



Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA HENRIKA SAUGMANDSGORA ĒES
[HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE]
SECINĀJUMI,
sniegti 2017. gada 6. aprīlī¹

Lieta C-65/16

Istanbul Lojistik Ltd
pret
Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság

(Szegeci Kőzigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Segedas Administratīvā un darba lietu tiesa, Ungārija)
lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Starptautiskie autopārvadājumi – Līgums, ar kuru izveido asociāciju starp Eiropas Ekonomikas kopienu un Turciju – 9. pants – EK un Turcijas Asociācijas padomes Lēmums Nr. 1/95 – 4., 5. un 7. pants – Preču brīva aprīte – Mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodoklis – Maksājums par smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas ir reģistrēti Turcijā un tranzītā šķērso Ungāriju – Divpusējs līgums, kas noslēgts starp dalībvalsti un Turciju – LESD 3. panta 2. punkts – Regula (EK) Nr. 1072/2009 – 1. pants

I. Ievads

1. Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, ko iesniegusi *Szegeci Kőzigazgatási és Munkaügyi Bíróság* (Segedas Administratīvā un darba lietu tiesa, Ungārija) attiecas uz strīdu starp Turcijas uzņēmumu, kas nodarbojas ar pārvadājumiem, un Ungārijas nodokļu iestādi, kas tam pieprasījusi maksāt summas, kuras atbilst Ungārijas tiesību aktos paredzētajam nodoklim par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatāciju.

2. Saskaņā ar šiem tiesību aktiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem, ko izmanto preču pārvadāšanai un kas ir reģistrēti valstī, kas nav Eiropas Savienības dalībvalsts, šajā gadījumā Turcijā, uzliek nodokli katru reizi, kad tie šķērso Ungārijas robežu, lai tranzītā caur tās teritoriju nokļūtu citā dalībvalstī.

3. Iesniedzējtiesa Tiesai vaicā, vai šāds valsts tiesiskais regulējums ir saderīgs ar Savienības tiesību prasībām, it īpaši ar noteikumiem, kas izriet no līguma, ar kuru tika izveidota asociācija starp Eiropas Ekonomikas kopienu un Turcijas Republiku² (turpmāk tekstā – “EEK un Turcijas asociācijas līgums”)³.

¹ Oriģinālvaloda – franču.

² Līgums, ko 1963. gada 12. septembrī Ankarā parakstīja Turcijas Republika, no vienas puses, un EEK dalībvalstis un Kopiena, no otras puses, un kas tās vārdā tika noslēgts, atzīts un apstiprināts ar Padomes 1963. gada 23. decembra Lēmumu Nr. 64/732/EEK (OV 1964, 217, 3685. lpp.)

³ Līdzīgs jautājums Tiesā tika iesniegts lietā *CX* (C-629/16), kas tiek izskatīta.

4. Tā vispirms jautā, vai EK un Turcijas Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95⁴ (turpmāk tekstā – “Asociācijas padomes Lēmums Nr. 1/95”) noteikumi aizliedz piemērot tādu nodokli kā pamatlietā, ciktāl tas ir maksājums ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību šī lēmuma 4. panta izpratnē, un, ja tas tā nav, vai tas ir pasākums ar kvantitatīvam importa ierobežojumam līdzvērtīgu iedarbību minētā lēmuma 5. panta izpratnē, kas ir pasākums, ko vajadzības gadījumā varētu pamatot ar tā 7. pantā paredzētajiem atkāpes pamatiem.

5. Turpinājumā tā vēlas uzzināt, vai šāda veida nodoklis ir pretrunā EEK un Turcijas asociācijas līguma 9. pantam, ar ko tiek aizliegta jebkāda diskriminācija pilsonības dēļ.

6. Visbeidzot, tā aicina Tiesu noteikt, vai ar LESD 3. panta 2. punktu, kā arī ar Regulas (EK) Nr. 1072/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum⁵ 1. panta 2. punktu un 3. punkta a) apakšpunktu dalībvalsts iestādēm tiek aizliegts piemērot šādu nodokli, pamatojoties uz divpusēju līgumu, kas noslēgts ar trešo valsti transporta jomā, šajā gadījumā līgumu, ko Ungārija ir noslēgusi ar Turcijas Republiku.

7. Ņemot vērā apsvērumus, kurus izklāstīšu turpinājumā, es uzskatu, ka uz pirmo uzdoto jautājumu vajadzētu atbildēt apstiprinoši, tādā ziņā, ka tāds valsts pasākums, kāds ir pamatlietā, ir maksājums ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību, kas ir pretrunā Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 4. pantam, un tādējādi Tiesai nebūs vajadzības atbildēt uz pārējiem jautājumiem, attiecībā uz kuriem es tomēr pakārtoti sniegšu apsvērumus.

II. Atbilstošās tiesību normas

A. Savienības tiesības

1. EEK un Turcijas asociācijas līgums un tā Papildprotokols

8. Saskaņā ar EEK un Turcijas asociācijas līguma 9. pantu “līgumslēdzējas puses atzīst, ka šī līguma piemērošanas jomā un neskarot īpašus noteikumus, kas varētu tikt pieņemti, balstoties uz 8. pantu, atbilstoši Kopienas dibināšanas līguma 7. pantā noteiktajam principam jebkāda diskriminācija pilsonības dēļ ir aizliegta” [neoficiāls tulkojums].

9. EEK un Turcijas asociācijas līguma Papildprotokols, kas parakstīts 1970. gada 23. novembrī Briselē⁶, ir šī līguma neatņemama sastāvdaļa⁷. Tā 41. pantā ir noteikts, ka Asociācijas padomes uzdevums atbilstoši minētā līguma 13. un 14. pantā paredzētajiem principiem ir noteikt ritmu un kārtību, kādā līgumslēdzējām pusēm ir pakāpeniski jāatceļ brīvības veikt uzņēmējdarbību un pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumi.

10. Saskaņā ar šī papildprotokola 42. panta 1. punktu “Asociācijas padome saskaņā ar tās noteikto kārtību, tostarp ņemot vērā Turcijas ģeogrāfisko stāvokli, attiecina uz Turciju Kopienas dibināšanas līguma transporta nozares noteikumus. Tādos pašos apstākļos tā var uz Turciju attiecināt tiesību aktus, ko Kopiena ir pieņēmusi, piemērojot savus noteikumus attiecībā uz [...] autotransportu [...]” [neoficiāls tulkojums].

4 1995. gada 22. decembra Lēmums par muitas savienības pēdējā posma īstenošanu (OV 1996, L 35, 1. lpp.).

5 Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra regula (OV 2009, L 300, 72. lpp.).

6 Papildprotokols tika Kopienas vārdā noslēgts, apstiprināts un ratificēts ar Padomes 1972. gada 19. decembra Regulu (EEK) Nr. 2760/72 (OV 1972, L 293, 1. lpp.).

7 Atbilstoši minētā papildprotokola 62. pantam.

2. Asociācijas padomes Lēmums Nr. 1/95

11. Saskaņā ar Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 1. pantu, “neskarot [EEK un Turcijas asociācijas] līguma un tā papildprotokolu noteikumus, EEK un Turcijas Asociācijas padome turpmāk tekstā nosaka kārtību muitas savienības nobeiguma posma, kas paredzēts minētā līguma 2. un 5. pantā, ieviešanai” [neoficiāls tulkojums].

