



## Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO  
HENRIK SAUGMANDSGAARD ŒE IŠVADA,  
pateikta 2017 m. balandžio 6 d.<sup>1</sup>

### Byla C-65/16

**Istanbul Lojistik Ltd**  
**prieš**  
**Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság**

(Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Segedo administracinių ir darbo bylų teismas, Vengrija)  
pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Tarptautinis vežimas keliais – Susitarimas, įsteigiantis Europos ekonominės bendrijos ir Turkijos asociaciją – 9 straipsnis – EB ir Turkijos asociacijos tarybos sprendimas Nr. 1/95 – 4, 5 ir 7 straipsniai – Laisvas prekių judėjimas – Motorinių transporto priemonių mokestis – Mokesčio rinkimas už Turkijoje registruotas sunkiasvores transporto priemones, kertančias Vengriją tranzitu – Valstybės narės ir Turkijos sudarytas dvišalis susitarimas – SESV 3 straipsnio 2 dalis – Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 – 1 straipsnis“

### I. Įžanga

1. *Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság* (Segedo administracinių ir darbo bylų teismas, Vengrija) prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas nagrinėjant bylą tarp Turkijos transporto bendrovės ir Vengrijos mokesčių institucijos, kuri pareikalavo sumokėti Vengrijos teisės aktuose numatyto motorinių transporto priemonių mokesčio sumas.
2. Pagal minėtus teisės aktus mokestis renkamas už sunkiasvores transporto priemones, įregistruotas valstybėje, kuri nėra Europos Sąjungos narė, šiuo atveju – Turkijoje, ir naudojamas prekėms vežti, ir mokamas kiekvieną kartą, kai šios transporto priemonės kerta Vengrijos sieną, kad per Vengrijos teritoriją tranzitu pasiektų kitą valstybę narę.
3. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klausia Teisingumo Teismo, ar tokie nacionalinės teisės aktai yra suderinami su Sąjungos teisės reikalavimais, visų pirma su taisyklėmis, kylančiomis iš Susitarimo, įsteigiančio Europos ekonominės bendrijos ir Turkijos Respublikos asociaciją<sup>2</sup> (toliau – EEB ir Turkijos asociacijos susitarimas)<sup>3</sup>.

1 Originalo kalba: prancūzų.

2 Susitarimas, kurį 1963 m. rugsėjo 12 d. Ankaroje pasirašė Turkijos Respublika bei EEB valstybės narės ir Bendrija ir kuris pastarosios vardu buvo sudarytas, aprobuotas ir patvirtintas 1963 m. gruodžio 23 d. Tarybos sprendimu 64/732/EEB (OL 217, 1964, p. 3685; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 11 t. p. 10).

3 Panašus klausimas Teisingumo Teismui pateiktas dar nagrinėjamoje byloje CX (C-629/16).

4. Pirmiausia jis klausia, ar EB ir Turkijos asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95<sup>4</sup> (toliau – Asociacijos tarybos sprendimas Nr. 1/95) nuostatomis draudžiama taikyti tokį mokestį kaip nagrinėjamas pagrindinėje byloje, kiek jis yra muitui lygiaverčio poveikio mokestis, kaip tai suprantama pagal to sprendimo 4 straipsnį, o jei ne, ar jis yra kiekybiniam importo apribojimui lygiaverčio poveikio priemonė, kaip tai suprantama pagal minėto sprendimo 5 straipsnį, kuri prireikus gali būti pateisinama minėto sprendimo 7 straipsnyje numatytais nukrypimo motyvais.

5. Dar jis siekia išsiaiškinti, ar šio pobūdžio mokestis prieštarauja EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsniui, kuriuo draudžiama bet kokia diskriminacija dėl pilietybės.

6. Galiausiai minėtas teismas prašo Teisingumo Teismo nustatyti, ar pagal SESV 3 straipsnio 2 dalį ir Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 1 straipsnio 2 dalį bei 3 dalies a punktą, kuriame nustatomos bendrosios patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklės<sup>5</sup>, valstybės narės institucijoms draudžiama suteikti galimybę taikyti tokį mokestį remiantis dvišaliu susitarimu dėl transporto, sudarytu su trečiąja šalimi, šiuo atveju – susitarimu, kurį Vengrija sudarė su Turkijos Respublika.

7. Dėl toliau nurodytų priežasčių laikausi nuomonės, kad į pirmąjį pateiktą klausimą reikia atsakyti teigiamai, t. y. kad tokia nacionalinė priemonė kaip nagrinėjamoji pagrindinėje byloje yra muitui lygiaverčio poveikio mokestis, prieštaraujantis Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 4 straipsniui, todėl Teisingumo Teismui nebūtina atsakyti į kitus klausimus, dėl kurių vis dėlto subsidiariai pateiksiu pastabas.

## II. Teisinis pagrindas

### A. Sąjungos teisė

#### *1. EEB ir Turkijos asociacijos susitarimas ir jo papildomas protokolai*

8. EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsnyje numatyta: „Susitariančiosios Šalys pripažįsta, kad susitarimo taikymo srityje ir nepažeidžiant atskirų nuostatų, kurias galima nustatyti taikant 8 straipsnį, bet kokia diskriminacija dėl pilietybės draudžiama pagal Bendrijos steigimo sutarties 7 straipsnyje įtvirtintą principą.“

9. EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo papildomas protokolai, pasirašyti 1970 m. lapkričio 23 d. Briuselyje<sup>6</sup>, yra sudedamoji šio susitarimo dalis<sup>7</sup>. Jo 41 straipsnyje nurodyta, kad Asociacijos tarybos užduotis – laikantis minėto susitarimo 13 ir 14 straipsniuose įtvirtintų principų nustatyti susitariančiųjų šalių laipsniško įsisteigimo laisvės ir laisvės teikti paslaugas apribojimų viena kitos atžvilgiu panaikinimo grafiką ir taisykles.

10. Šio protokolo 42 straipsnio 1 dalis išdėstyta taip: „Asociacijos taryba, atsižvelgdama į nustatomas taisykles, ir Turkijai taiko Bendrijos steigimo sutarties transporto nuostatas, deramai atsižvelgdama į Turkijos geografinę padėtį. Panašiai ji gali išplėsti priemonių, kurių Bendrija imasi, taikymo sferą, taikydama šias nuostatas Turkijos <...> kelių <...> transportui.“

4 1995 m. gruodžio 22 d. Sprendimas dėl galutinio muitų sąjungos etapo įgyvendinimo (OL L 35, 1996, p. 1).

5 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL L 300, 2009, p. 72).

6 Protokolas Bendrijos vardu sudarytas, aprobuotas ir patvirtintas 1972 m. gruodžio 19 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 2760/72 (OL L 293, 1972, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 11 t., p. 43).

7 Pagal minėto protokolo 62 straipsnį.

## **2. Asociacijos tarybos sprendimas Nr. 1/95**

11. Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 1 straipsnyje išdėstyta: „Nepažeisdama [EEB ir Turkijos asociacijos] susitarimo, jo papildomų protokolų nuostatų, EEB ir Turkijos asociacijos taryba toliau nustato minėto susitarimo 2 ir 5 straipsniuose numatyto baigiamojo muitų sąjungos etapo įgyvendinimo taisykles.“

12. Šio sprendimo 4 straipsnyje, kuris yra jo 1 skyriaus „Laisvas prekių judėjimas ir prekybos politika“ I skirsnyje „Muitų ir lygiavėčio poveikio mokėjimų panaikinimas“, numatyta, kad „importo ar eksporto muitai, taip pat muitui lygiavėčio poveikio mokėjimai tarp Bendrijos ir Turkijos visiškai panaikinami nuo šio sprendimo įsigaliojimo dienos. Nuo tos dienos Bendrija ir Turkija nebenustato naujų importo ir eksporto muitų ar muitui lygiavėčio poveikio mokėjimų. Šios nuostatos taip pat taikomos fiskalinio pobūdžio muitams.“

13. Minėto sprendimo 5 straipsnyje, kuris yra to paties 1 skyriaus II skirsnyje „Kiekybinių apribojimų ir lygiavėčio poveikio priemonių panaikinimas“, nurodyta: „Susitariančiosios Šalys tarpusavyje uždraudžia kiekybinius importo apribojimus ir visas lygiavėčio poveikio priemones.“

14. Jo 7 straipsnis išdėstytas taip: „5 ir 6 straipsniai neklaido taikyti importo, eksporto ar tranzito draudimų ar apribojimų, jei jie yra pateisinami visuomenės dorovės, viešosios tvarkos arba visuomenės saugumo, žmonių, gyvūnų ar augalų sveikatos bei gyvybės apsaugos, nacionalinių meno, istorijos ar archeologijos vertybių apsaugos, taip pat pramoninės ir komercinės nuosavybės apsaugos sumetimais. Tačiau tokie draudimai ar apribojimai neprivalo tapti savavališko diskriminavimo ar užslėpto apribojimo priemone prekyboje tarp Susitariančiųjų Šalių.“

15. Minėto sprendimo 66 straipsnyje, esančiame VI skyriuje „Bendrosios ir baigiamosios nuostatos“, nurodyta: „Šio sprendimo nuostatos, kiek jos yra iš esmės tapačios atitinkamoms Europos bendrijos steigimo sutarties nuostatom, kai yra įgyvendinamos ir taikomos muitų sąjungai priklausančioms prekėms, turi būti aiškinamos laikantis šioje srityje priimtų Europos Bendrijų Teisingumo Teismo sprendimų.“

## **3. Reglamentas Nr. 1072/2009**

16. Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnyje „Taikymo sritis“ nustatyta:

„1. Šis reglamentas taikomas tarptautiniam krovinių vežimui keliais Bendrijos teritorijoje už atlygį.

2. Vežant iš valstybės narės į trečiąją šalį ir atvirkščiai, šis reglamentas taikomas reiso daliai, kuri vykdoma vežant tranzitu per bet kurios valstybės narės teritoriją. Jis netaikomas tai valstybės narės teritorijos, kurioje krovinyi pakraunamas ir iškraunamas, reiso daliai, tol, kol Bendrija ir atitinkama trečioji šalis nesudaro reikiamo susitarimo.

3. Kol nesudaryti 2 dalyje nurodyti susitarimai, šis reglamentas neturi poveikio:

a) vežimo iš valstybės narės į trečiąją šalį ir atvirkščiai nuostatom, įtrauktoms į valstybių narių ir tų trečiųjų šalių sudarytus dvišalius susitarimus;

<...>“

17. 2 straipsnio 1 punkte sąvoka „transporto priemonė“, kaip ji suprantama pagal šį reglamentą, apibrėžiama taip: „valstybėje narėje įregistruota motorinė transporto priemonė arba transporto priemonių junginys, kurio bent motorinė priemonė yra registruota valstybėje narėje, naudojami tik kroviniams vežti“.

## B. Nacionalinė teisė

### 1. Vengrijos ir Turkijos susitarimas

18. Vengrijos Liaudies Respublikos prezidiumo ir vyriausybės ir Turkijos Respublikos sudarytas susitarimas dėl tarptautinio vežimo kelių transportu buvo pasirašytas 1968 m. rugsėjo 14 d. Budapešte<sup>8</sup> (toliau – Vengrijos ir Turkijos susitarimas).

19. Minėto susitarimo 18 straipsnio 2 dalyje numatyta: „Transporto priemonės, vežančios prekes iš vienos susitariančiosios šalies teritorijos į kitą, yra atleidžiamos nuo mokesčių, papildomų mokesčių, maitų ir mokėjimų, kuriuos reikia mokėti kitos susitariančiosios šalies teritorijoje už atitinkamą vežimo veiklą ar transporto priemonės turėjimą arba kelių naudojimą, įskaitant atvejus, kai transporto priemonė važiuoja be krovinio.“ To paties straipsnio 3 dalyje išdėstyta: „Transporto priemonės, vežančios prekes per kitos susitariančiosios šalies teritoriją, taip pat ir važiuojančios be krovinio, yra atleidžiamos nuo mokesčių, papildomų mokesčių, maitų ir mokėjimų, kuriuos reikia mokėti už prekių vežimą ir siekiant padengti išlaidas, susijusias su kelių priežiūra ir remontu <...>“

### 2. Įstatymas dėl motorinių transporto priemonių mokesčio

20. *Gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény* (1991 m. Įstatymas Nr. LXXXII dėl motorinių transporto priemonių mokesčio<sup>9</sup>, toliau – Įstatymas dėl motorinių transporto priemonių mokesčio) preambulėje nurodyta: „Nacionalinė Asamblėja, siekdama geriausiai paskirstyti viešąsias išlaidas, susijusias su automobilių eismu, didinti vietos administracijų arba (sostinėje) apskrities savivaldybių įplaukas, taip pat didinti finansavimo šaltinius, būtinus viešųjų kelių tinklo priežiūrai ir plėtrai, priima šį įstatymą dėl motorinių transporto priemonių mokesčio.“

21. Minėto įstatymo 1 straipsnis suformuluotas taip:

„1. Motorinių transporto priemonių mokesčių privaloma mokėti už kiekvieną transporto priemonę ar priekabą su Vengrijos registracijos numeriais, taip pat už kiekvieną užsienyje registruotą ir per Vengrijos teritoriją važiuojančią sunkiasvorę transporto priemonę (toliau kartu – transporto priemonė) <...>“

2. Šis įstatymas netaikomas <...> transporto priemonėms, priskiriamoms užsienyje registruotų sunkiasvorių transporto priemonių kategorijai, jei jos yra registruotos Europos Sąjungos valstybėje narėje.“

22. Įstatymo dėl motorinių transporto priemonių mokesčio II skyriuje nustatytos „nacionalinių transporto priemonių mokesčio“ taisyklės. Už Vengrijoje registruotas sunkiasvores transporto priemones mokėtino metinio mokesčio suma priklauso nuo atitinkamos transporto priemonės masės, pakabos sistemos ir aplinkosauginės klasifikacijos.

