule pääsu käsitlevad ühiseeskirjad, mis kehtivad kogu liidus, ning et vastavalt määruse põhjendusele 3<sup>81</sup> ja määruse artikli 1 lõike 2 esimesele lausele<sup>82</sup> kohaldatakse seda õigusakti igas liikmesriigis, mida – nagu põhikohtuasjas Ungarit – läbib transiidil sõiduk, mis veab kaupu kolmandast riigist liikmesriiki (või vastupidi).<sup>83</sup>

97. Ta küsib Euroopa Kohtult täpsemalt, kas hoolimata sellest, et liit on selles valdkonnas vastu võtnud õigusakte, võivad Ungari ametiasutused lasta Ungari-Türgi kokkuleppel jätkuvalt tagajärgi luua,<sup>84</sup> tuginedes määruse nr 1072/2009 artikli 1 lõike 3 punktile a, milles on sätestatud, et „[k]uni lõikes 2 osutatud kokkulepete sõlmimiseni ei mõjuta [see] määrus [...] liikmesriigist kolmandasse riiki ja vastupidi tehtavaid vedusid käsitlevaid sätteid, mis sisalduvad liikmesriikide ja kõnealuste kolmandate riikide vahel sõlmitud kahepoolsetes kokkulepetes“.<sup>85</sup>

76 Kohustus maksta makse, mida tuleb tasuda „kaubaveo eest ning teede hooldamise ja remondiga seotud kulude katteks“, lasub nendel Türgi sõidukitel isegi transiitsõitude puhul, mille nad teevad tühjalt. Selle artikli 18 lõike 3 kohaselt peavad Ungari sõidukid, mis läbivad Türgit transiidil, samuti tasuma sama laadi makse, mis kehtivad Türgi territooriumil. Sama artikli lõikest 2 ilmneb, et sõidukid, mis on registreeritud ühes riigis, mis on selle kahepoolse lepingu osaline, on seevastu vabastatud maksust, mida tuleb tasuda „kaubaveo, sõiduki omamise õiguse või teede kasutamise eest“, kui teise lepinguosalise territoorium on nende lõplik sihtkoht.

77 Selle lõike 2 kohaselt „[kuulub] liidu ainupädevusse [...] ka rahvusvahelise lepingu sõlmimine, kui selle sõlmimise näeb ette liidu seadusandlik akt või kui lepingut on vaja selleks, et võimaldada liidul teostada oma sisemist pädevust, või kui selle sõlmimine võib mõjutada ühiseeskirju või muuta nende reguleerimisala“.

78 Eelotsusetaotluse esitanud kohus viitab 31. märtsi 1971. aasta kohtuotsuse komisjon vs. nõukogu, nn kohtuotsuse AETR (22/70, EU:C:1971:32) punktidele 17–19.

79 Vastavalt ELL artikli 5 lõigetele 1 ja 2.

80 Vt eelkõige kohtupraktika, millele on viidatud kohtujurist Jääskineni seisukohas arvamuse 1/13 kohta ((kolmandate riikide ühinemine Haagi konventsiooniga), EU:C:2014:2292, punkt 58 jj) ning arvamuses 1/13 ((kolmandate riikide ühinemine Haagi konventsiooniga), 14.10.2014 (EU:C:2014:2303, punkt 71 jj) ja arvamuses 3/15 (Marrakechi leping avaldatud teostele juurdepääsu lihtsustamise kohta), 14.2.2017 (EU:C:2017:114, punkt 108).

81 Selle põhjenduse 3 kohaselt „[tuleks] selleks et tagada rahvusvaheliste autovedude ühtne raamistik kogu ühenduses, [...] käesolevat määrust kohaldada kõigi ühenduse territooriumil toimuvate rahvusvaheliste vedude suhtes. Liikmesriigist kolmandasse riiki toimuvad vedod on suure osas jätkuvalt hõlmatud liikmesriikide ja asjaomaste kolmandate riikide vaheliste kahepoolsete lepingutega. Seepärast ei tuleks käesolevat määrust kohaldada veo selle osa suhtes, mis tehakse selle liikmesriigi territooriumil, kus toimub peale- või mahalaadimine, kuni vajalikku lepingut ühenduse ja asjaomase kolmanda riigi vahel ei ole veel sõlmitud. Seda tuleks siiski kohaldada transiidi käigus läbitava liikmesriigi territooriumil kulgeva reisi osa suhtes“.

82 Kõnealuse esimese lause järgi kohaldatakse määrust nr 1072/2009 „[j]uhul kui vedu tehakse liikmesriigist kolmandasse riiki või vastupidi, [...] transiidi käigus läbitava liikmesriigi territooriumil kulgeva reisi osa suhtes“.

83 Meenutan, et käsitletaval juhul asus sõiduk, mille suhtes vaidlusalus maksu kohaldati, teele Türgist, et sõita Ungari kaudu Saksamaale.