12. Šī lēmuma 1. nodaļā “Preču brīva aprīte un tirdzniecības politika” ietvertās I iedaļas “Muitas nodokļu un maksājumu ar līdzvērtīgu iedarbību atcelšana” 4. pantā ir paredzēts, ka “ievedmuitas un izvedmuitas nodokļi, kā arī citi maksājumi ar līdzvērtīgu iedarbību starp Kopienu un Turciju tiek pilnībā atcelti, sākot ar lēmuma spēkā stāšanās brīdi. Kopiena un Turcija, sākot no šī brīža, atturas no jaunu ievadmuitas un izvedmuitas nodokļu vai tiem līdzvērtīgu maksājumu ieviešanas. Šie noteikumi attiecas arī uz fiskāliem muitas nodokļiem”.

13. Minētajā 1. nodaļā ietvertās II iedaļas “Kvantitatīvu ierobežojumu vai pasākumu ar tiem līdzvērtīgu ietekmi atcelšana” 5. pantā ir noteikts, ka “līgumslēdzēju pušu starpā ir aizliegti importa kvantitatīvie ierobežojumi un citi pasākumi ar līdzvērtīgu iedarbību”.

14. Saskaņā ar tā 7. pantu “5. un 6. pants neliedz noteikt importa, eksporta vai tranzīta aizliegumus vai ierobežojumus, kas pamatojas uz sabiedrības morāles, sabiedriskās kārtības vai valsts drošības apsvērumiem, uz cilvēku veselības un dzīvības aizsardzības, kā arī dzīvnieku un augu aizsardzības, nacionālu mākslas, vēstures vai arheoloģijas bagātību aizsardzības, vai rūpnieciskā un komerciālā īpašuma aizsardzības apsvērumiem. Šādus aizliegumus vai ierobežojumus tomēr nedrīkst piemērot tirdzniecībā starp līgumslēdzēju pusēm kā patvaļīgas diskriminācijas vai slēptas ierobežošanas līdzekļus”.

15. Minētā lēmuma VI sadaļā ar nosaukumu “Vispārīgie un nobeiguma noteikumi” ietvertajā 66. pantā ir noteikts, ka “šī lēmuma noteikumi, ciktāl tie pēc būtības ir identiski Eiropas Kopienas dibināšanas līguma atbilstošajām normām, attiecībā uz to īstenošanu un piemērošanu muitas savienības precēm tiek interpretēti atbilstoši Eiropas Kopienas Tiesas spriedumiem šajā jomā”.

3. Regula Nr. 1072/2009

16. Regulas Nr. 1072/2009 1. pantā “Darbības joma” ir noteikts:

“1. Šī regula attiecas uz starptautiskiem kravu komercpārvadājumiem ar autotransportu, ko veic Kopienas teritorijā.

2. Veicot pārvadājumus no dalībvalsts uz trešo valsti un otrādi, šī regula attiecas uz braucienu daļu, ko veic tās dalībvalsts teritorijā, kuru šķērso tranzītā. Tā neattiecas uz braucienu daļu, ko veic tajā dalībvalstī, kurā krava tiek iekrauta vai izkrauta, kamēr nav noslēgts nepieciešamais nolīgums starp Kopienas un attiecīgo trešo valsti.

3. Lidz 2. punktā minēto nolīgumu noslēgšanai šī regula neietekmē:

a) noteikumus, kas attiecas uz pārvadājumiem no dalībvalsts uz trešo valsti un otrādi, kuri paredzēti dalībvalstu noslēgtos divpusējos nolīgumos ar šīm trešām valstīm;

[..].”

17. Tās 2. panta 1. punktā jēdziens “transportlīdzeklis” minētās regulas izpratnē ir definēts kā “dalībvalstī reģistrēts mehānisks transportlīdzeklis vai sakabinātu transportlīdzekļu apvienojums, no kuriem vismaz sakabē esošais mehāniskais transportlīdzeklis ir reģistrēts dalībvalstī, un to izmanto tikai kravu pārvadājumiem”.

B. Valsts tiesības

1. Ungārijas un Turcijas līgums

18. Līgums par starptautiskajiem autopārvadājumiem, kas noslēgts starp Ungārijas Tautas Republikas Prezidentālo padomi, no vienas puses, un Turcijas Republikas valdību, no otras puses, tika parakstīts 1968. gada 14. septembrī Budapeštā⁸ (turpmāk tekstā – “Ungārijas un Turcijas līgums”).

19. Minētā līguma 18. panta 2. punktā ir paredzēts, ka “transportlīdzekļi, ko izmanto kravu pārvadājumiem starp abu līgumslēdzēja pušu teritorijām, tajā skaitā braucieniem bez kravas, tiek atbrīvoti no nodokļiem, papildnodokļiem, maksājumiem un nodevām, kuras jāmaksā otras līgumslēdzēja puses teritorijā par atbilstošu pārvadājumu vai pamatojoties uz transportlīdzekļa turējumu, vai arī pamatojoties uz ceļu izmantošanu”. Saskaņā ar šī paša panta 3. punktu “transportlīdzekļi, ar ko veic kravu pārvadājumus, šķērsojot otras līgumslēdzēja puses teritoriju, tiek aplikti, tajā skaitā par braucieniem bez kravas, ar nodokļiem, papildnodokļiem, maksājumiem un nodevām, kuras ir jāmaksā par kravu pārvadājumiem un lai segtu ar ceļu uzturēšanu un remontdarbiem saistītās izmaksas [...]”.

2. Likums par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli

20. Saskaņā ar *gépjárműadórol szóló 1991. évi LXXXII. törvény* (1991. gada Likums Nr. LXXXII par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli⁹, turpmāk tekstā – “Likums par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli”) preambulu “Nacionālā asambleja nolūkā veikt ar autotransporta satiksmi saistīto valsts izmaksu labāku sadali, palielināt pašvaldību vai galvaspilsētas administratīvo rajonu iestāžu ieņēmumus, kā arī sabiedrisko ceļu tīkla uzturēšanai un attīstīšanai vajadzīgā finansējuma avotu palielināšanai pieņem šo likumu par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli”.

21. Šī likuma 1. pants ir formulēts šādi:

“1. Mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodoklis ir jāmaksā par katru mehānisko transportlīdzekli vai piekabi, kurai ir Ungārijas reģistrācijas numurs, kā arī par katru smago kravas transportlīdzekli, kas ir reģistrēts ārvalstīs un pārvietojas Ungārijas teritorijā (turpmāk kopā – “transportlīdzeklis”) [...]”.

2. Šī likuma piemērošanas jomā [...] smago kravas transportlīdzekļu, kas ir reģistrēti ārvalstīs, kategorijā neietilpst transportlīdzekļi, kas reģistrēti kādā no Eiropas Savienības dalībvalstīm.”