23. Šio įstatymo 6 straipsnyje numatyta, kad mokesčio bazė priklauso nuo sunkiasvorės transporto priemonės masės be krovinio, nurodytos oficialiame registre, pridėjus 50 % krovinio (naudingo krovinio).

<sup>8</sup> Šiuo klausimu Vengrijos vyriausybė nurodo įstatymo galią turinčio Nutarimo Nr. 29/1969, kuriuo minėta konvencija paskelbta Vengrijoje, nuostatas, *Magyar Közlöny* 1969/78 (X.11.).

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

24. Pagal minėto įstatymo 7 straipsnio 2 dalį mokesčio tarifas kiekvienai daliai nuo 100 kg mokesčio bazės – 850 Vengrijos forintų (HUF) (maždaug 3 EUR) už sunkiasvores transporto priemones su pneumatine pakaba arba lygiaverte pakabos sistema ir 1 380 HUF (maždaug 5 EUR) už kitas sunkiasvores transporto priemones.

25. To paties įstatymo 8 straipsnyje nurodyti kriterijai, suteikiantys teisę į mokesčio lengvatą – mokesčio sumažinimą 20–30 % pagal aplinkosauginės klasės kodą, kuriam priskiriama atitinkama sunkiasvorė transporto priemonė.

26. Įstatymo dėl motorinių transporto priemonių mokesčio III skyriuje nustatytos „užsienyje registruotų transporto priemonių mokesčio“ taisyklės.

27. Pagal šio įstatymo 10 straipsnį „mokestį turi mokėti transporto priemonės savininkas“, o pagal jo 11 straipsnį „mokestinė prievolė atsiranda atvykimo į Vengrijos teritoriją dieną“.

28. Minėto įstatymo 15 straipsnyje nurodyta:

„1. Jei <...> sunkiasvorė transporto priemonė, kurios maksimali krova viršija 12 tonų, pagal transporto leidimą naudojama kaip aptarnaujantysis transportas, atitinkamai už kelionę pirmyn ir atgal mokamas 30 000 HUF (maždaug 100 EUR) mokestis. Jeigu sunkiasvorė transporto priemonė, kurios maksimali krova viršija 12 tonų, naudojama turint tranzito leidimą, atitinkamai už kelionę pirmyn ir atgal mokamas 60 000 HUF (maždaug 200 EUR) mokestis. <...>

2. 1 dalyje nustatytos mokesčio sumos taikomos už kelionę pirmyn ar kelionę atgal ir už buvimą Vengrijos teritorijoje ne ilgiau kaip 48 valandas per vieną kelionę. Jei buvimo laikotarpis yra ilgesnis, mokestis mokamas pagal šio straipsnio 1 dalies nuostatas už kiekvieną kitą prasidėjusį 48 valandų laikotarpį <...>

3. Pagal šio straipsnio 1 dalį mokėtino mokesčio suma sumokama nusiperkant fiskalinę banderolę; ji turi būti pritvirtinta prie vežimo keliais leidimo, jei tai yra aptarnaujantysis transportas, per visą vežimo trukmę, o jei tai yra tranzitinis transportas, atskirai kelionei pirmyn ir atgal – kai atvykstama į Vengrijos teritoriją. Priklijuotoje banderolėje ar priklijuotose banderolėse apmokestinamasis asmuo privalo nurodyti atvykimo datą ir valandą (metai-mėnuo-diena-valanda). Jei jis neįvykdo prievolės sumokėti mokestį (išigyti fiskalinę banderolę), važiuoti turint apmokestinamo vežimo leidimą leidžiama ne daugiau kaip 5 km spinduliu nuo atvykimo į Vengrijos teritoriją punkto ir už tai neskiriamos sankcijos.“

29. To paties įstatymo 17 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad „jei apmokestinamasis asmuo visiškai ar iš dalies neįvykdė savo prievolės sumokėti mokestį, muitų institucija konstatuoja mokestinę skolą ir skiria mokestinę baudą, kurios dydis penkis kartus viršija šios skolos sumą <...>“

### **3. Įstatymas dėl kelių eismo ir Vyriausybės nutarimas Nr. 156/2009**

30. Pagal *Közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény* (1988 m. Įstatymas Nr. I dėl kelių eismo; toliau – Įstatymas dėl kelių eismo)<sup>10</sup> 20 straipsnio 1 dalies a punktą baudą gali tekti sumokėti kiekvienam asmeniui, pažeidusiam nuostatas, susijusias su nacionalinio ar tarptautinio kelių vežimo paslaugomis, kurioms reikalingas leidimas ir dokumentas, kaip tai numatyta šiame įstatyme arba specialiuosiuose norminiuose ar kituose teisės aktuose, arba Sąjungos teisės aktuose.

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

31. Šioje byloje taikomos redakcijos *Közúti árufuvarozáshoz, 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 (Vyriausybės nutarimas Nr. 156/2009 (VII.29.) dėl baudų, kurios gali būti skiriamos pažeidus kai kurias nuostatas, susijusias su prekių ir asmenų vežimu keliais ir kelių eismu, dydžio, taip pat dėl viešosios valdžios institucijos užduočių, susijusių su baudos skyrimu)<sup>11</sup> 2 straipsnio b punkte nustatyta:

„[Istatymo dėl kelių eismo] 20 straipsnio 1 dalies a punkto taikymo tiksliais ir jei nėra priešingų nuostatų, 1 priede nurodyto dydžio baudą turi sumokėti kiekvienas asmuo, kuris <...> pažeidžia nuostatas, susijusias su leidimais ir dokumentais, kurių reikalaujama siekiant teikti vežimo keliais paslaugas, numatytas [Vyriausybės nutarimo Nr. 261/2011<sup>12</sup>] 3–34 straipsniuose.“

32. Pagal to paties nutarimo 1 priedo 5 punkto a papunktį negaliojantį prekių vežimo keliais leidimą turintis vežėjas moka 300 000 HUF (apie 980 EUR) baudą.

### III. Pagrindinė byla, prejudiciniai klausimai ir procesas Teisingumo Teisme

33. *Istanbul Lojistik Ltd* yra Turkijoje registruota komercinė bendrovė, kuri Turkijoje ir Sąjungoje įsteigtoms įmonėms veža prekes keliais iš Turkijos į Sąjungos valstybes nares, kirsdama, be kita ko, Vengriją.

34. 2015 m. kovo 30 d. *Nemzeti Adó- és Vámhivatal* (Nacionalinis mokesčių ir muitų administratorius, Vengrija; toliau – pirmo lygio mokesčių institucija) Nagylak (Vengrija) apylinkėse, netoli sienos su Rumunija, atliko visų transporto priemonių junginių<sup>13</sup>, kurių svoris viršijo maksimalų leistiną 12 tonų svorį ir kurie registruoti Turkijoje ir eksploatuojami *Istanbul Lojistik*, patikrą. Kalbant apie nagrinėjamą sunkiasvorę transporto priemonę, *Istanbul Lojistik* turėjo tranzito Vengrija–Turkija leidimą, kurį naudojo tekstilės gaminiamis pervežti iš Turkijos į Vokietiją per Vengriją. Šiame leidime buvo nurodyti visi Vengrijos teisės aktuose reikalaujami duomenys, tačiau prie šio leidimo nebuvo pritvirtinta fiskalinė banderolė, atitinkanti mokesčio sumą, kurios reikalaujama už motorines transporto priemones, ir įrodanti šio mokesčio sumokėjimą.

35. 2015 m. kovo 31 d. priimtuose administraciniuose sprendimuose, atlikusi minėtą patikrą, pirmo lygio mokesčių institucija konstatavo, kad *Istanbul Lojistik* neįvykdė Vengrijos įstatyme dėl motorinių transporto priemonių mokesčio numatytos mokestinės prievolės ir kad todėl jos tranzito leidimas negalioja. Minėtoji institucija įpareigojo *Istanbul Lojistik* sumokėti 60 000 HUF (maždaug 200 EUR) mokestinę skolą, atitinkančią minėtą mokesťį, 300 000 HUF (maždaug 980 EUR) mokestinę baudą ir 300 000 HUF administracinę baudą, t. y. iš viso 660 000 HUF (apie 2 150 EUR) sumą.

36. *Istanbul Lojistik* ginčijo šiuos administracinius sprendimus *Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság* (Nacionalinė mokesčių ir muitų administracijos skundų direkcija, Vengrija, toliau – antro lygio mokesčių institucija), o ši 2015 m. gegužės 13 d. sprendimais paliko ginčijamus sprendimus nepakeistus.

37. Minėta įmonė padavė administracinį skundą dėl pastarųjų sprendimų *Szegedi Közigazgatási és Munkaiügyi Bíróság* (Segedo administracinių ir darbo bylų teismas).

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

<sup>12</sup> *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 (Nutarimas Nr. 261/2011 dėl komercinio prekių vežimo keliais, vežimo savo sąskaita, komercinio keleivių vežimo tolimojo susisiekimo autobusais ir asmenų vežimo savo sąskaita ir dėl su šiais klausimais susijusių teisės aktų dalinio pakeitimo; *Magyar Közlöny* 2011/146 (XII.7.)).

<sup>13</sup> Patikslinu, kad Sąjungos teisėje sąvoka „transporto priemonių junginys“ vartojama, be kita ko, Reglamento Nr. 1072/2009 2 straipsnio 1 punkte.

38. Grįsdama savo ieškinį *Istanbul Lojistik* tvirtina, kad nagrinėjamosios Įstatymo dėl motorinių transporto priemonių nuostatomis pažeidžiami Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 4–6 straipsniai. Jos teigimu, mokestis, renkamas už šalyse, kurios nėra Sąjungos narės, registruotas transporto priemones, jei jos tranzitu kerta Vengriją, gali būti laikomas muitui lygiaverčio poveikio mokėjimu, kaip tai suprantama pagal SESV 30 straipsnį, taigi ir minėto sprendimo 4 straipsnį. Ieškovė nurodo, kad šis mokestis turi diskriminacinį ir apsauginį poveikį, be to, juo, priešingai Sąjungos teisei, ribojamas laisvas prekių judėjimas.

39. Atsiliepime į ieškinį antro lygio mokesčių institucija prašo ieškinį atmesti. Ji teigia veikusi pagal nacionalinės teisės aktus dėl transporto; šioje srityje pagal SESV 4 straipsnio 2 dalies g punktą Vengrijai leidžiama priimti teisės aktus ir taikyti jau priimtas taisykles. Ji priduria, kad motorinių transporto priemonių mokestis yra išlaidos, patiriamos dėl tarptautinio vežimo, ir jo negalima laikyti muitu ar lygiaverčio poveikio mokėjimu. Be to, minėtos institucijos teigimu, nors nuostatos, susijusios su muitų sąjunga, šioje byloje pripažintos taikytinomis, Vengrija turėjo teisę apriboti iš Turkijos kilusių prekių laisvą judėjimą, taikydama išimtis, susijusias su visuomenės interesu, numatytas SESV 36 straipsnyje, visų pirma išimtis, susijusias su kelių saugumu ir viešąja tvarka pažeidimų persekiojimo srityje. Galiausiai ji tvirtina, kad Reglamentu Nr. 1072/2009 Vengrijai nedraudžiama dvišaliais susitarimais reglamentuoti tarptautinio prekių vežimo maršrutais tarp jos ir Turkijos teritorijos.