84 Eelotsusetaotluse esitanud kohus ja Istanbul Lojistik on eriarvamusel küsimuses, kas ICF Consulting Ltd käesoleva ettepaneku 28. joonealuses märkuses mainitud aruanne kinnitab seda võimalust või kõneleb selle vastu (vt aruanne, lk 6, punkt 2.1, ja lk 8, punkt 2.2).

85 Ungari valitsus väidab, et liidul ei ole ainupädevust selles valdkonnas ning seda seepärast, et määruse nr 1072/2009 selles sättes, milles on võetud sõnaselgelt arvesse liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel sõlmitavaid kahepoolseid kokkuleppeid, on nähtud ette, et need kokkulepped jäävad kehtima seniks, kuni need asendatakse liidu tasandil vastu võetud õigusnormidega.

98. Määruse nr 1072/2009 artikli 1 lõike 2 teisest lausest ilmneb, et seda määrust „ei kohaldata reisi selle osa suhtes, mis tehakse selle liikmesriigi territooriumil, kus toimub peale- või mahalaadimine, kuni ühenduse ja asjaomase kolmanda riigi vahel ei ole sõlmitud vajalikku kokkulepet“,<sup>86</sup> erinevalt määruse kohaldatavusest, mis on nähtud ette selle lõike esimeses lauses, mis puudutab olukordi, milles liidu liikmesriiki läbitakse ainult transiidi käigus.<sup>87</sup>

99. Teine lause ei ole siiski minu arvates käsitletaval juhul asjakohane, sest nagu Istanbul Lojistik märgib ja eelotsusetaotluse esitanud kohus ise möönab, oli Ungari territoorium siin ainult transiiditeeks, mitte asjaomase kauba peale- või mahalaadimise kohaks.

100. Eelkõige rõhutan nagu ka Ungari ja Itaalia valitsus ning komisjon, et vaidlus põhikohtuasjas ei kuulu määruse nr 1072/2009 esemelisse kohaldamisalasse, sest selle artikli 2 punktis 1 on nähtud ette, et see õigusakt puudutab eranditult veoste veoks kasutatavaid sõidukeid, mis on registreeritud liidu liikmesriigis,<sup>88</sup> samas kui sõiduk, mille suhtes kohaldati vaidlustatud otsustega Ungari maksu, oli registreeritud Türgis.

101. Teise võimalusena arvan seega, et kuna määrus nr 1072/2009 ei ole niisugusel juhtumil, nagu kohaldatakse põhikohtuasjas, ei saa see, kui Ungari ametiasutused tuginevad Ungari-Türgi kokkuleppe artikli 18 lõikele 3, et kohustada tasuma vaidlusalust maksu, selle määrusega vastuolus olla.

## V. Ettepanek

102. Eelnevate kaalutluste põhjal teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bírósági (Szegedi haldus- ja töökohus, Ungari) küsimustele järgmiselt:

EÜ-Türgi assotsiatsiooninõukogu 22. detsembri 1995. aasta otsuse nr 1/95 tolliliidu lõppetapi rakendamise kohta artiklit 4 tuleb tõlgendada nii, et niisugune Ungari piiri ületamisel tasutat sõidukimaks, nagu käsitletakse põhikohtuasjas, mis nõutakse sisse kõigilt selliste raskeveokite valdajatelt, mis on registreeritud riigis, mis ei ole Euroopa Liidu liikmesriik, ja mis teise liikmesriiki sõitmiseks läbivad Ungari territooriumi transiidi korras, kujutab tolliliiduga hõlmatud kaupade puhul endast tollimaksuga samaväärse toimega maksu ja seega on selle artikliga keelatud.

Võttes arvesse vastust esimesele eelotsuse küsimusele, ei ole teisele, kolmandale ja neljandale eelotsuse küsimusele vaja vastata.

<sup>86</sup> Kohtujuristi kursiiv. Samasugused õigusnormid olid toodud juba määrusega nr 1072/2009 asendatud nõukogu 26. märtsi 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 881/92 turulepääsu kohta sellise ühenduses toimuva kaupade autoveo puhul, mille algus- või lõpp-punkt asub liikmesriigi territooriumil või mis läbib ühe või mitme liikmesriigi territooriumi, (EÜT 1992, L 95, lk 1; ELT eriväljaanne 07/01, lk 370) põhjenduses 3 ja artiklis 1.

<sup>87</sup> Vt ka selle põhjendus 3, millele on viidatud käesolevas ettepanekus, 81. joonealune märkus.

<sup>88</sup> Selles punktis 1 on mõistet „sõiduk“ nimetatud määruse tähenduses määratletud nii, et see on „liikmesriigis registreeritud mootorsõiduk või ühendatud autorong, millest vähemalt mootorsõiduk on liikmesriigis registreeritud, ja mida kasutatakse eranditult veoste veoks“.