22. Likuma par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli II nodaļā tiek noteikta “valsts transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa” piemērošanas kārtība. Nodokļa apmērs, kāds ik gadu ir jāmaksā par smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas reģistrēti Ungārijā, atšķiras atkarībā no attiecīgā transportlīdzekļa masas, tā balstiekārtas sistēmas un tā klasifikācijas atbilstoši vides aizsardzības prasībām.

⁸ Ungārijas valdība šajā ziņā atsaucas uz Noteikumiem ar likuma spēku Nr. 29/1969, ar ko minētais līgums tiek ratificēts Ungārijā, *Magyar Közlöny* 1969/78 (X.11.).

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

23. Šī likuma 6. pantā ir paredzēts, ka nodokļa bāze atbilst smagā kravas transportlīdzekļa masai bez kravas, kas ir norādīta oficiālajā reģistrā, tai pieskaitot 50 % no kravas ietilpības (derīgā krava).

24. Saskaņā ar minētā likuma 7. panta 2. punktu nodokļa skala katrai sadaļai, sākot no 100 kilogramiem no nodokļa bāzes, ir 850 Ungārijas forintu (HUF) (aptuveni 3 euro) par smagajiem kravas transportlīdzekļiem ar pneimatisko vai tai līdzvērtīgu balstiekārtu un HUF 1380 (aptuveni 5 euro) par citiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem.

25. Šī paša likuma 8. pantā ir noteikti kritēriji, kuri ļauj pretendēt uz nodokļu atvieglojumu, kas svārstās no 20 līdz 30 % samazinājuma, atkarībā no vides kategorijas norādes, kura atbilst attiecīgajam smagās kravas transportlīdzeklim.

26. Likuma par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli III nodaļā ir noteikta kārtība, kādā uzliek “nodokli ārvalstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem”.

27. Saskaņā ar šī likuma 10. pantu “nodokli maksā transportlīdzekļa turētājs”, un saskaņā ar tā 11. pantu “nodokļa maksāšanas pienākums sākas dienā, kad tiek iebraukts Ungārijas teritorijā”.

28. Minētā likuma 15. pantā ir noteikts:

“1. Gadījumā, kad [...] transportlīdzekļa maksimālā masa pārsniedz 12 tonnas un tas pārvietojas ar pārvadājumu veikšanas atļauju, ko izmanto vietējā satiksmē, ir jāmaksā nodoklis HUF 30 000 (aptuveni 100 euro) apmērā attiecīgi par braucienu turp un par braucienu atpakaļ. Gadījumā, kad [...] transportlīdzekļa maksimālā masa pārsniedz 12 tonnas un tas pārvietojas ar pārvadājumu veikšanas atļauju, ko izmanto tranzītam, ir jāmaksā nodoklis HUF 60 000 (aptuveni 200 euro) apmērā attiecīgi par braucienu turp un par braucienu atpakaļ [..].

2. Nodokļa apmēri, kas ir noteikti 1. punktā, attiecas uz braucienu turp vai braucienu atpakaļ un uzturēšanos Ungārijas teritorijā, nepārsniedzot 48 stundas katrā braucienā. Ja uzturēšanās ilgums ir garāks, nodokli maksā atbilstoši iepriekš 1. punktā minētajam par katru no jauna iesākto 48 stundu laika posmu. [..]

3. Nodokļa, kas maksājams, piemērojot 1. punktu, summa tiek maksāta, nopērkot nodokļu marku, kura iebraukšanas Ungārijas teritorijā brīdī ir jāielīmē autopārvadājumu atļaujā – kravas piegādes pārvadājuma gadījumā par visu pārvadājuma ilgumu un tranzīta pārvadājuma gadījumā atsevišķi par braucienu turp un braucienu atpakaļ. Kad markas ir ielīmētas, nodokļu maksātājam ir pienākums uz tās vai uz tām norādīt iebraukšanas datumu un laiku (gadu, mēnesi, datumu un laiku). Ja nav izpildīts maksāšanas pienākums (nodokļu marka), ar pārvadājumu atļauju, uz ko attiecas nodokļu uzlikšana, sevi nepakļaujot sankcijām, var pārvietoties lielākais 5 km rādiusā no iebraukšanas punkta Ungārijas teritorijā.”

29. Šī paša likuma 17. panta 2. punktā ir paredzēts, ka, “ja nodokļu maksātājs daļēji vai pilnībā nav izpildījis nodokļa maksāšanas pienākumu, muitas iestāde konstatē nodokļu parādu un piemēro nodokļu sodu, kas ir līdzvērtīgs piekārtīgai šī parāda summai [..]”.

3. Likums par ceļu satiksmi un Valdības dekrēts Nr. 156/2009

30. Saskaņā ar *közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény* (1988. gada Likums Nr. I par ceļu satiksmi¹⁰, turpmāk tekstā – “Likums par ceļu satiksmi”) 20. panta 1. punkta a) apakšpunktu naudas sodu var uzlikt jebkurai personai, kas ir pārkāpusi noteikumus par valsts vai starptautiskajiem autopārvadājumu pakalpojumiem (personu vai preču pārvadājumiem), attiecībā uz kuriem ir pienākums saņemt atļauju un ir jābūt dokumentam, kā tas ir paredzēts šajā likumā vai īpašos tiesību aktos, vai regulējumā, vai arī Savienības tiesību aktos.

31. Saskaņā ar *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* (Valdības dekrēts Nr. 156/2009 (VII. 29.) par soda naudu apmēru, kuras var piemērot atsevišķu noteikumu par preču un personu autotransporta pārvadājumiem un ceļu satiksmi pārkāpumu gadījumā, kā arī par valsts iestāžu pienākumiem saistībā ar naudas soda uzlikšanu)¹¹, šajā lietā piemērojamā redakcijā, 2. panta b) punktu:

“Atbilstoši [Likuma par ceļu satiksmi] 20. panta 1. punkta a) apakšpunktam un ja vien nav noteikts citādi, jebkurai personai, kura [...] pārkāpj noteikumus par atļaujām un dokumentiem, kas tiek prasīti, lai veiktu autotransporta pārvadājumu pakalpojumu, kuri paredzēti [Valdības dekrēta Nr. 261/2011¹²] 3.–34. pantā, ir pienākums maksāt naudas sodu apmērā, kas paredzēts 1. pielikumā [...]”

32. Saskaņā ar šī paša dekrēta 1. pielikuma 5. punkta a) apakšpunktu pārvadātājam, kuram ir kravu autotransporta pārvadājumu atļauja, kas nav derīga, ir jāmaksā naudas sods HUF 300 000 (aptuveni 980 euro) apmērā.

III. Tiesvedība pamatlietā, prejudiciālie jautājumi un tiesvedība Tiesā

33. *Istanbul Lojistik Ltd* ir Turcijā reģistrēta komercsabiedrība, kura Turcijā un Savienībā reģistrētu uzņēmumu vārdā veic kravu autopārvadājumus no Turcijas uz Eiropas Savienību, tostarp šķērsojot Ungāriju.