40. Šiomis aplinkybėmis 2016 m. sausio 18 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2016 m. vasario 8 d., *Szegedi Közúgyüzleti és Munkaügyi Bíróság* (Segedo administracinių ir darbo bylų teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui tokius prejudicinius klausimus:

- „1. Ar [Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95] 4 straipsnis aiškintinas taip, kad mokestis, kaip antai nustatytas pagal Vengrijos įstatymą dėl motorinių transporto priemonių mokesčio, kuris pagal minėtą įstatymą mokėtinas už Turkijoje įregistruotą sunkiasvorę transporto priemonę, eksploatuojamą Turkijos vežėjo, kuris ja naudojasi prekėms vežti, vien todėl, kad jis kirto Vengrijos sieną, kai važiuoja iš Turkijos per Vengriją, kaip tranzito valstybę narę, vykdamas į kitą valstybę narę, pripažintinas muitui lygiaverčio poveikio mokėjimu, todėl prieštarauja minėtam straipsniui?
2. a) Jei atsakymas į pirmąjį prejudicinį klausimą būtų neigiamas, ar [Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95] 5 straipsnis aiškintinas taip, kad mokestis, kaip antai nustatytas pagal Vengrijos įstatymą dėl motorinių transporto priemonių mokesčio, kuris pagal minėtą įstatymą mokėtinas už Turkijoje įregistruotą sunkiasvorę transporto priemonę, eksploatuojamą Turkijos vežėjo, kuris ja naudojasi prekėms vežti, vien todėl, kad jis kirto Vengrijos sieną, kai važiuoja iš Turkijos per Vengriją, kaip tranzito valstybę narę, vykdamas į kitą valstybę narę, pripažintinas kiekybiniam apribojimui lygiaverčio poveikio priemone, todėl prieštarauja minėtam straipsniui?  
b) Ar [Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95] 7 straipsnis aiškintinas taip, kad, remiantis priežastimis, susijusiomis su kelių eismo saugumu ir įstatymų vykdymu, gali būti taikomas mokestis, kaip antai nustatytas pagal Vengrijos įstatymą dėl motorinių transporto priemonių mokesčio, kuris pagal minėtą įstatymą mokėtinas už Turkijoje įregistruotą sunkiasvorę transporto priemonę, eksploatuojamą Turkijos vežėjo, kuris ja naudojasi prekėms vežti, vien todėl, kad jis kirto Vengrijos sieną, kai važiuoja iš Turkijos per Vengriją, kaip tranzito valstybę narę, vykdamas į kitą valstybę narę?
3. Ar SESV 3 straipsnio 2 dalis ir Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 2 dalis ir 3 dalies a punktas aiškintini taip, kad pagal juos draudžiama tranzito valstybei narei, remiantis transporto srityje su Turkija sudaryta dvišale sutartimi, taikyti mokestį, kaip antai nustatytą pagal Vengrijos įstatymą dėl motorinių transporto priemonių mokesčio, kuris pagal minėtą įstatymą mokėtinas už Turkijoje

įregistruotą sunkiasvorę transporto priemonę, eksploatuojamą Turkijos vežėjo, kuris ja naudojami prekėms vežti, vien todėl, kad jis kirto Vengrijos sieną, kai važiavo iš Turkijos per Vengriją, kaip tranzito valstybę narę, vykdamas į kitą valstybę narę?

4. Ar [EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo] 9 straipsnis aiškintinas taip, kad mokestis, kaip antai nustatytas pagal Vengrijos įstatymą dėl motorinių transporto priemonių mokesčio, kuris pagal minėtą įstatymą mokėtinas už Turkijoje įregistruotą sunkiasvorę transporto priemonę, eksploatuojamą Turkijos vežėjo, kuris ja naudojami prekėms vežti, vien todėl, kad jis kirto Vengrijos sieną, kai važiavo iš Turkijos per Vengriją, kaip tranzito valstybę narę, vykdamas į kitą valstybę narę, pripažintinas diskriminacija dėl pilietybės, todėl prieštarauja minėtam straipsniui?“

41. Rašytines pastabas pateikė *Istanbul Lojistik*, Vengrijos ir Italijos vyriausybės, Europos Komisija. 2016 m. lapkričio 24 d. rašte Teisingumo Teismas pagal savo Procedūros reglamento 61 straipsnio 1 dalį pateikė klausimą Vengrijos vyriausybei, į šį klausimą ji turėjo raštu atsakyti iki posėdžio ir ji tai padarė. 2017 m. sausio 19 d. posėdyje buvo atstovaujama *Istanbul Lojistik*, Vengrijos vyriausybei ir Komisijai.

#### IV. Analizė

##### A. Įžanginės pastabos

42. Kaip nurodyta 1991 m. priimto Vengrijos įstatymo dėl motorinių transporto priemonių mokesčio preambulėje, pagrindinis šio mokesčio tikslas yra finansuoti viešųjų kelių tinklo priežiūrą. Šis mokestis renkamas už visas transporto priemones, registruotas Vengrijoje, taip pat už visas užsienyje registruotas sunkiasvores transporto priemones, važiuojančias per Vengrijos teritoriją, išskyrus tas, kurios registruotos kitoje Sąjungos valstybėje narėje<sup>14</sup>. Tikslus pastarojo atleidimo nuo mokesčio pagrindas iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą nėra aiškus<sup>15</sup>.

43. Šio mokesčio rinkimo dažnumas ir apskaičiavimo būdas skiriasi atsižvelgiant į atitinkamos transporto priemonės registracijos vietą. Jei ji registruota Vengrijoje, mokestis mokamas kartą per metus, o mokėtina suma priklauso nuo įvairių transporto priemonės charakteristikų, pavyzdžiui, jos masės be krovinio, krovos, galimos įrangos ir pneumatinės pakabos, taip pat poveikio aplinkai<sup>16</sup>. Tačiau jei tai yra sunkiasvorė transporto priemonė, registruota trečiojoje šalyje, jos savininkas turi mokėti mokestį nusipirkdamas fiskalinę banderolę kiekvieną kartą, kai atvyksta į Vengrijos teritoriją. Jeigu, kaip pagrindinėje byloje, ši užsienio transporto priemonė turi tranzito leidimą šioje teritorijoje, banderolės kaina, kuri yra 60 000 HUF (maždaug 200 EUR), mokama už kelionę pirmyn ir atgal, ir ji turi būti mokama iš naujo, jei buvimo šioje teritorijoje trukmė viršija 48 valandas<sup>17</sup>.

44. Minėtame įstatyme nurodyta, kad už mokesčio nesumokėjimą baudžiama bauda, kurios suma yra penkis kartus didesnė už nesumokėtą mokesčio sumą<sup>18</sup>. Be to, 1988 m. Kelių eismo įstatyme numatyta administracinė bauda, mokama už važiavimą Vengrijos teritorijoje neturint reikalingų dokumentų, ir jos suma pagal Vyriausybės nutarimą Nr. 156/2009 yra 300 000 HUF (apie 980 EUR)<sup>19</sup>.

14 Žr. minėto įstatymo 1 straipsnio 1 ir 2 dalis.

15 Kaip nurodo Italijos vyriausybė, tai, kad prekes vežančios transporto priemonės, kuri yra registruota kitoje Sąjungos valstybėje narėje, valdytojas privalo mokėti mokestį vykdamas tranzitu per Vengrijos teritoriją, yra pateisinama pagal 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 1999/62/EB (OL L 187, 1999, p. 42; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 4 t., p. 372), kurioje numatyta, kad šios direktyvos 3 straipsnyje išvardytus transporto priemonių mokesčius „ima tik ta valstybė narė, kurioje tos transporto priemonės yra registruotos“.

16 Pagal įstatymo dėl motorinių transporto priemonių mokesčio II skyrių, kurio pagrindinis turinys apibūdintas šios išvados 22–25 punktuose.

17 Žr. Įstatymo dėl motorinių transporto priemonių mokesčio III skyriaus nuostatas, kurių pagrindinis turinys apibūdintas šios išvados 26 ir paskesniuose punktuose. Kaip pažymi Komisija, šio įstatymo 15 straipsnio 3 dalyje numatyta 5 km nuo atvykimo į Vengrijos teritoriją punkto „tolerancijos zona“, kurioje sankcija netaikoma.

18 Žr. Įstatymo dėl motorinių transporto priemonių mokesčio 17 straipsnio 2 dalį.

19 Žr. šios išvados 30 ir paskesnius punktus.



45. Būtent taikydamas šias nacionalines nuostatas Vengrijos mokesčių administratorius skyrė pagrindinės bylos ieškovei Turkijos transporto bendrovei dvi baudas ir nurodė sumokėti motorinių transporto priemonių mokesčių; ši bendrovė turėjo jį sumokėti dėl jai priklausančios Turkijoje registruotos transporto priemonės atvykimo į Vengriją.

46. Pirmiausia prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klausia, ar toks mokestis kaip nagrinėjamas pagrindinėje byloje turi būti laikomas muitui lygiaverčio poveikio mokesčiu, kaip tai suprantama pagal Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 4 straipsnį, aiškinamą atsižvelgiant į jurisprudenciją, susijusią su SESV 30 straipsniu. Atsižvelgiant į jo nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą motyvus, man atrodo, kad kitus tris klausimus jis pateikia tik subsidiariai, jei Teisingumo Teismas neigiamai atsakytų į pirmąjį jo klausimą.

47. Dėl toliau nurodytų motyvų siūlau Teisingumo Teismui teigiamai atsakyti į pirmąjį klausimą ir todėl neatsakyti į kitus pateiktus klausimus. Vis dėlto išsamumo sumetimais gana glaustai juos išnagrinėsiu.

48. Pirmais dviem ir ketvirtuoju klausimais, kuriuos, manau, reikia analizuoti būtent tokia tikslia tvarka, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikę teismas klausia Teisingumo Teismo, kaip laisvo prekių judėjimo ir nediskriminavimo principus aiškinti atsižvelgiant į įpareigojimus, kylančius iš EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo. Tačiau trečiasis klausimas susijęs su kompetencijos pasidalijimu tarp Sąjungos ir valstybių narių, kiek ji susijusi su dvišaliais susitarimais, sudarytais su trečiosiomis šalimis tarptautinio prekių vežimo keliais srityje.

## **B. Dėl prekių judėjimo laisvės pažeidimo atsižvelgiant į Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 4, 5 ir 7 straipsnius (pirmasis ir antrasis klausimai)**

49. Pirmi du prejudiciniai klausimai susiję su tuo, ar Turkijos vežėjų apmokestinimas motorinių transporto priemonių mokesčiu atitinka EB ir Turkijos asociacijos tarybos sprendimą Nr. 1/95, kuriame, kaip numatyta jo 1 straipsnyje, nustatytos remiantis EEB ir Turkijos asociacijos susitarimu kuriamos muitų sąjungos galutinio etapo įgyvendinimo taisyklės.

50. Minėti klausimai konkrečiai susiję su Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 4, 5 ir 7 straipsniais. 4 straipsnyje reikalaujama, kad importo ar eksporto muitai, taip pat muitui lygiaverčio poveikio mokesčiai prekyboje tarp Sąjungos ir Turkijos būtų visiškai panaikinti. 5 straipsnyje tuo pačiu tikslu draudžiami kiekybiniai importo apribojimai ir lygiaverčio poveikio priemonės, o 7 straipsnyje leidžiama nuo šio draudimo nukrypti, numatant, kad tokios priemonės gali būti pateisinamos dėl, be kita ko, viešosios tvarkos, visuomenės saugumo ar asmenų sveikatos ir gyvybės apsaugos priežasčių.

51. Šis prašymas priimti prejudicinį sprendimą kol kas neturi analogų. Tačiau iš Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 66 straipsnio matyti, kad jo nuostatos, kurios iš esmės sutampa su atitinkamomis EB sutarties (dabar – ESV sutartis) nuostatomis, turi būti aiškinamos pagal šioje srityje priimtus Teisingumo Teismo sprendimus<sup>20</sup>. Kadangi minėto sprendimo 4, 5 ir 7 straipsnių turinys yra toks pat kaip ir atitinkamai SESV 30, 34 ir 36 straipsnių, pirmuosius straipsnius reikėtų aiškinti, pritaikant Teisingumo Teismo jurisprudenciją, susijusią su minėtais ESV sutarties straipsniais.

<sup>20</sup> Kaip pažymi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad Sąjungos teisės nuostatų, susijusių su vidaus rinka, aiškinimą galima pritaikyti aiškinant Sąjungos su trečiąja valstybe sudarytą susitarimą, jei šiuo tikslu nagrinėjamame susitarime numatytos aiškios nuostatos (žr., be kita ko, 2013 m. rugsėjo 24 d. Sprendimą *Demirkan* (C-221/11, EU:C:2013:583, 44 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija)).

**1. Dėl muitui lygiaverčio poveikio mokesčio, kaip tai suprantama pagal Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 4 straipsnį, kvalifikavimo (pirmasis klausimas)**

52. Pirmuoju prejudiciniu klausimu Teisingumo Teismo prašoma nustatyti, ar toks mokestis, ko nagrinėjamas pagrindinėje byloje, yra muitui lygiaverčio poveikio mokestis, neatitinkantis Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 4 straipsnio. Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad pagal Įstatymo dėl motorinių transporto priemonių mokesčio 1 straipsnio 1 ir 2 dalis kitoje Sąjungos valstybėje narėje registruotų transporto priemonių savininkai neprivalo mokėti šio mokesčio, o trečiojoje šalyje, konkrečiai – Turkijoje, registruotų transporto priemonių savininkai šiuo mokesčiu apmokestinami, jei vykstama tranzitu per Vengrijos teritoriją.

53. Iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos, susijusios su SESV 30 straipsnio, kurio turinys iš esmės atitinka Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 4 straipsnio turinį<sup>21</sup>, aiškinimu, matyti, kad „muitui lygiaverčio poveikio mokesčio sąvoka“, kaip ji suprantama pagal minėtas nuostatas, turi būti aiškinama plačiai, kaip apimanti visas *pinigines prievoles, kad ir kokios mažos jos būtų, taikomas vienašališkai*<sup>22</sup>, *neatsižvelgiant į pavadinimą ir taikymo būdą, kuriomis prekės apmokestinamos dėl to, kad kerta sieną*, ir kurios nėra muitas tikrąja šio žodžio prasme. Nagrinėjamo mokesčio nustatymo tikslas ir iš jo gaunamų pajamų paskirtis vertinant neturi reikšmės<sup>23</sup>.

54. Kaip pabrėžia prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, *Istanbul Lojistik*, Italijos vyriausybė ir Komisija, minėtos sąvokos apibrėžtis daugiausia susijusi su neigiamais tokios pinigines prievolės sukeliama padariniais. Ji turi turėti protekcionistinę, taigi ribojančią, poveikį, kaip ir muitas, ir taip visų pirma yra tuo atveju, kai dėl šios prievolės dirbtinai padidėja importuojamų ar eksportuojamų prekių grynoji kaina, palyginti su nacionalinių prekių kaina<sup>24</sup>. Šioje byloje, atrodo, yra būtent toks atvejis.

55. Pirmiausia norėčiau pažymėti, kad Vengrijoje registruotoms transporto priemonėms taip pat taikomas mokestis, nustatytas 1991 m. Vengrijos parlamento priimtame įstatyme. Tačiau iš šio įstatymo nuostatų<sup>25</sup> matyti, kad šio mokesčio rinkimo tvarka ir dėl jo patiriamos papildomos išlaidos, susijusios su minėtomis transporto priemonėmis, gerokai skiriasi nuo tvarkos ir išlaidų, susijusių su trečiojoje šalyje registruotomis transporto priemonėmis. Kaip jau minėjau<sup>26</sup>, minėto mokesčio taikymo sąlygos visai nėra lygiavertės, atsižvelgiant į tai, ar transporto priemonė registruota Vengrijoje, ar, kaip šioje byloje, Turkijoje. Be to, Vengrijos vyriausybė pripažįsta *Istanbul Lojistik* teiginį, kad neapmokestinamų tranzito leidimų skaičiaus, kuris skirtas Vengrijos ir Turkijos vežėjų konkurencinei lygybei užtikrinti<sup>27</sup>, nepakanka siekiant patenkinti tikruosius Turkijos vežėjų poreikius, nes jie privalo mokėti ginčijamą mokestį, kai išnaudojama metinė nemokamų leidimų kvota<sup>28</sup>.

21 Iš tiesų SESV 30 straipsniu tarp Sąjungos valstybių narių uždraudžiami importo ir eksporto muitai arba lygiaverčio poveikio mokesčiai, o minėtame 4 straipsnyje įtvirtinta ta pati taisyklė, taikoma EB ir Turkijos asociacijos susitarimo šalims.

22 T. y. mokestis, kurį nustatė pati valstybė narė, skirtingai nei mokestis, kylantis iš Sąjungos teisės reikalavimų (žr., be kita ko, 1984 m. vasario 21 d. Sprendimo *St. Nikolaus Brennerei und Likörfabrik*, 337/82, EU:C:1984:69, 15 punktą). Šioje byloje atrodo neginčijama, kad nagrinėjamo nacionalinio akto nelemia tokie reikalavimai. Todėl šios sąlygos specialiai neanalizuosiu.

23 Žr., be kita ko, 1969 m. liepos 1 d. Sprendimą *Komisija / Italija* (24/68, EU:C:1969:29, 7 ir 9 punktai), 2005 m. lapkričio 8 d. Sprendimą *Jersey Produce Marketing Organisation* (C-293/02, EU:C:2005:664, 55 punktą), 2007 m. birželio 21 d. Sprendimą *Komisija / Italija* (C-173/05, EU:C:2007:362, 42 punktą) ir 2014 m. spalio 2 d. Sprendimą *Orgacom* (C-254/13, EU:C:2014:2251, 23 ir 35 punktai).

24 Žr., be kita ko, 1962 m. gruodžio 14 d. Sprendimą *Komisija / Liuksemburgas ir Belgija* (2/62 ir 3/62, EU:C:1962:45, p. 827, priešpaskutinė pastraipa), 1981 m. vasario 3 d. Sprendimą *Komisija / Prancūzija* (90/79, EU:C:1981:27, 12 punktą) ir 1991 m. kovo 21 d. Sprendimą *Komisija / Italija* (C-209/89, EU:C:1991:139, 7 punktą).

25 Žr. Įstatymo dėl motorinių transporto priemonių II ir III skyrius, minėtus šios išvados 22–25, 26 ir paskesniuose punktuose.

26 Žr. šios išvados 43 punktą.

27 Pagal Vengrijos ir Turkijos susitarimo nuostatas.

28 *Istanbul Lojistik* teigia, kad Vengrijos sistemoje nustatytos kelių kvotos, dėl kurių ribojama Sąjungos ir Turkijos tarpusavio prekyba, nes dėl jų pablangsta iš Turkijos kilusios prekės, ir remiasi 2014 m. spalio 14 d. ataskaita „Study on the economic impact of an agreement between the ES and the Republic of Turkey“, kurią Komisijos užsakytu parengė *ICF Consulting Ltd* ir kuri skelbiama internete adresu [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/road\\_en](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/road_en) (be kita ko, p. v–vi ir p. 39).

56. Pagal minėtą jurisprudenciją<sup>29</sup> neturi reikšmės tai, kad mokesčio, kuriuo kaltinama, poveikis galutinei prekių kainai gali būti labai mažas, kaip per posėdį teigė Vengrijos vyriausybė. Pakanka konstatuoti, kad vežėjai, kuriems priklauso Turkijoje registruotos transporto priemonės, turi patirti papildomų išlaidų, nors jos ir būtų minimalios, palyginti su išlaidomis, kurių patiria Vengrijoje registruotų transporto priemonių savininkai.

57. Be to, manau, jog nėra nereikšminga tai, kad Turkijos transporto bendrovė, kaip ieškovė pagrindinėje byloje, privalo mokėti 60 000 HUF (maždaug 200 EUR) dydžio mokestį ir už kelionę pirmyn, ir už kelionę atgal kiekvieną kartą, kai viena iš jos transporto priemonių tranzitu važiuoja per Vengrijos teritoriją ilgesnį nei 48 val. laikotarpį. Vieninteliai būdai išvengti šio nuoseklaus ir pasikartojančio mokesčio yra daryti didelį ratą siekiant nekirsti šios teritorijos arba pasirinkti kitas transporto priemones, tačiau akivaizdu, kad šie sprendimai susiję su dideliais suvaržymais ir patys sukelia papildomų išlaidų<sup>30</sup>. Manau, kyla realus pavojus, kad šiomis aplinkybėmis sumažėja Turkijos vežėjų konkurencingumas<sup>31</sup>.

58. Be to, Vengrijos ir Italijos vyriausybės nesutinka su tuo, kad taip kenkiama laisvam prekių judėjimui, motyvuodamos tuo, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamu mokesčiu apmokestinami ne tiesiogiai patys vežami gaminiai, o paslauga – tarpvalstybinio vežimo keliais paslauga, o ši sritis pagal EEB ir Turkijos asociacijos susitarimą ir Asociacijos tarybos sprendimą Nr. 1/95 nėra liberalizuota<sup>32</sup>. Jų teigimu, mokestis renkamas iš visų trečiojoje šalyje registruotų sunkiasvorių transporto priemonių, judančių Vengrijos teritorijoje, savininkų ir jo suma nustatoma neatsižvelgiant nei į vežamų prekių kilmę ar paskirties vietą, nei į jų pobūdį ar kiekį, nes apmokestinama transporto priemonė netgi gali būti be krovinio.

59. Tačiau pažymėtina, kad iš šių asmenų renkamo mokesčio suma priklauso nuo atitinkamos transporto priemonės leidžiamo maksimalaus krovinio svorio ir nuo to, ar prekės vežamos aptarnavimo tikslais, ar tranzitu per Vengrijos teritoriją<sup>33</sup>, ir manau, kad šie kriterijai iš tikrųjų yra susiję su galimų pervežti prekių kiekiu ir jų pristatymo vieta. Todėl, kaip ir prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekęs teismas, užduodantis Teisingumo Teismui klausimą laisvo prekių judėjimo aspektu, manau, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamas mokestis susijęs ne su užsienio vežėjų teikiama paslauga, bet su prekėmis, kurias šioje teritorijoje gabena jų tarpininkas.

60. Be to, kaip *Istanbul Lojistik* ir Komisija, pažymiu, jog Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad „renkant mokestį ne už pačią prekę, bet už su preke susijusią būtiną veiklą, jam gali būti taikom[as] [SESV 30 straipsnis]“<sup>34</sup>. Tačiau manau, kad prekių vežimas yra tokia veikla, nes ji neatsiejama nuo prekių gabenimo, taigi laisvo jų judėjimo. Todėl net jei būtų manoma, kad ginčijamą mokestį lemiantis veiksnys yra tik vežimas, man atrodo, jog ši išvada nekliaudžia galimybei jo kvalifikuoti kaip muitui lygiaverčio poveikio mokesčio, kaip tai suprantama pagal minėtą 30 straipsnį ir Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 4 straipsnį<sup>35</sup>.

29 Žr. šios išvados 53 punktą.

30 *Istanbul Lojistik* ir Komisija taip pat laikosi nuomonės, kad nagrinėjamas mokestis gali padidinti vežamų gaminių grynąją kainą, nes užsienio vežėjas turi sumokėti reikalaujama sumą arba pasirinkti kitą, ilgesnį, taigi ir brangesnį, maršrutą.

31 Pagal analogiją žr. 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimą *Komisija / Austrija* (C-28/09, EU:C:2011:854, 115 ir 116 punktai), kuriame Teisingumo Teismas nusprendė, kad kitų transporto priemonių ar kitų maršrutų buvimas neleidžia atmesti laisvo prekių judėjimo ribojimo galimybes.

32 Šiuo klausimu tiesiog primenu, jog Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad šiuo EEB ir Turkijos asociacijos etapu transporto srityje nėra jokių konkrečių teisės aktų, tačiau šios asociacijos viduje teikiams vežimo paslaugoms vis vien taikomos bendrosios taisyklės, taikytinos paslaugų teikimui, visų pirma EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo papildomo protokolo 41 straipsnio 1 dalies nuostatos, pagal kurias valstybei narei nuo šio protokolo įsigaliojimo jai dienos draudžiama nustatyti naujus įsisteigimo ir paslaugų teikimo laisvės apribojimus (žr. 2003 m. spalio 21 d. Sprendimo *Abatay ir kt.*, C-317/01 ir C-369/01, EU:C:2003:572, 92–102 punktus ir 2013 m. rugsėjo 24 d. Sprendimo *Demirkan*, C-221/11, EU:C:2013:583, 37 ir paskesnius punktus).

33 Žr. Įstatymo dėl motorinių transporto priemonių mokesčio 15 straipsnio 1 dalį.

34 Žr. generalinio advokato P. Mengozzi išvadą byloje *Essent Netwerk Noord ir kt.* (C-206/06, EU:C:2008:33, 48–50 punktai) ir 2008 m. liepos 17 d. Sprendimą *Essent Netwerk Noord ir kt.* (C-206/06, EU:C:2008:413, 44 punktą).

35 Pagal analogiją dėl mokesčių, laikomų vidaus mokesčiais, žr. 2007 m. lapkričio 8 d. Sprendimą *Stadtgemeinde Frohnleiten ir Gemeindebetriebe Frohnleiten* (C-221/06, EU:C:2007:657, 43 ir paskesni punktai ir juose nurodyta jurisprudencija).