34. 2015. gada 30. martā *Nemzeti Adó- és Vámhivatal* (Valsts nodokļu un muitas iestāde, Ungārija, turpmāk tekstā – “pirmā līmeņa nodokļu iestāde”) Naġlakas [*Nagylak*] (Ungārija) apkārtnē netālu no robežas ar Rumāniju veica pārbaudi sakabinātu transportlīdzekļu apvienojumam¹³, kura maksimālā masa pārsniedz 12 tonnas un kas ir reģistrēts Turcijā, un ko ekspluatē *Istanbul Lojistik*. Tai par attiecīgo smagās kravas transportlīdzekli, ko tā izmantoja tekstila izstrādājumu pārvadājumiem no Turcijas uz Vāciju caur Ungāriju, bija Ungārijas-Turcijas tranzīta atļauja. Šajā atļaujā bija visas Ungārijas tiesiskajā regulējumā prasītās norādes, bet nodokļa marka, kas atbilst par mehāniskajiem transportlīdzekļiem maksājamā nodokļa apmēram un pierāda šī pēdējā apmaksu, nebija ielīmēta minētajā atļaujā.

¹⁰ *Magyar Közlöny* 1988/15 (IV.21.).

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

¹² *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* (Valdības dekrēts Nr. 261/2011 (XII. 7.) par kravu autopārvadājumiem komerciālā nolūkā vai uz paša rēķina, pasažieru komercpārvadājumiem ar autobusu un pasažieru pārvadājumiem uz paša rēķina, kā arī šīs jomas regulējošo noteikumu grozījumiem), *Magyar Közlöny* 2011/146 (XII.7.).

¹³ Precizēšu, ka Savienības tiesībās jēdziens “sakabinātu transportlīdzekļu apvienojums” ir minēts tostarp Regulas Nr. 1072/2009 2. panta 1. punktā.

35. Administratīvajos lēmumos, ko pirmā līmeņa nodokļu iestāde pieņēma 2015. gada 31. martā, tā konstatēja, ka *Istanbul Lojistik* nebija izpildījusi savu nodokļa maksāšanas pienākumu, kas paredzēts Ungārijas likumā par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli, un ka līdz ar to tās tranzīta atļauja nebija derīga. Šī iestāde pieprasīja *Istanbul Lojistik* samaksāt nodokļu parādu HUF 60 000 (aptuveni 200 euro) apmērā, kas atbilst minētajam nodoklim, un nodokļu sodu HUF 300 000 (aptuveni 980 euro) apmērā, kā arī administratīvo naudas sodu HUF 300 000 apmērā, proti, kopā – HUF 660 000 (aptuveni 2150 euro).

36. *Istanbul Lojistik* apstrīdēja šos administratīvos lēmumus *Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság* (Valsts nodokļu un muitas pārvaldes Apelācijas direkcija, turpmāk tekstā – “otrā līmeņa nodokļu iestāde”), kas ar 2015. gada 13. maija lēmumiem apstiprināja apstrīdētos lēmumus.

37. Minētais uzņēmums *Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság* (Segedas Administratīvā un darba lietu tiesa) par šiem lēmumiem cēla administratīvo prasību.

38. Savas prasības atbalstam *Istanbul Lojistik* norāda, ka ar attiecīgā Likuma par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli tiesību normām tiek pārkāptas Asociācijas padomes lēmuma Nr. 1/95 4.–6. panta prasības. Tā apgalvo, ka nodokli, kas tiek iekasēts par transportlīdzekļiem, kuri ir reģistrēti valstīs, kas nav Savienības dalībvalstis, tranzīta caur Ungāriju gadījumā var uzskatīt par maksājumu ar muitas nodoklim līdzvērtīgu iedarbību LESD 30. panta un līdz ar to minētā lēmuma 4. panta izpratnē. Prasītājas ieskatā, šim nodoklim esot gan diskriminējoša, gan aizsargājoša ietekme un tas ierobežojot preču brīvu apriti, kas ir pretrunā Savienības tiesībām.

39. Otrā līmeņa nodokļu iestāde iebilst un lūdz šo prasību noraidīt. Tā norāda, ka tā ir rikojusies saskaņā ar valsts tiesisko regulējumu pārvadājumu jomā, kurā ar LESD 4. panta 2. punkta g) apakšpunktu Ungārijai esot atļauts pieņemt normatīvos aktus un piemērot jau pieņemtās tiesību normas. Tā piebilst, ka mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodoklis esot izmaksas, kas rodas saistībā ar starptautiskajiem pārvadājumiem un nevar tikt uzskatītas par muitas nodokļiem vai maksājumu ar tiem līdzvērtīgu iedarbību. Turklāt tā apgalvo, ka, pat ja tiktu atzīts, ka šajā lietā ir piemērojami noteikumi par muitas savienību, Ungārijai būtu tiesības ierobežot preču, kuras ievad no Turcijas, brīvu apriti saistībā ar izņēmumiem, kas attiecas uz sabiedrības interesēm, kuras paredzētas LESD 36. pantā, it īpaši tām, kuras attiecas uz ceļu satiksmes drošību un kriminālvajāšanas jomu. Visbeidzot, tā apgalvo, ka ar Regulu Nr. 1072/2009 Ungārijai netiekot aizliegts reglamentēt starptautiskos kravas autopārvadājumus starp to un Turciju, izmantojot divpusējos līgumus.

40. Šajā kontekstā *Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság* (Segedas Administratīvā un darba lietu tiesa) ar 2016. gada 18. janvāra lēmumu, kas Tiesā saņemts 2016. gada 8. februārī, nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

- “1) Vai [Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95] 4. pants ir interpretējams tādējādi, ka tāds nodoklis, kāds noteikts Ungārijas Likumā par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli, ar kuru saskaņā ar minēto tiesību aktu apliek kravas autotransporta līdzekli ar Turcijas reģistrācijas numuru, ko izmanto Turcijas pārvadātājs kravu pārvadāšanai, pamatojoties uz to, ka tas ir šķērsojis Ungārijas robežu, lai no Turcijas caur Ungāriju kā tranzīta dalībvalsti nokļūtu citā dalībvalstī, ir maksājums ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību un tādējādi ir nesaderīgs ar minēto pantu?
- 2) a) Ja atbilde uz pirmo prejudiciālo jautājumu ir noraidoša, vai [Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95] 5. pants ir interpretējams tādējādi, ka tāds nodoklis, kāds noteikts Ungārijas Likumā par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli, ar kuru saskaņā ar minēto tiesību aktu apliek kravas autotransporta līdzekli ar Turcijas reģistrācijas numuru, ko izmanto Turcijas pārvadātājs kravu pārvadāšanai, pamatojoties uz to, ka tas ir šķērsojis Ungārijas robežu, lai no Turcijas caur Ungāriju kā tranzīta dalībvalsti nokļūtu citā dalībvalstī, ir pasākums ar kvantitatīviem ierobežojumiem līdzvērtīgu iedarbību un tādējādi ir nesaderīgs ar minēto pantu?