61. Abi šios vyriausybės taip pat teigia, kad nagrinėjamas mokestis nėra mokamas dėl to, kad prekės kerta sieną, kaip reikalaujama Teisingumo Teismo jurisprudencijoje. Apmokestinimas siejamas ne su Vengrijos sienos kirtimo veiksmu, bet su judėjimu Vengrijos teritorijoje, atsižvelgiant į tai, kad dėl to gali pablogėti kelių ir aplinkos būklė.

62. Tačiau ši analizė neatitinka prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo analizės, kaip, be kita ko, atskleidžia jo prejudicinių klausimų formuluotė. Be to, pažymėtina, kad minėtas mokestis visada turi būti mokamas „nuo atvykimo į Vengrijos teritoriją“ „atitinkamai už kelionę pirmyn ir kelionę atgal“, nesvarbu, ar tai yra aptarnaujantysis, ar tranzitinis transportas, ir reikia mokėti tik už transporto priemones, registruotas valstybėje narėje, kuri nėra Sąjungos narė<sup>36</sup>. Taigi esminis ryšys su prekių judėjimu man atrodo aiškus<sup>37</sup>.

63. Be to, kaip pažymi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, *Istanbul Lojistik* ir Komisija, pagal suformuotą jurisprudenciją SESV 30 straipsnyje numatytas muitui lygiaverčio poveikio mokesčių draudimas taikomas ir tiesiogiai iš trečiosios valstybės kilusių prekių, kurios, kaip šioje byloje, tiesiog tranzitu vežamos per valstybės narės teritoriją siekiant vėliau eksportuoti į kitas valstybes nares, judėjimui. Iš tiesų Teisingumo Teismas yra nusprendęs, jog muitų sąjunga tarp valstybių narių neabejotinai reiškia, kad tarp jų užtikrinamas laisvas prekių judėjimas, kuris yra vienas iš pagrindinių minėtos sutarties principų, ir dėl jo taikomas laisvo krovinių tranzito Europos Sąjungoje principas<sup>38</sup>. Manau, tuo pačiu požiūriu galima vadovautis kalbant apie Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 4 straipsnį, nes kitaip būtų pakenkta tinkamam EEB ir Turkijos asociacijos susitarimu nustatytos muitų sąjungos veikimui, kaip Teisingumo Teismas tai jau pripažino dėl kitų susitarimų, sudarytų su trečiosiomis šalimis<sup>39</sup>.

64. Norėčiau pridurti, jog Vengrijos vyriausybės argumentas, kad tai yra „mokestis“<sup>40</sup>, kuris pateisinamas, be kita ko, viešųjų kelių tinklo priežiūra ir plėtra, neturi reikšmės, nes pagal minėtą Teisingumo Teismo jurisprudenciją lemiamos reikšmės neturi nei nagrinėjamos priemonės tikslas, nei nacionalinės valdžios institucijų jai suteiktas pavadinimas<sup>41</sup>.

36 Žr. Įstatymo dėl motorinių transporto priemonių mokesčio 1, 11 ir 15 straipsnius.

37 Priešingai nei kitomis aplinkybėmis, kai Teisingumo Teismas konstatavo, kad nagrinėjamas mokestis priklauso bendrai prekėms taikomų vidaus mokesčių sistemai (žr., be kita ko, 2006 m. spalio 5 d. Sprendimo *Nádasdi ir Németh*, C-290/05 ir C-333/05, EU:C:2006:652, 40–42 punktus ir 2007 m. sausio 18 d. Sprendimo *Brzeziński*, C-313/05, EU:C:2007:33, 23–25 punktus).

38 Žr., be kita ko, 2007 m. birželio 21 d. Sprendimą *Komisija / Italija* (C-173/05, EU:C:2007:362, 30–32 punktai ir juose nurodyta jurisprudencija) ir 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimą *Komisija / Austrija* (C-28/09, EU:C:2011:854, 113 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

39 Žr., be kita ko, 1995 m. spalio 5 d. Sprendimą *Aprile* (C-125/94, EU:C:1995:309, 39 ir paskesni punktai) ir 2007 m. birželio 21 d. Sprendimą *Komisija / Italija* (C-173/05, EU:C:2007:362, 33 ir 40 punktai).

40 Vengrijos vyriausybė mėgina pagrįsti idėją, kad ginčijamas mokestis iš tikrųjų gali būti vidaus apmokestinimo priemonė, kaip tai suprantama pagal jurisprudenciją, susijusią su SESV 110 straipsniu. Pažymėtina, kad panašios nuostatos, kurios, be to, yra draudžiamos pobūdžio, taip pat yra Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 50 straipsnyje. Tačiau manau, kad Teisingumo Teismui nėra prasmės priimti sprendimo šiuo klausimu, nes prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas neprašo išaiškinti minėtų nuostatų, be to, atrodo, jog tai nėra būtina siekiant išspręsti pagrindinę bylą (pagal analogiją žr., be kita ko, 2013 m. rugsėjo 19 d. Sprendimo *Martin Y Paz Diffusion*, C-661/11, EU:C:2013:577, 48 punktą). Be to, Vengrijoje registruotoms transporto priemonėms taikomas apmokestinimo režimas taip skiriasi nuo trečiojoje šalyje registruotų transporto priemonių apmokestinimo režimo, kad, mano nuomone, neįmanoma pritarti šio mokesčio kvalifikavimui kaip „vidaus mokesčio“ (dėl šios sąvokos žr., be kita ko, 2008 m. liepos 17 d. Sprendimo *Essent Netwerk Noord ir kt.*, C-206/06, EU:C:2008:413, 41 punktą).

41 Žr. šios išvados 23 išnašą.

65. Išsamumo sumetimais patikslinu, jog, kaip ir Komisija, manau, kad tokiems nacionalinės teisės aktams kaip nagrinėjamiעי pagrindinėje byloje netaikomi muitui lygiaverčio poveikio mokesčių draudimo išimčių, kurių galimybę yra pripažinęs Teisingumo Teismas<sup>42</sup>, pagrindai, taikomi konkrečiomis sąlygomis ir griežtai<sup>43</sup>. Visų pirma Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad motyvai, susiję su kelių tinklo remontu ir priežiūra, negali suteikti pagrindo taikyti konkretų mokesčių subjektams, kurie veža prekes kirsdami atitinkamos teritorijos ribas, nes ši paslauga skirta ne vien jiems, todėl ji negali pateisinti reikalavimo sumokėti piniginį atlygį<sup>44</sup>.

66. Todėl, atsižvelgdamas į Teisingumo Teismo jurisprudenciją dėl SESV 30 straipsnio, laikausi nuomonės, kad tokia nacionalinė priemonė kaip nagrinėjamoji pagrindinėje byloje yra muitui lygiaverčio poveikio mokesčiai, kaip tai suprantama pagal Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 4 straipsnį, todėl jis draudžiamas pagal šį straipsnį, kiek tai susiję su prekėmis, kurioms taikoma Europos Sąjungos ir Turkijos Respublikos muitų sąjunga.

## ***2. Dėl kiekybiniam importo apribojimui lygiaverčio poveikio priemonės buvimo ir galimo jos pateisinimo pagal Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 5 ir 7 straipsnius (antrasis klausimas)***

67. Dvi antrojo prejudicinio klausimo dalis, paeiliui susijusias su Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 5 ir 7 straipsniais, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pateikia tik tuo atveju, jei Teisingumo Teismas nuspręstų, kad pagrindinėje byloje nagrinėjama priemonė neturi būti laikoma muitui lygiaverčio poveikio mokesčiu, kaip tai suprantama pagal to paties sprendimo 4 straipsnį.

68. Kadangi siūlau Teisingumo Teismui į pirmąjį iš pateiktų klausimų atsakyti taip, kad nagrinėjama priemonė yra minėto pobūdžio mokesčiai, siūlau nepateikti atsakymo į antrąjį klausimą, nors tam prieštaravo *Istanbul Lojistik*, mananti, kad šiuo klausimu bet kuriuo atveju reikėtų priimti sprendimą. Tačiau, kaip pažymi pati ši šalis, iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos, susijusios su ESV sutarties nuostatų dėl laisvo prekių judėjimo tarpusavio ryšiu, matyti, kad tokios mokesstinio pobūdžio priemonės kaip nagrinėjamoji šioje byloje iš esmės patenka į specialiųjų nuostatų, t. y. SESV 30 straipsnio, o ne į SESV 34 ir 36 straipsniuose numatyto kiekybinių importo apribojimų draudimo taikymo sritį, todėl nacionalinę priemonę reikia nagrinėti atsižvelgiant į pastaruosius straipsnius tik jei netaikytinas SESV 30 straipsnis<sup>45</sup>. Kadangi minėti straipsniai yra iš esmės lygiaverčiai Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 4, 5 ir 7 straipsniams, iš to, kas nurodyta pirmiau, darytina išvada, kad, teigiamai atsakius į pirmąjį klausimą, atsakyti į antrąjį klausimą nėra prasmės. Vis dėlto išnagrinėsiu jį subsidiariai, siekdamas apimti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo numatytą atvejį.

42 Primenu, kad SESV 36 straipsnyje ir Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 7 straipsnyje nurodyti pateisinimo motyvai (šiuo klausimu žr. šios išvados 75 ir paskesnius punktus) taikomi tik kiekybiniam apribojimui lygiaverčio poveikio priemonėms, bet ne muitui lygiaverčio poveikio mokesčiams (žr., be kita ko, 1988 m. birželio 14 d. Sprendimo *Dansk Denkavit*, 29/87, EU:C:1988:299, 32 punktą).

43 Taigi piniginei prievolei, atitinkančiai kvalifikavimo kaip muitui lygiaverčio poveikio mokesčio kriterijus, vis dėlto gali būti netaikomas iš to kylantis draudimas, jei ji yra „atlyginimas už realiai suteiktą paslaugą, o jo suma yra proporcinga minėtai paslaugai arba jei jis patenka į bendrą vidaus mokesčių, kuriais, remiantis tokiais pačiais kriterijais, sistemingai apmokestinami nacionaliniai produktai ir importuojami ir eksportuojami produktai, sistema, arba, esant atitinkamoms sąlygoms, jei jis renkamas dėl kontrolės, atliekamos tam, kad būtų įvykdyti įsipareigojimai pagal Bendrijos teisės aktus“ (žr., be kita ko, 1991 m. kovo 21 d. Sprendimo *Komisija / Italija*, C-209/89, EU:C:1991:139, 9 punktą ir 2005 m. lapkričio 8 d. Sprendimo *Jersey Produce Marketing Organisation*, C-293/02, EU:C:2005:664, 56 punktą).

44 Žr. 2004 m. rugsėjo 9 d. Sprendimą *Carbonati Apuani* (C-72/03, EU:C:2004:506, 32 punktą).

45 Žr., be kita ko, 1992 m. gruodžio 16 d. Sprendimą *Lornoy ir kt.* (C-17/91, EU:C:1992:514, 14 ir 15 punktai), 2003 m. birželio 17 d. Sprendimą *De Danske Bilimportører* (C-383/01, EU:C:2003:352, 32 ir paskesni punktai) ir 2007 m. sausio 18 d. Sprendimą *Brzeziński* (C-313/05, EU:C:2007:33, 50 punktą).

**a) Dėl Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 5 straipsnio išaiškinimo (antrojo klausimo pirma dalis)**

69. Pirma antrojo prejudicinio klausimo dalimi klausama, ar mokestis, taikomas trečiojoje šalyje registruotoms transporto priemonėms, važiuojančioms tranzitu per Vengrijos teritoriją, gali būti laikomas kiekybiniam apribojimui lygiaverčio poveikio priemone, kaip tai suprantama pagal Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 5 straipsnį, todėl jis draudžiamas pagal šią nuostatą.

70. Motyvuodamas savo sprendimą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nustatė ryšį tarp minėto 5 straipsnio ir SESV 34 straipsnio<sup>46</sup>, kurių nuostatų turinys iš esmės beveik nesiskiria<sup>47</sup>. Atsižvelgiant į šių nuostatų lygiavertiškumą, kaip numatyta Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 66 straipsnyje, šio sprendimo 5 straipsnį reikia aiškinti remiantis Teisingumo Teismo sprendimais, susijusiais su SESV 34 straipsniu<sup>48</sup>.

71. Pagal suformuotą jurisprudenciją bet kuri valstybės narės priemonė, galinti tiesiogiai ar netiesiogiai, iš tikrųjų ar potencialiai trukdyti Sąjungos vidaus prekybai, turi būti laikoma kiekybiniam apribojimams lygiaverčio poveikio priemone<sup>49</sup>. Manau, pagal analogiją tas pats turėtų būti taikoma valstybės narės teisės aktui, kuris tokiomis pačiomis sąlygomis gali kliudyti prekybai muitų sąjungoje, nustatytoje EEB ir Turkijos asociacijos susitarimu.