- b) Vai [Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95] 7. pants ir interpretējams tādējādi, ka, atsaucoties uz ceļu satiksmes drošības apsvērumiem un kriminālvajāšanu, var tikt piemērots tāds nodoklis, kāds noteikts Ungārijas Likumā par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli, ar kuru saskaņā ar minēto tiesību aktu apliek kravas autotransporta līdzekli ar Turcijas reģistrācijas numuru, ko izmanto Turcijas pārvadātājs kravu pārvadāšanai, pamatojoties uz to, ka tas ir šķērsojis Ungārijas robežu, lai no Turcijas caur Ungāriju kā tranzīta dalībvalsti nokļūtu citā dalībvalstī?
- 3) Vai LESD 3. panta 2. punkts un Regulas Nr. 1072/2009 1. panta 2. punkts un 3. punkta a) apakšpunkts ir interpretējami tādējādi, ka tie, pamatojoties uz divpusēju līgumu, kas noslēgts ar Turciju transporta jomā, liedz tranzīta dalībvalstij piemērot tādu nodokli, kāds noteikts Ungārijas Likumā par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli, ar kuru saskaņā ar minēto tiesību aktu apliek kravas autotransporta līdzekli ar Turcijas reģistrācijas numuru, ko izmanto Turcijas pārvadātājs kravu pārvadāšanai, pamatojoties uz to, ka tas ir šķērsojis Ungārijas robežu, lai no Turcijas caur Ungāriju kā tranzīta dalībvalsti nokļūtu citā dalībvalstī?
- 4) Vai [EEK un Turcijas Asociācijas līguma] 9. pants ir interpretējams tādējādi, ka tāds nodoklis, kāds noteikts Ungārijas Likumā par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli, ar kuru saskaņā ar minēto tiesību aktu apliek kravas autotransporta līdzekli ar Turcijas reģistrācijas numuru, ko izmanto Turcijas pārvadātājs kravu pārvadāšanai, pamatojoties uz to, ka tas ir šķērsojis Ungārijas robežu, lai no Turcijas caur Ungāriju kā tranzīta dalībvalsti nokļūtu citā dalībvalstī, ir uzskatāms par diskrimināciju pilsonības dēļ un tādējādi ir nesaderīgs ar minēto pantu?”

41. Rakstveida apsvērumus iesniedza *Istanbul Lojistik*, Ungārijas un Itālijas valdības, kā arī Eiropas Komisija. Ar 2016. gada 24. novembra vēstuli Tiesa saskaņā ar tās Reglamenta 61. panta 1. punktu uzdeva jautājumu, lai pirms tiesas sēdes saņemtu rakstveida atbildi no Ungārijas valdības, kas uz to atbildēja. 2017. gada 19. janvāra tiesas sēdē tika pārstāvēta *Istanbul Lojistik*, Ungārijas valdība un Komisija.

IV. Analīze

A. Ievada piezīmes

42. Saskaņā ar 1991. gadā pieņemtā Ungārijas Likuma par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli preambulu galvenais šī nodokļa mērķis ir finansēt valsts ceļu tīkla uzturēšanu. Tas tiek iekasēts par visiem Ungārijā reģistrētiem transportlīdzekļiem, kā arī visiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas reģistrēti ārvalstīs un pārvietojas Ungārijas teritorijā, izņemot tos, kas reģistrēti citā Savienības dalībvalstī¹⁴. Lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu nav norādīts pēdējā minētā atbrīvojuma precīzs iemesls¹⁵.

43. Šī nodokļa iekasēšanas biežums un aprēķināšanas metode atšķiras atkarībā no attiecīgā transportlīdzekļa reģistrācijas vietas. Ja pēdējais minētais ir reģistrēts Ungārijā, nodoklis ir jāmaksā reizi gadā un maksājamās summas apmērs ir atkarīgs no dažādiem transportlīdzekļa raksturlielumiem, tādiem kā masa bez kravas un kravas ietilpība, iespējamais aprīkojums ar pneimatisko balstiekārtu, kā

¹⁴ Skat. minētā likuma 1. panta 1. un 2. punktu.

¹⁵ Itālijas valdības ieskatā, fakts, ka citā Savienības dalībvalstī reģistrēta preču pārvadājumu transportlīdzekļa lietotājs ir atbrīvots no pienākuma maksāt nodokli par savu tranzītu Ungārijas teritorijā, esot pamatots saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 17. jūnija Direktīvas 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (OV 1999, L 187, 42. lpp.) 5. pantu, kurā ir paredzēts, ka nodokļus par šīs direktīvas 3. pantā uzskaitītajiem transportlīdzekļiem “iekasē tikai tā dalībvalsts, kurā transportlīdzeklis reģistrēts”.

arī ietekme uz vidi¹⁶. Turpretim, ja runa ir par trešajā valstī reģistrētu smago kravas transportlīdzekli, tā turētājam ir pienākums maksāt nodokli, iegādājoties nodokļu marku katru reizi, kad tas ieBrauc Ungārijas teritorijā. Ja šādam ārvalstu transportlīdzeklim ir šīs teritorijas tranzīta atļauja, kā tas ir pamatlietā, maksa par nodokļu marku, kas ir HUF 60 000 (aptuveni 200 euro), ir jāmaksā gan par braucienu turp, gan braucienu atpakaļ un šis maksājums ir jāveic atkal, ja uzturēšanās ilgums šajā teritorijā pārsniedz 48 stundas¹⁷.

44. Minētajā likumā ir noteikts, ka par nodokļa nemaksāšanu tiek uzlikts nodokļu sods, kura apmērs ir līdzvērtīgs pieckāršai nesamaksātajai summai¹⁸. Turklāt 1988. gada Likumā par ceļu satiksmi ir paredzēts administratīvais naudas sods, kurš jāmaksā par pārvietošanos Ungārijas teritorijā bez nepieciešamajiem dokumentiem un kura apmērs HUF 300 000 (aptuveni 980 euro) ir noteikts Valdības dekrētā Nr. 156/2009¹⁹.

45. Attiecīgi, piemērojot šīs valsts tiesību normas, Ungārijas nodokļu iestāde ir uzlikusi prasītājai pamatlietā, kas ir Turcijas pārvaldījumu sabiedrība, divus naudas sodus papildus tā nodokļa par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatāciju samaksai, kurš šai sabiedrībai bija jāmaksā par iebraukšanu Ungārijā ar Turcijā reģistrētu transportlīdzekli, kas bija tās turējumā.

46. Iesniedzējtiesa vispirms jautā, vai tāds nodoklis, kāds ir paredzēts tiesiskajā regulējumā pamatlietā, ir jākvalificē kā maksājums ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 4. panta izpratnē, to interpretējot atbilstoši ar LESD 30. pantu saistītajai judikatūrai. Ņemot vērā tās rīkojuma par prejudiciālu jautājumu uzdošanu pamatojumu, manuprāt, tā uzdod pārējos trīs jautājumus tikai pakārtoti, gadījumā, ja Tiesa uz tās pirmo jautājumu atbildētu noraidīši.

47. Turpinājumā izklāstīto apsvērumu dēļ es ieteiktu Tiesai atbildēt uz pirmo jautājumu apstiprinoši un līdz ar to nelemt par pārējiem uzdotajiem jautājumiem. Tomēr pilnīga izklāsta labad es salīdzinoši īsi izvērtēšu pēdējos minētos.

48. Ar diviem pirmajiem un ceturto jautājumu, kuri, manuprāt, ir jāanalizē tieši šādā secībā, iesniedzējtiesa jautā Tiesai par preču brīvas aprites un nediskriminācijas principu interpretāciju attiecībā uz pienākumiem, kas izriet no EEK un Turcijas asociācijas līguma. Trešais jautājums savukārt ir par kompetenču, kas attiecas uz ar trešajām valstīm noslēgtajiem divpusējiem līgumiem, sadalījumu starp Savienību un dalībvalstīm kravu starptautisko autopārvaldījumu jomā.

B. Par preču brīvas aprites ierobežošanu, ņemot vērā Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 4., 5. un 7. pantu (pirmais un otrais jautājums)

49. Pirmie divi prejudiciālie jautājumi ir par to, vai tas, ka Turcijas pārvaldītājiem tiek pieprasīts mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa maksājums, ir nesaderīgi ar EK un Turcijas Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 noteikumiem, ar ko, kā paredzēts tā 1. pantā nosaka kārtību muitas savienības, kas izriet no EEK un Turcijas asociācijas līguma, pēdējā posma īstenošanai.

16 Atbilstoši Likuma par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli II nodaļai, kuras būtiskākā daļa ir minēta šo secinājumu 22.–25. punktā.

17 Skat. Likuma par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli III nodaļu, kuras būtiskākā daļa ir minēta šo secinājumu 26. un nākamajos punktos. Kā to norāda Komisija, šī likuma 15. panta 3. punktā ir paredzēta "ieciētības zona" 5 km rādiusā no iebraukšanas vietas Ungārijas teritorijā, un šajā zonā sankcija netiek piemērota.

18 Skat. Likuma par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli 17. panta 2. punktu.

19 Skat. šo secinājumu 30. un nākamajos punktos.

50. Minētie jautājumi konkrētāk attiecas uz Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 4., 5. un 7. pantu. Ar 4. pantu tiek prasīta ievadmitas un izvedmitas nodokļa, kā arī maksājumu ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību pilnīga atcelšana tirdzniecībai starp Savienību un Turciju. Ar 5. pantu tādā pašā ziņā tiek aizliegti kvantitatīvi importa ierobežojumi un pasākumi ar tiem līdzvērtīgu iedarbību, savukārt 7. pantā tiek pieļauta atkāpe no šī aizlieguma, paredzot, ka šādi pasākumi var tikt pamatoti tostarp sabiedriskās kārtības, valsts drošības vai personu veselības un dzīvības aizsardzības apsvērumiem.

51. Šis lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir novitāte. Tomēr no Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 66. panta izriet, ka tā noteikumi ir pēc būtības identiski atbilstošajām EKL (tagad LESD) tiesību normām un ir jāinterpretē atbilstoši Tiesas spriedumiem šajā jomā²⁰. Ciktāl minētā lēmuma 4., 5. un 7. panta saturs atbilst attiecīgi LESD 30., 34. un 36. panta saturam, pirmie minētie panti tātad ir jāinterpretē, transponējot Tiesas judikatūru, kas attiecas uz pēdējiem minētajiem pantiem.

1. Par kvalificēšanu par maksājumu ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 4. panta izpratnē (pirmais jautājums)

52. Ar pirmo prejudiciālo jautājumu Tiesa tiek aicināta noteikt, vai tāds maksājums kā pamatlietā ir maksājums ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību, kas būtu pretrunā Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 4. pantam. Šajā ziņā iesniedzējtiesa norāda, ka saskaņā ar Likuma par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli 1. panta 1. un 2. punktu transportlīdzekļu, kas reģistrēti citā Eiropas Savienības dalībvalstī, turētāji ir atbrīvoti no pienākuma maksāt šo nodokli, bet trešajā valstī un it īpaši Turcijā reģistrētu transportlīdzekļu turētājiem ir jāmaksā šis nodoklis par tranzītu Ungārijas teritorijā.

53. No Tiesas judikatūras par LESD 30. panta – kas pēc būtības ir identisks ar Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 4. pantu²¹ – interpretāciju izriet, ka jēdziens “maksājumi ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību” šo tiesību normu izpratnē ir jāuztver plaši, tajā ietverot *jebkuru finanšu nodevu, pat ja tā ir niecīga*, kas ir *vienpusēji uzlikta*²², *neatkarīgi no tās nosaukuma un piemērošanas metodes, kas skar preces sakarā ar robežas šķērsošanu*, nebūdamā muitas nodoklis parastā izpratnē. Mērķis, kura dēļ attiecīgais maksājums ir ieviests, un tā radīto ieņēmumu izlietojums ir faktori, kam nav nozīmes vērtējumā²³.

54. Kā uzsver iesniedzējtiesa, *Istanbul Lojistik*, Itālijas valdība un Komisija, minētā jēdziena definīcija ir galvenokārt vērsta uz negatīvu iedarbību, ko rada šāds maksājums. Tam ir jābūt tādai pašai aizsargājošai un tātad ierobežojošai ietekmei, kāda ir muitas nodokļiem, kā tas ir it īpaši tad, ja tā rezultāts ir mākslīga ievesto vai izvesto preču pašizmaksas palielināšana attiecībā pret valsts precēm²⁴. Tā tas, manuprāt, ir šajā lietā.

20 Kā to atgādina iesniedzējtiesa, no pastāvīgās judikatūras izriet, ka sniegto Savienības tiesību normu par iekšējo tirgu interpretāciju var transponēt attiecībā uz līguma, kas noslēgts starp Savienību un trešo valsti, interpretāciju, ja attiecīgajā līgumā *expressis verbis* ir paredzētas šādas tiesību normas (skat. it īpaši spriedumu, 2013. gada 24. septembris, *Demirkan*, C-221/11, EU:C:2013:583, 44. punkts un tajā minētā judikatūra).

21 Faktiski ar LESD 30. pantu tiek aizliegti ievadmitas un izvedmitas nodokļi, kā arī citi maksājumi ar līdzīgu iedarbību dalībvalstu starpā, savukārt minētajā 4. pantā ir noteikta tāda pati tiesību norma attiecībā uz EEK un Turcijas asociācijas līgumu.

22 Protī, nodoklis, ko pēc savas iniciatīvas ir ieviesusi dalībvalsts, atšķirībā no nodokļa, kas izriet no Savienības tiesību prasībām (skat. it īpaši spriedumu, 1984. gada 21. februāris, *St. Nikolaus Brennerei und Likörfabrik*, 337/82, EU:C:1984:69, 15. punkts). Šajā lietā, manuprāt, netiek apstrīdēts, ka šāds valsts tiesiskais regulējums neizriet no tādām prasībām. Tātad es neizvērsīšu konkrētus apsvērumus par šo nosacījumu.

23 Skat. it īpaši spriedumus, 1969. gada 1. jūlijs, Komisija/Itālija (24/68, EU:C:1969:29, 7. un 9. punkts); 2005. gada 8. novembris, *Jersey Produce Marketing Organisation* (C-293/02, EU:C:2005:664, 55. punkts); 2007. gada 21. jūnijs, Komisija/Itālija (C-173/05, EU:C:2007:362, 42. punkts), kā arī 2014. gada 2. oktobris, *Orgacom* (C-254/13, EU:C:2014:2251, 23. un 35. punkts).