72. Šioje byloje, siekdamą atmesti pagrindinėje byloje nagrinėjamo motorinių transporto priemonių mokesčio kvalifikavimą kaip kiekybiniam apribojimui lygiaverčio poveikio priemonės, Vengrijos vyriausybė teigia, jog, žinoma, šis mokestis tikriausiai turi poveikį laisvam prekių judėjimui ir gali atsispindėti kai kurių gaminių kainoje, tačiau šis poveikis yra pernelyg atsitiktinis ir netiesioginis, kad jį būtų galima laikyti tokiu, už kurį reikia bausti, kaip tai suprantama pagal šioje srityje suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją<sup>50</sup>. Italijos vyriausybė taip pat nurodo, kad ginčijamoje normoje nustatytas mokestis taikomas transporto priemonei, o ne pačioms ja vežamoms prekėms.

73. Tačiau jei Teisingumo Teismas nuspręstų, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamas teisės aktas nepatenka į Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 4 straipsnio taikymo sritį, manau, kad jis gali riboti Sąjungos ir Turkijos Respublikos tarpusavio prekybą, ir tai prieštarautų minėto sprendimo 5 straipsniui. Iš tiesų, kaip *Istanbul Lojistik* ir Komisija, manau, kad šiuo atveju ginčijamas mokestis turi būti laikomas priemone, galinčia kliudyti minėtai prekybai, nes dėl jo patiriama papildomų išlaidų vežant prekes Turkijoje registruotomis transporto priemonėmis, todėl padidėja galutinė šių prekių kaina<sup>51</sup>. Be to, nors šis Vengrijos teisės aktas daugiausia įtakos turi Turkijos vežėjų teikiamoms vežimo paslaugoms, manau, kad jį galima laikyti tokia priemone, kadangi naudojimasis prekių judėjimo laisve yra neatsiejamas nuo jų vežimo<sup>52</sup>. Taigi man atrodo, kad nagrinėjamos papildomos naštos ribojamasis poveikis nėra toks netiesioginis, kad į jį nebūtų galima atsižvelgti.

46 Į savo (subsidiariai) pateikiamą atsakymą į antrąjį klausimą Komisija įtraukia ne tik prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo nuostatas dėl kiekybinių importo apribojimų, bet ir nuostatas, susijusias su kiekybiniais eksporto apribojimais, esančiais Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 6 straipsnyje ir SESV 35 straipsnyje. Tačiau manau, kad būtų geriau, jei savo pastabas siečiau su to klausimo, kurį pateikė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, dalyku.

47 Iš tiesų SESV 34 straipsniu tarp Sąjungos valstybių narių uždraudžiami kiekybiniai importo apribojimai ir visos lygiaverčio poveikio priemonės, o minėtame 5 straipsnyje tas pats draudimas suformuluotas EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo šalims.

48 Taip pat žr. šios išvados 51 punktą.

49 Žr., be kita ko, 2014 m. sausio 16 d. Sprendimą *Juvelta* (C-481/12, EU:C:2014:11, 16 punktą) ir 2016 m. spalio 27 d. Sprendimą *Audace ir kt.* (C-114/15, EU:C:2016:813, 66 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).

50 Šiuo klausimu Vengrijos vyriausybė nurodo, be kita ko, 1994 m. birželio 14 d. Sprendimą *Peralta* (C-379/92, EU:C:1994:296, 24 punktą) ir 1999 m. rugsėjo 21 d. Sprendimą *BASF* (C-44/98, EU:C:1999:440, 21 punktą).

51 Taip pat žr. šios išvados 55 punktą.

52 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teisingai pažymi, jog Teisingumo Teismas jau yra ne kartą konstatavęs dėl ESV sutartyje įtvirtinto laisvo prekių judėjimo principo, kad poveikį transportui turinčios priemonės gali kliudyti prekybai šiais gaminiais Bendrijos viduje. Šiuo klausimu jis nurodo, be kita ko, 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimą *Komisija / Austrija* (C-28/09, EU:C:2011:854), kuriame Teisingumo Teismas iš tikrųjų pripažino, kad nacionalinės teisės aktais, kuriais tam tikrose vietose buvo draudžiama naudoti tam tikras transporto priemones, kliudoma laisvam jomis vežamų prekių judėjimui (žr. 114 ir paskesnius punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją). Taip pat žr. šios išvados 60 punktą.

74. Atsižvelgdamas į šias aplinkybes, subsidiariai siūlau pripažinti, kad tokio mokesčio kaip nagrinėjamas pagrindinėje byloje įgyvendinimas gali būti laikomas prekių, kurioms taikoma su Turkija sudaryta muitų sąjunga, kiekybiniam apribojimui lygiaverčio poveikio priemone, kaip tai suprantama pagal Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 5 straipsnį, todėl jam gali būti taikomas šioje nuostatoje numatytas draudimas.

**b) Dėl Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 7 straipsnio išaiškinimo (antrojo klausimo antra dalis)**

75. Jei Teisingumo Teismas nuspręstų, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamas mokestis yra Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 5 straipsniu draudžiama kiekybiniam apribojimui lygiaverčio poveikio priemonė, antrojo prejudicinio klausimo antra dalimi prašoma nustatyti, ar vis dėlto šios priemonės taikymas gali būti pagrįstai pateisinamas motyvais, susijusiais su kelių saugumu ir pažeidimų persekiojimu, atsižvelgiant į to paties sprendimo 7 straipsnį.

76. Kaip ir prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, *Istanbul Lojistik* ir Komisija, laikausi nuomonės, kad pagal Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 66 straipsnyje numatytą taisyklę šio sprendimo 7 straipsnį reikia aiškinti laikantis Teisingumo Teismo jurisprudencijos, susijusios su SESV 36 straipsniu, kadangi minėto 7 straipsnio formuluotė iš esmės tapati SESV 36 straipsnio formuluotei<sup>53</sup>.

77. Iš minėtos jurisprudencijos matyti, kad SESV 36 straipsnyje išvardytų pateisinimų, kuriais remiantis galima pripažinti importo, eksporto ar tranzito apribojimus, jei jais siekiama bendrojo intereso tikslų, sąrašas yra išsamus ir iš esmės turi būti aiškinamas siaurai, kadangi juo nukrypstama nuo laisvo prekių judėjimo principo<sup>54</sup>. Manau, tuo pačiu požiūriu reikėtų vadovautis ir kalbant apie Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 7 straipsnyje pateiktą sąrašą.

78. *Istanbul Lojistik* teigia, kad į šį išimčių sąrašą aiškiai neįtraukti motyvai, kuriais šioje byloje remiasi Vengrijos valdžios institucijos, mėgindamos pateisinti ginčijamą teisės aktą, t. y. privalomosios priežastys, susijusios su kelių saugumu ir pažeidimų persekiojimu, remiantis gynybos argumentais, pateiktais nagrinėjant pagrindinę bylą antrojo lygio mokesčių institucijoje<sup>55</sup>.

79. Tačiau pažymiu, jog Teisingumo Teismas jau yra pripažinęs, kad į kelių saugumą gali būti atsižvelgta pagal EB 30 straipsnį (dabar – SESV 36 straipsnis)<sup>56</sup>. Iš tiesų negalima atmesti, kad kelių nesaugumo prevencija gali būti siejama su „viešosios tvarkos“ ir (arba) „visuomenės saugumo“ tikslais, kaip jie suprantami pagal minėtą nuostatą. Manau, tas pats pasakytina apie būtinybę užtikrinti pažeidimų persekiojimą, kurią kaip pateisinimą nurodo pagrindinės bylos atsakovė<sup>57</sup>. Taigi man atrodo, kad SESV 36 straipsnio ir pagal analogiją Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 7 straipsnio materialinė taikymo sritis iš esmės gali apimti tokius pateisinimo motyvus.

53 Iš tiesų SESV 36 straipsnyje išvardyti veiksniai, leidžiantys nukrypti nuo SESV 34 ir 35 straipsniuose numatytų draudimų, yra tokie patys kaip ir nurodytieji Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 7 straipsnyje, kiek tai susiję su jo 5 ir 6 straipsniuose numatytais draudimais. Be to, ir minėtame 36 straipsnyje, ir 7 straipsnyje nurodyta, kad šios leidžiančios nukrypti nuostatos neturi tapti „savavališka diskriminacijos priemone ar užslėptu <...> tarpusavio prekybos apribojimu“, viena vertus, tarp valstybių narių ir, kita vertus, tarp EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo šalių.

54 Žr., be kita ko, 1981 m. birželio 17 d. Sprendimą *Komisija / Airija* (113/80, EU:C:1981:139, 7 punktą) ir 2016 m. spalio 19 d. Sprendimą *Deutsche Parkinson Vereinigung* (C-148/15, EU:C:2016:776, 29 punktą).

55 Žr. šios išvados 39 punktą.

56 Žr. 1987 m. birželio 11 d. Sprendimą *Gofette ir Gilliard* (406/85, EU:C:1987:274, 7 punktą).

57 Šiuo klausimu 1987 m. birželio 17 d. Sprendime *Komisija / Italija* (154/85, EU:C:1987:292, 13 ir 14 punktai) ir 1991 m. balandžio 30 d. Sprendime *Boscher* (C-239/90, EU:C:1991:180, 23 punktą) Teisingumo Teismas neatmetė, kad tikslas užkirsti kelią vogtų prekių kontrabandai gali būti viešosios tvarkos motyvas, kaip tai suprantama pagal minėtą 36 straipsnį, nors jis ir nusprendė, kad ginčijamos priemonės neatitiko proporcingumo principo.

80. Be to, iš suformuotos Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad, be SESV 36 straipsnyje išvardytų motyvų, siekiant pateisinti laisvo prekių judėjimo kliūtis, taip pat galima atsižvelgti į privalomuosius bendrojo intereso pagrindus<sup>58</sup>. Manau, kad šią jurisprudenciją galima pritaikyti ir kalbant apie Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 7 straipsnį. Pažymėtina, jog Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad kova su nusikalstamumu ir kelių saugumo apsauga gali būti laikoma šio pobūdžio pagrindais<sup>59</sup>. Tačiau galimybė jais remtis iš esmės paliekama tik tais atvejais, kai nagrinėjamos nacionalinės priemonės taikomos nedarant jokie skirtumo<sup>60</sup>, tačiau, mano nuomone, šioje byloje taip nėra<sup>61</sup>.

81. Be to, neįrodyta, kad pagrindinės bylos atsakovės nurodyti imperatyvai, pakartoti antrajame prejudiciniame klausime, atitinka tikslus, kurių Vengrijos teisės aktų leidėjas siekė, priimdamas ginčijamą tesės aktą. Šiuo klausimu pažymiu, kad įvairūs šių imperatyvų motyvai (kadangi jie yra daugiausia biudžetinio pobūdžio) pateikti Įstatymo dėl motorinių transporto priemonių mokesčio preambulėje<sup>62</sup>. Tačiau Teisingumo Teismas yra ne kartą konstatavęs, kad ekonominio pobūdžio argumentai negali pateisinti kliūtis laisvam prekių judėjimui<sup>63</sup>.

82. Bet kuriuo atveju, kaip primena prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, pagal suformuotą jurisprudenciją tam, kad ribojamąją priemonę būtų galima pateisinti bendrojo intereso tikslu, ji turi būti ne tik būtina ir tinkama teisėtam tikslui pasiekti, bet ir proporcinga šiam tikslui<sup>64</sup>. Nacionalinė valdžios institucija, kuri ketina remtis SESV 36 straipsnio nuostatomis ir pagal analogiją Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 7 straipsnio nuostatomis, turi įrodyti, kad šioje byloje šie kriterijai tikrai įvykdyti<sup>65</sup>.

83. Šiuo atveju, kaip ir *Istanbul Lojistik* bei Komisija, manau, kad Vengrijos valdžios institucijos nepateikė pakankamų įrodymų šiuo klausimu. Man atrodo, kad nagrinėjamas mokestis nėra tinkama priemonė nurodomiems bendrojo intereso tikslams pasiekti, nes abejotina, ar šio mokesčio rinkimas, netaikant jokios kitos kontrolės, juo labiau privalomai taikomas tik kai kurių kategorijų sunkiasvorėms transporto priemonėms, važiuojančioms per Vengriją, t. y. registruotoms trečiojoje šalyje, skirtingai nei toms, kurios yra registruotos Vengrijoje ar kitoje valstybėje narėje, tikrai gali padėti pagerinti kelių saugumą ir persekioti už pažeidimus šioje teritorijoje.