24 Skat. it īpaši spriedumus, 1962. gada 14. decembris, Komisija/Luksemburga un Beļģija (2/62 un 3/62, EU:C:1962:45, 827. lpp., priekšpēdējā rindkopa); 1981. gada 3. februāris, Komisija/Francija (90/79, EU:C:1981:27, 12. punkts), kā arī 1991. gada 21. marts, Komisija/Itālija (C-209/89, EU:C:1991:139, 7. punkts).

55. Vispirms jānorāda, ka ir taisnība, ka transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti Ungārijā, arī tiek uzlikts nodoklis, kas izriet no Ungārijas parlamenta 1991. gadā pieņemtā likuma. Tomēr no šī likuma²⁵ tiesību normām izriet, ka minētā nodokļa iekasēšanas kārtība, kā arī no tā izrietošās papildizmaksas attiecībā uz minētajiem transportlīdzekļiem būtiski atšķiras no tām, kas skar trešajās valstīs reģistrētus transportlīdzekļus. Kā esmu aprakstījis iepriekš²⁶, minētā nodokļa piemērošanas apstākļi nemaz nav līdzvērtīgi atkarībā no tā, vai runa ir par transportlīdzekli, kas ir reģistrēts Ungārijā, vai, kā šajā lietā – transportlīdzekli, kas reģistrēts Turcijā. Turklāt Ungārijas valdība piekrīt *Istanbul Lojistik*, kas norāda, ka tranzīta atļauju ar atbrīvojumu no nodokļiem – ar kurām ir paredzēts nodrošināt vienlīdzīgu konkurenci starp Ungārijas un Turcijas pārvadātājiem²⁷ – skaits nav pietiekams, lai apmierinātu šo pēdējo minēto, kuriem ir jāmaksā strīdīgais nodoklis, kad bezmaksas atļauju gada kvota ir iztērēta, reālo pieprasījumu²⁸.

56. Atbilstoši iepriekšminētajai judikatūrai²⁹ tam, ka apstrīdētā maksājuma ietekme uz preču galīgo cenu var būt ļoti vāja, kā tiesas sēdē apgalvoja Ungārijas valdība, nav nozīmes. Pietiek ar to, ka tiek konstatēts, ka pārvadātājiem, kuru rīcībā ir transportlīdzekļi, kas reģistrēti Turcijā, ir pienākums uzņemties papildu izmaksas salīdzinājumā ar pārvadātājiem, kuru rīcībā ir Ungārijā reģistrēti transportlīdzekļi, pat ja tās ir niecīgas.

57. Turklāt es uzskatu, ka ir būtiski, ka tādai Turcijas pārvadājumu sabiedrībai kā prasītāja pamatlietā ir pienākums maksāt nodokli HUF 60 000 (aptuveni 200 euro) apmērā par braucienu gan turp, gan atpakaļ un katru reizi, kad kāds no tās transportlīdzekļiem tranzītā šķērso Ungārijas teritoriju laika posmā, kas pārsniedz 48 stundas. Lai izvairītos no šīm pastāvīgajām un regulārajām izmaksām, vienīgā alternatīva būtu liels līkums, lai nebrauktu caur šo teritoriju, vai cita pārvadājuma veida izvēlēšanās – risinājumi, kas rada acīmredzami būtisku apgrūtinājumu un paši par sevi rada papildu izmaksas³⁰. Risks, ka šajā kontekstā Turcijas pārvadātāju konkurētspēja tiek samazināta, manuprāt, ir reāls³¹.

58. Turklāt Ungārijas un Itālijas valdības iebilst, ka preču brīva aprīte netiek ierobežota, ar pamatojumu, ka pamatlietā aplūkotais nodoklis neskar nogādātās preces kā tādas tiešā veidā, bet pakalpojumu, kas ir pārrobežu autopārvadājumi, un šī pēdējā joma neesot liberalizēta ar EEK un Turcijas Asociācijas līgumu un Asociācijas padomes Lēmumu Nr. 1/95³². Tās norāda, ka nodoklis tiek iekasēts no visiem trešajā valstī reģistrēto smago kravas transportlīdzekļu, kas pārvietojas Ungārijas teritorijā, turētājiem un ka tā apmērs ir noteikts, neņemot vērā nedz pārvadājamo preču izcelsmi vai galamērķi, nedz to veidu vai daudzumu, jo ar nodokli apliekamais transportlīdzeklis var būt pat bez kravas.

25 Skat. Likuma par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli II un III nodaļu, kas minētas šo secinājumu 22.–25. punktā, kā arī 26. un nākamajos punktos.

26 Skat. šo secinājumu 43. punktu.

27 Atbilstoši Ungārijas un Turcijas līguma noteikumiem.

28 *Istanbul Lojistik*, atsaucoties uz 2014. gada 14. oktobra ziņojumu “Study on the economic impact of an agreement between the EU and the Republic of Turkey”, ko pēc Komisijas lūguma izstrādāja *ICF Consulting Ltd* un kas ir pieejams šādā interneta vietnē: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/road_en (it īpaši v–vi lpp. un 39. lpp.), norāda, ka Ungārijas sistēma rada ceļu kvotas, kas ierobežo tirdzniecību starp Savienību un Turciju, jo tā palielina no tās vesto preču izmaksas.

29 Skat. šo secinājumu 53. punktu.

30 *Istanbul Lojistik* un Komisija arī uzskata, ka attiecīgais maksājums varētu palielināt nogādāto preču pašizmaksu, jo ārvalstu pārvadātājam ir vai nu jāmaksā pieprasītā summa, vai jāizvēlas cits maršruts, kas ir garāks un tātad dārgāks.

31 Skat. pēc analogijas spriedumu, 2011. gada 21. decembris, Komisija/Austrija (C-28/09, EU:C:2011:854, 115. un 116. punkts), kurā Tiesa ir atzinusi, ka citu pārvadājumu veidu vai maršrutu esamība neizslēdz preču brīvas aprītes ierobežojuma iespējamību.

32 Šajā ziņā es vienkārši atgādināšu, ka Tiesa ir atzinusi, ka šī brīža EEK un Turcijas asociācijas attīstības stadijā nepastāv nekāds specifisks tiesiskais regulējums pārvadājumu jomā, bet minētās asociācijas ietvaros sniegtie pārvadājumu pakalpojumi nav izslēgti no vispārīgo noteikumu, kas attiecas uz pakalpojumu sniegšanu un it īpaši EEK un Turcijas asociācijas līguma Papildprotokola 41. panta 1. punkta, ar ko dalībvalstij tiek aizliegts ieviest jaunus ierobežojumus brīvībai veikt uzņēmējdarbību un pakalpojumu sniegšanas brīvībai, piemērošanas, sākot ar brīdi, kad minētais papildprotokols attiecībā uz to stājas spēkā (skat. spriedumus, 2003. gada 21. oktobris, *Abatay* u.c., C-317/01 un C-369/01, EU:C:2003:572, 92.–102. punkts, kā arī 2013. gada 24. septembris, *Demirkan*, C-221/11, EU:C:2013:583, 37. un nākamie punkti).