58 Teisingumo Teismas daugybę kartų vėliau kartojo 1979 m. vasario 20 d. Sprendimu *Rewe-Zentral*, dar vadinamu *Cassis de Dijon* (120/78, EU:C:1979:42, 8 ir paskesni punktai), suteiktą galimybę (žr., be kita ko, 2013 m. balandžio 16 d. Sprendimo *Las*, C-202/11, EU:C:2013:239, 28 punktą).

59 Žr., be kita ko, 2008 m. balandžio 10 d. Sprendimą *Komisija / Portugalija* (C-265/06, EU:C:2008:210, 38 punktas), 2009 m. vasario 10 d. Sprendimą *Komisija / Italija* (C-110/05, EU:C:2009:66, 60 punktas) ir 2015 m. spalio 6 d. Sprendimą *Capoda Import-Export* (C-354/14, EU:C:2015:658, 43 punktas).

60 Žr., be kita ko, 1981 m. birželio 17 d. Sprendimą *Komisija / Airija* (113/80, EU:C:1981:139, 10 punktas). Man atrodo, kad naujausioje jurisprudencijoje Teisingumo Teismas bent jau pabrėžia šią sąlygą (žr., be kita ko, 2014 m. liepos 1 d. Sprendimo *Ålands Vindkraft*, C-573/12, EU:C:2014:2037, 75 ir 76 punktas ir 2015 m. lapkričio 12 d. Sprendimo *Visnapuu*, C-198/14, EU:C:2015:751, 108 ir 110 punktas).

61 Taip pat žr. šios išvados 84 punktą.

62 Žr. šios išvados 20 punktą. Savo rašytinėse ir žodinėse pastabose Vengrijos vyriausybė patvirtino, jog minėto įstatymo preambulėje nurodyta, kad šis mokestis buvo laikomas būtinu siekiant padidinti biudžeto lėšas, naudojamas kelių infrastruktūros priežiūrai. Ji pridūrė, kad žala, kurią pirmiausia sukelia sunkiasvorės transporto priemonės, pateisina mokesčio bazės padidinimą, kad būtų bent jau netiesiogiai sprendžiamos aplinkos ir kelių saugumo problemos.

63 Žr., be kita ko, 2001 m. spalio 25 d. Sprendimą *Komisija / Graikija* (C-398/98, EU:C:2001:565, 30 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

64 Žr., be kita ko, 2016 m. birželio 21 d. Sprendimą *New Valmar* (C-15/15, EU:C:2016:464, 48 punktas).

65 Žr., be kita ko, 1979 m. lapkričio 8 d. Sprendimą *Denkavit Futtermittel* (251/78, EU:C:1979:252, 24 punktas) ir 2004 m. vasario 5 d. Sprendimą *Komisija / Italija* (C-270/02, EU:C:2004:78, 22 ir paskesni punktai).



84. Be to, net darant prielaidą, kad minėtos sąlygos yra įvykdytos, iš abiejų minėtų straipsnių galutinės formuluotės matyti, kad tokia priemonė neturi tapti savavališka diskriminacijos priemone ar užslėptu valstybių narių tarpusavio prekybos apribojimu. Kadangi per Vengrijos teritoriją važiuojančioms transporto priemonėms taikomo mokesčio režimas skiriasi pagal tai, ar atitinkama transporto priemonė registruota Vengrijoje, kitoje Sąjungos valstybėje narėje ar trečiojoje šalyje<sup>66</sup>, man atrodo, kad skirtingas ir mažiau palankus vertinimas, taikomas trečiojoje šalyje registruotoms transporto priemonėms, neįrodžius jokios objektyvios priežasties, yra savavališkos diskriminacijos veiksnys<sup>67</sup>.

85. Manau, dėl šių argumentų negalima pripažinti Vengrijos vyriausybės nurodytų pateisinimų. Galiausiai laikasi nuomonės, kad, jei pagrindinėje byloje nagrinėjamas mokestis būtų laikomas kiekybiniam importo apribojimui lygiaverčio poveikio priemone, kaip tai suprantama pagal Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 5 straipsnį, gynybai pateiktų priežasčių negali pakakti siekiant pateisinti tokią nacionalinę priemonę pagal minėto sprendimo 7 straipsnį.

### **C. Dėl nediskriminavimo dėl pilietybės principo pažeidimo atsižvelgiant į EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsnį (ketvirtasis klausimas)**

86. Ketvirtuoju prejudiciniu klausimu pratęsimi pirmasis ir antrasis klausimai, nes jis susijęs su tuo pačiu teisiniu pagrindu, t. y. įpareigojimais, kylančiais iš EB (dabar – Sąjunga) ir Turkijos sudarytų susitarimų<sup>68</sup>. Todėl, mano nuomone, jį reikėtų išanalizuoti pirmiau, prieš nagrinėjant trečiąjį prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo klausimą.

87. Iš esmės Teisingumo Teismo klausiama, ar EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsnis, kuriuo šio susitarimo taikymo srityje draudžiama bet kokia diskriminacija dėl pilietybės, turi būti aiškinamas taip, kad juo draudžiamas toks nacionalinės teisės aktas kaip nagrinėjamas pagrindinėje byloje, jei juo užsienyje, šiuo atveju – Turkijoje, registruotų sunkiasvorių transporto priemonių savininkai įpareigojami mokėti specialų mokestį, nors Sąjungos valstybėje narėje registruotų transporto priemonių savininkai šiuo mokesčiu neapmokestinami<sup>69</sup>.

88. Savo sprendimo motyvuose prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas patikslina klausiantis, ar ginčijamas mokestis yra diskriminacinis Turkijos vežėjų atžvilgiu ir ar todėl jį reikia laikyti nesuderinamu su EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsniu ir SESV 18 straipsniu. Iš tiesų šių dviejų straipsnių turinys yra toks pat, nes SESV 18 straipsnio 1 dalyje įtvirtintas principas, pagal kurį diskriminacija dėl pilietybės Sutarčių taikymo srityje yra draudžiama<sup>70</sup>. Norėčiau pridurti, kad minėto susitarimo 9 straipsnyje aiškiai nurodytas tas pats „[nediskriminavimo] principas, įtvirtintas [EEB] steigimo sutarties 7 straipsnyje“, kuris atitinka SESV 18 straipsnį<sup>71</sup>.

66 Dėl šių skirtingų režimų žr. šios išvados 43 ir 55 punktus.

67 Be kitų diskriminacijos veiksnių, pažymiu, kad mažesnis mokestis taikomas transporto priemonėms su pneumatine pakaba, kurios mažiau gadina kelius ir (arba) kurios saugo aplinką, tačiau tik jei jos registruotos Vengrijoje (žr. šios išvados 24 ir 25 punktus), tačiau jis nemažinamas, jei transporto priemonė registruota užsienyje.

68 Nors ketvirtasis klausimas susijęs su EEB ir Turkijos asociacijos susitarimu, o pirmi du klausimai – su Asociacijos tarybos sprendimu Nr. 1/95, šie dokumentai yra glaudžiai susiję tarpusavyje, nes minėtas sprendimas buvo priimtas siekiant įgyvendinti galutinį šį susitarimą sudariusių šalių sukurtos muitų sąjungos etapą, kaip tai matyti iš šio sprendimo pavadinimo, preambulės ir 1 straipsnio.

69 Dėl šio neapmokestinimo žr. šios išvados 42 punktą.

70 Šis principas taip pat įtvirtintas Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos (toliau – Chartija) 21 straipsnio 2 dalyje. 2016 m. birželio 2 d. Sprendime *Komisija / Nyderlandai* (C-233/14, EU:C:2016:396, 76 punktą) Teisingumo Teismas priminė, kad SESV 18 straipsnyje nustatytas draudimas taikomas visose situacijose, kurios priklauso Sąjungos teisės taikymo *ratione materiae* sričiai.

71 Minėto susitarimo papildomo protokolo 37 straipsnyje numatytas konkretus šio principo taikymas darbo srityje nurodant: „Kiekviena valstybė narė Bendrijoje dirbantiems Turkijos pilietybę turintiems darbuotojams taiko tvarką, kuria nebūtų niekaip diskriminuojama dėl pilietybės, palyginti su darbuotojais, kitų Bendrijos valstybių narių piliečiais, kiek tai susiję su darbo sąlygomis ir darbo užmokesčiu.“

89. Komisijos nuomone, į ketvirtąjį prejudicinį klausimą nebūtina konkrečiai atsakyti, nes klausimas, susijęs su galima diskriminacija dėl pilietybės, jau išnagrinėtas analizuojant du pirmus klausimus, jei Teisingumo Teismas pripažintų, kad nagrinėjamas teisės aktas patenka į Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 4–7 straipsnių, taigi ir į EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo taikymo sritį<sup>72</sup>.

90. Visų pirma tiesa yra tai, kad valstybės narės gali taikyti laisvą prekių judėjimą ribojančias priemones, kurios pateisinamos vienu iš SESV 36 straipsnyje išvardytų motyvų, tik jei jos nėra savavališkos diskriminacijos priemonės<sup>73</sup>, o ši kriterijų reikia analizuoti nagrinėjant antrojo klausimo antrą dalį<sup>74</sup>, jei Teisingumo Teismas ketintų dėl jos priimti sprendimą.

91. Atsižvelgdamas į teigiamą atsakymą, kurį siūlau pateikti į pirmąjį klausimą, manau, kad nėra tikslo atsakyti į ketvirtąjį klausimą, nes pakanka, kad Teisingumo Teismas konstatuotų, jog yra vienas neatitikties Sąjungos teisei pagrindas iš visų tų, kuriuos nurodė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas. Tiksliau kalbant, jei Teisingumo Teismas nuspręstų taip, kaip siūlau, t. y. kad nagrinėjamam teisės aktui taikomas muitui lygiaverčių mokesčių draudimas, įtvirtintas Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 4 straipsnyje, manau, kad, atsižvelgiant į jurisprudenciją, susijusią su SESV 18 straipsnio ir ESV sutarties nuostatų, susijusių su pagrindinėmis judėjimo laisvėmis, tarpusavio ryšiu<sup>75</sup>, nėra reikalo aiškinti EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo 9 straipsnio.

**D. Dėl kompetencijos pasidalijimo tarp Sąjungos ir valstybių narių atsižvelgiant į SESV 3 straipsnio 2 dalį ir Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 2 dalį ir 3 dalies a punktą (trečiasis klausimas)**

92. Iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą motyvų matyti, kad trečiasis klausimas pateikiamas tik tuo atveju, jei Teisingumo Teismas nuspręstų, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamas mokestis nėra nei muitui lygiaverčio poveikio mokestis, nei kiekybiniam importo apribojimui lygiaverčio poveikio priemonė, kaip tai atitinkamai suprantama pagal Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 4 ir 5 straipsnius. Atsižvelgdamas į teigiamą atsakymą, kurį siūlau pateikti į pirmąjį iš Teisingumo Teismui pateiktų klausimų, manau, kad į trečiąjį klausimą atsakyti nebūtina. Tačiau išsamumo sumetimais pateiksiu šiuo klausimu kelias pastabas.

93. Iš esmės trečiasis klausimas susijęs su kompetencijos pasidalijimu tarp Sąjungos ir valstybių narių, kalbant apie susitarimus, sudaromus su trečiosiomis šalimis tarptautinio prekių vežimo keliais srityje. Iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad pagrindinės bylos atsakovė, t. y. antrojo lygio mokesčių institucija, teigė, kad Vengrijai nedraudžiama tarptautinį prekių vežimą reglamentuoti dvišaliais susitarimais, remiantis SESV 4 straipsnio 2 dalies g punktu, pagal kurį „pasidalijamajai Sąjungos ir valstybių narių kompetencijai priskiriamos šios pagrindinės sritys: <...> transportas“, taip pat atsižvelgiant į Reglamento Nr. 1072/2009 nuostatas. Tokio požiūrio taip pat laikosi Vengrijos vyriausybė, Italijos vyriausybė ir Komisija. Tačiau *Istanbul Lojistik* teigia, kad Sąjungai šioje srityje netiesiogiai priklauso išimtinė kompetencija.

72 Šiuo klausimu ji nurodo 2014 m. balandžio 30 d. Sprendimą *Pfleger ir kt.* (C-390/12, EU:C:2014:281, 31–36 punktai), kuriame priminta, kad jei valstybė narė remiasi privalomaisiais bendrojo intereso pagrindais siekdama pateisinti teisės aktą, kuris kliudo naudotis viena iš sutartyse numatytų laisvių, šis pateisinimas turi būti aiškinamas atsižvelgiant į bendruosius Sąjungos teisės principus, visų pirma į Chartija užtikrinamas pagrindines teises, tarp kurių yra nediskriminavimo dėl pilietybės principas.

73 Lygiavertė taisyklė įtvirtinta Asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 7 straipsnyje ir EEB ir Turkijos asociacijos susitarimo papildomo protokolo 29 straipsnio pabaigoje.

74 Žr. šios išvados 75 ir paskesnius punktus.

75 Žr., be kita ko, 2014 m. birželio 19 d. Sprendimą *Strojírny Prostějov ir ACO Industries Tábor* (C-53/13 ir C-80/13, EU:C:2014:2011, 31 ir paskesni punktai), 2014 m. gruodžio 18 d. Sprendimą *Generali-Providencia Biztosító* (C-470/13, EU:C:2014:2469, 30 ir paskesni punktai) ir 2015 m. spalio 29 d. Sprendimą *Nagy* (C-583/14, EU:C:2015:737, 24 punktas), kuriuose primenama, kad SESV 18 straipsnis netaikomas, jei taikytinos ESV sutarties nuostatos dėl laisvo prekių, asmenų, paslaugų ar kapitalo judėjimo ir jei jose numatytos specialiosios nediskriminavimo taisyklės.

94. Konkrečiai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia nustatyti, ar Vengrijos valdžios institucijos turi teisę vykdyti dvišalį susitarimą, kurį Vengrija pasirašė su Turkijos Respublika 1968 m. ir kurio 18 straipsnio 3 dalyje numatyta apmokestinti Turkijos transporto priemonės, vežančias prekes tranzitu per Vengrijos teritoriją<sup>76</sup>. Jam kyla klausimas, ar pagrindinėje byloje nagrinėjamas apmokestinimas gali būti taikomas remiantis minėta nuostata.

95. Šiuo klausimu minėtas teismas nurodo išimtinę Sąjungos kompetenciją sudaryti tarptautinius susitarimus, numatytą SESV 3 straipsnio 2 dalyje<sup>77</sup>, ir primena, kad pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją „kiekvieną kartą, kai, siekdama įgyvendinti Sutartyje numatytą bendrą politiką, Bendrija priima nuostatas, kuriose bet kokia forma įtvirtinamos bendros taisyklės, valstybės narės nebeturi teisės, veikdamos pavieniui ar kartu, susitarti su trečiosiomis valstybėmis dėl poveikį šioms taisyklėms turinčių įsipareigojimų“<sup>78</sup>. Primenu, kad šitaip suformuluotą principą Teisingumo Teismas galiausiai įtvirtino, be kita ko, patikslinęs, jog dėl to, kad Sąjunga turi tik jai suteiktą kompetenciją<sup>79</sup>, galima jos kompetencija, juo labiau išimtinio pobūdžio kompetencija, turi būti grindžiama konkrečia atitinkamų nuostatų analize<sup>80</sup>.

96. Siekdamas pagrįsti savo prašymą priimti prejudicinį sprendimą, jį pateikęs teismas nurodo, kad Reglamente Nr. 1072/2009 buvo pagrįstai nustatytos visoje Sąjungoje galiojančios bendrosios taisyklės, taikomos galimybei patekti į tarptautinę prekių vežimo keliais rinką, ir kad, remiantis šio reglamento 3 konstatuojamąja dalimi<sup>81</sup> ir 1 straipsnio 2 dalies pirmu sakiniu<sup>82</sup>, jis skirtas taikyti visose valstybėse narėse, per kurias, kaip ir per Vengriją pagrindinėje byloje nagrinėjamu atveju, tranzitu važiuoja transporto priemonė, gabenanti prekes iš trečiosios šalies į kitą valstybę narę (arba atvirkščiai)<sup>83</sup>.

97. Tiksliau jis klausia Teisingumo Teismo, ar, nors Sąjunga šioje srityje yra priėmusi teisės aktus, Vengrijos valdžios institucijos gali ir toliau taikyti Vengrijos ir Turkijos susitarimo pasekmes<sup>84</sup>, remdamosi Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 3 dalies a punktu, pagal kurį „kol nesudaryti [šio straipsnio] 2 dalyje nurodyti susitarimai, šis reglamentas neturi poveikio <...> vežimo iš valstybės narės į trečiąją šalį ir atvirkščiai nuostatoms, įtrauktoms į valstybių narių ir tų trečiųjų šalių sudarytus dvišalius susitarimus“<sup>85</sup>.

76 Pareiga mokėti mokesčius, mokėtinus „už prekių vežimą ir siekiant padengti išlaidas, susijusias su kelių priežiūra ir remontu“, taikoma šioms Turkijos transporto priemonėms net ir už tas tranzitines keliones, kai jos važiuoja be krovinio. Pagal minėto 18 straipsnio 3 dalį Vengrijos transporto priemonės, kertančios Turkijos teritoriją tranzitu, privalo abipusiškumo pagrindu mokėti Turkijos teritorijoje galiojančius to paties pobūdžio mokesčius. Iš to paties straipsnio 2 dalies matyti, kad vienoje iš valstybių, dvišalio susitarimo šalių, registruotos transporto priemonės vis dėlto atleidžiamos nuo mokėtinų mokesčių „už prekių vežimą, transporto priemonės nuosavybės teisę ar kelių naudojimą“, jei kitos valstybės, susitarimo šalies, teritorija yra jų galutinė paskirties vieta.

77 Minėtoje 2 dalyje nustatyta: „Sąjunga taip pat naudojasi išimtinė kompetencija tarptautiniams susitarimams sudaryti, kai jų sudarymas yra numatytas Sąjungos teisėkūros procedūra priimtame akte arba yra būtinas, kad Sąjunga galėtų naudotis savo vidaus kompetencija, arba jei jų sudarymas gali daryti poveikį bendroms taisyklėms ar pakeisti jų taikymo sritį.“

78 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo 1971 m. kovo 31 d. Sprendimo *Komisija / Taryba*, dar vadinamo *AETR* (22/70, EU:C:1971:32), 17–19 punktus.

79 Pagal ESS 5 straipsnio 1 ir 2 dalis.

80 Žr., be kita ko, jurisprudenciją, generalinio advokato N. Jääskinen cituotą Nuomonėje 1/13 (trečiųjų valstybių prisijungimas prie Hagos konvencijos) (EU:C:2014:2292, 58 ir paskesni punktai), taip pat 2014 m. spalio 14 d. Nuomonę 1/13 (trečiųjų valstybių prisijungimas prie Hagos konvencijos) (EU:C:2014:2303, 71 ir paskesni punktai) ir 2017 m. vasario 14 d. Nuomonę 3/15 (Marakešo sutartis dėl galimybės susipažinti su paskelbtais kūrniais) (EU:C:2017:114, 108 punktas).

81 Ši 3 konstatuojamoji dalis suformuluota taip: „Siekiant sukurti nuoseklią tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu per Bendrijos teritoriją sistemą, [Reglamentas Nr. 1072/2009] turėtų būti taikomas bet kokiam tarptautiniam vežimui Bendrijos teritorijoje. Vežant iš valstybių narių į trečiąsias šalis, dažniausiai taikomi valstybių narių ir tų trečiųjų šalių dvišaliai susitarimai. Dėl to šis reglamentas neturėtų būti taikomas reiso daliai, vykdomai valstybės narės, kurioje pakraunama ar iškraunama, teritorijoje tol, kol Bendrija su atitinkamomis trečiosiomis šalimis nesudarys reikiamų susitarimų. Tačiau reglamentas turėtų būti taikomas valstybės narės, per kurią vykstama tranzitu, teritorijoje.“

82 Pagal minėtą pirmą sakinį Reglamentas Nr. 1072/2009 taikomas „vežant iš valstybės narės į trečiąją šalį ir atvirkščiai <...> reiso daliai, kuri vykdoma vežant tranzitu per bet kurios valstybės narės teritoriją“.

83 Primenu, kad šioje byloje transporto priemonė, kuriai taikomas ginčijamas mokestis, išvyko iš Turkijos ir per Vengriją vyko į Vokietiją.

84 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas ir *Istanbul Lojistik* nesutaria dėl to, ar šios išvados 28 punkte nurodytoje *ICF Consulting Ltd* ataskaitoje ši galimybė patvirtinama, ar paneigiama (žr. šios ataskaitos, p. 6, 2.1 punktą ir, p. 8, 2.2 punktą).

85 Vengrijos vyriausybės teigimu, Sąjunga neturėjo išimtinės kompetencijos šioje srityje, nes minėtoje Reglamente Nr. 1072/2009 nuostatoje, kurioje aiškiai atsižvelgiama į valstybių narių ir trečiųjų šalių sudaromus dvišalius susitarimus, numatyta, kad šie susitarimai galioja, kol yra pakeičiami Sąjungos lygmeniu priimtomis nuostatomis.

98. Iš tiesų iš Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 2 dalies *antro sakinio* matyti, kad šis reglamentas „netaikomas tai valstybės narės teritorijos, kurioje krovinyms pakraunamas ir iškraunamas, reiso daliai, *tol, kol Bendrija ir atitinkama trečioji šalis nesudaro reikiamo susitarimo*“<sup>86</sup>, skirtingai, nei numatyta tos pačios dalies pirmame sakinyje dėl šio reglamento taikytinumo, kalbant apie situacijas, kai tranzitu kertama tik viena Sąjungos valstybė narė<sup>87</sup>.

99. Tačiau, mano nuomone, minėtas antrasis sakinytis šioje byloje neturi reikšmės, nes, kaip nurodo *Istanbul Lojistik* ir kaip pripažįsta pats prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, Vengrijos teritorija šiuo atveju buvo tik vieta, per kurią keliauta tranzitu, o ne atitinkamų prekių pakrovimo ar iškrovimo vieta.

100. Visų pirma, kaip Vengrijos ir Italijos vyriausybės ir Komisija, pabrėžiu, kad pagrindinė byla nepatenka į Reglamento Nr. 1072/2009 materialinę taikymo sritį, kadangi jos 2 straipsnio 1 punkte numatyta, kad šis teisės aktas skirtas tik Sąjungos valstybėje narėje registruotoms prekės vežančioms transporto priemonėms<sup>88</sup>, o ginčijamais sprendimais Vengrijos mokesčiu apmokestinta transporto priemonė registruota Turkijoje.

101. Todėl subsidiariai laikausi nuomonės, kad Reglamentas Nr. 1072/2009 netaikytinas tokiam atvejui, kuris nagrinėjamas pagrindinėje byloje, todėl jo nuostatomis negalima remtis tam, kad Vengrijos valdžios institucijos galėtų remtis Vengrijos ir Turkijos susitarimo 18 straipsnio 3 dalimi, siekdamos šiuo atveju įpareigoti mokėti ginčijamą mokestį.

## V. Išvada

102. Atsižvelgdamas į pirmiau pateiktus argumentus, siūlau Teisingumo Teismui į *Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság* (Segedo administracinių ir darbo bylų teismas, Vengrija) pateiktus klausimus atsakyti taip:

1995 m. gruodžio 22 d. EB ir Turkijos asociacijos tarybos sprendimo Nr. 1/95 dėl galutinio muitų sąjungos etapo įgyvendinimo 4 straipsnį reikia aiškinti taip, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamas motorinių transporto priemonių mokestis, kurį privalo mokėti visi šalyje, kuri nėra Europos Sąjungos valstybė narė, registruotų sunkiasvorių transporto priemonių, kertančių Vengrijos teritoriją tranzitu, kad nuvyktų į kitą valstybę narę, savininkai ir kurį reikia mokėti kiekvieną kartą kertant Vengrijos sieną, yra muitui lygiavertis poveikio mokestis, taikomas prekėms, kurioms taikoma muitų sąjunga, todėl pagal minėtą straipsnį jis yra draudžiamas.

Atsižvelgiant į atsakymą, pateiktą į pirmąjį prejudicinį klausimą, nereikia atsakyti į antrąjį, trečiąjį ir ketvirtąjį prejudicinius klausimus.

<sup>86</sup> Išskirta mano. Panašios nuostatos jau buvo įtvirtintos 1992 m. kovo 26 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 881/92 dėl patekimo į rinką vežant krovinius Bendrijos keliais į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba kertant vienos ar kelių valstybių narių teritorijas (OL L 95, 1992, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 370), kuris buvo pakeistas Reglamentu Nr. 1072/2009, 3 konstatuojamojoje dalyje ir 1 straipsnyje.

<sup>87</sup> Taip pat žr. jo 3 konstatuojamąją dalį, cituotą šios išvados 81 išnašoje.

<sup>88</sup> Iš tiesų minėtame 1 punkte sąvoka „transporto priemonė“, kaip ji suprantama pagal šį reglamentą, apibrėžiama kaip „valstybėje narėje įregistruota motorinė transporto priemonė arba transporto priemonių junginys, kurio bent motorinė priemonė yra registruota valstybėje narėje, naudojami tik kroviniams vežti“.