59. Tomēr es uzsveru, ka no personām iekasētā nodokļa apmērs ir atšķirīgs, tostarp atkarībā no attiecīgā transportlīdzekļa maksimālās atļautās masas un atkarībā no tā, vai veiktais pārvadājums ir ar kravas piegādes mērķi vai tranzītā Ungārijas teritorijā³³ – šie kritēriji, manuprāt, faktiski ir saistīti attiecīgi ar preču, kuras ir iespējams pārvadāt, daudzumu un ar vietu, uz kuru tās ir jānogādā. Līdz ar to tāpat kā iesniedzējtiesa, kas uzdod Tiesai jautājumus preču brīvas aprites kontekstā, es uzskatu, ka pamatlietā aplūkotais nodoklis attiecas nevis uz pakalpojumu, ko sniedz ārvalstu pārvadātāji, bet uz precēm, kas ar to palīdzību ir aprītē šajā teritorijā.

60. Līdz ar to, tāpat kā *Istanbul Lojistik* un Komisija, es norādu, ka Tiesa jau ir atzinusi, “ka uz nodokli, kas tiek iekasēts nevis par pašu preci, bet par darbību, kura jāveic saistībā ar preci, var attiekties [LESD 30. pants]”³⁴. Preču pārvadājumi manā ieskatā ir šāda darbība, ciktāl tā ir neatdalāmi saistīta ar pēdējo minēto pārvietošanu un tātad ar to brīvu apriti. Līdz ar to, pat ja tiktu uzskatīts, ka strīdīgā nodokļa iekasējamības gadījums ir vienīgi pārvadājumi, manuprāt, šāda konstatācija nebūtu šķērslis, lai to kvalificētu kā maksājumu ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību minētā 30. panta, kā arī Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 4. panta izpratnē³⁵.

61. Šīs abas valdības apgalvo arī, ka aplūkojamais nodoklis netiekot iekasēts par to, ka preces šķērso robežu, kā tas tiek paredzēts Tiesas judikatūrā. Nodokļa uzlikšana esot saistīta nevis ar Ungārijas robežas šķērsošanas darbību, bet pārvietošanos Ungārijas teritorijā, ņemot vērā to, ka tā var kaitēt ceļu stāvoklim un videi.

62. Tomēr šī analīze ir pretēja iesniedzējtiesas veiktajai, kā tas it īpaši redzams no tās prejudiciālo jautājumu formulējuma. Papildus es konstatēju, ka minētais nodoklis vienmēr ir jāmaksā “iebraukšanas Ungārijas teritorijā” brīdī, “attiecīgi par ceļu turp un ceļu atpakaļ”, gan pārvadājuma kravas piegādei gadījumā, gan pārvadājuma tranzītā gadījumā, un tā tas ir vienīgi attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas reģistrēti valstīs, kuras nav Savienības dalībvalstis³⁶. Materiālā saikne ar preču apriti, manuprāt, ir skaidra³⁷.

63. Turklāt, kā uzsver iesniedzējtiesa, *Istanbul Lojistik* un Komisija, no pastāvīgās judikatūras izriet, ka LESD 30. pantā paredzētais maksājumu ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību aizliegums attiecas arī uz tiešu preču apriti no trešās valsts, kas – kā šajā gadījumā – dalībvalsts teritorijā ir vienkārši tranzītā, lai pēc tam tiktu izvestas uz citām dalībvalstīm. Tiesa ir atzinusi, ka muitas savienība starp dalībvalstīm neizbēgami paredz, ka starp tām tiek nodrošināta preču brīva aprīte, kas ir viens no Līguma pamatprincipiem un kā rezultātā pastāv vispārējais preču tranzīta Eiropas Savienībā brīvības princips³⁸. Tāda pati pieeja, manuprāt, ir jāpiemēro, runājot par Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 4. pantu, jo pretējā gadījumā muitas savienības, kas izriet no EEK un Turcijas asociācijas līguma, pienācīga darbība tiktu apdraudēta, kā Tiesa to jau ir atzinusi citu ar trešajām valstīm noslēgtu līgumu kontekstā³⁹.

33 Skat. Likuma par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli 15. panta 1. punktu.

34 Skat. ģenerāladvokāta P. Mengoci [*P. Mengozzi*] secinājumus lietā *Essent Netwerk Noord* u.c. (C-206/06, EU:C:2008:33, 48.–50. punkts), kā arī spriedumu, 2008. gada 17. jūlijs, *Essent Netwerk Noord* u.c. (C-206/06, EU:C:2008:413, 44. punkts).

35 Par nodokli, kas kvalificēti kā iekšējie nodokļi, tēmu pēc analogijas skat. spriedumu, 2007. gada 8. novembris, *Stadtgemeinde Frohnleiten* un *Gemeindebetriebe Frohnleiten* (C-221/06, EU:C:2007:657, 43. un nākamie punkti, kā arī tajos minētā judikatūra).

36 Skat. Likuma par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli 1., 11. un 15. pantu.

37 Pretēji citiem apstākļiem, kuros Tiesa secināja, ka uz attiecīgo nodokli attiecas vispārējais precēm piemērojamo iekšējo nodevu režīms (skat. it īpaši spriedumus, 2006. gada 5. oktobris, *Nádasdi* un *Németh*, C-290/05 un C-333/05, EU:C:2006:652, 40.–42. punkts, kā arī 2007. gada 18. janvāris, *Brzeziński*, C-313/05, EU:C:2007:33, 23.–25. punkts).

38 Skat. it īpaši spriedumus, 2007. gada 21. jūnijs, Komisija/Itālija (C-173/05, EU:C:2007:362, 30.–32. punkts un tajos minētā judikatūra), kā arī 2011. gada 21. decembris, Komisija/Austrija (C-28/09, EU:C:2011:854, 113. punkts un tajā minētā judikatūra).

39 Skat. it īpaši spriedumus, 1995. gada 5. oktobris, *Aprile* (C-125/94, EU:C:1995:309, 39. un nākamie punkti), kā arī 2007. gada 21. jūnijs, Komisija/Itālija (C-173/05, EU:C:2007:362, 33. un 40. punkts).

64. Jāpiebilst, ka Ungārijas valdības arguments, saskaņā ar kuru runa esot par “nodokli”⁴⁰, ko it īpaši pamatojot sabiedrisko ceļu tīkla uzturēšana un attīstīšana, ir neefektīvs, jo nedz attiecīgā pasākuma mērķis, nedz nosaukums, ko tam devušas valsts iestādes, nav izšķiroši kritēriji saskaņā ar iepriekš minēto Tiesas judikatūru⁴¹.

65. Pilnīguma labad ir jāprecizē, ka tāpat kā Komisija es uzskatu, ka uz tādu valsts tiesisko regulējumu kā pamatlietā neattiecas maksājumu ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību aizlieguma izņēmuma pamati, kuru pieļaujamību Tiesa⁴² ir atzinusi konkrētos apstākļos un tos piemērojot šauri⁴³. It īpaši Tiesa jau ir atzinusi, ka pamati, kas ir saistīti ar ceļu tīkla remontdarbiem un uzturēšanu, neļauj uzlikt īpašu nodokli operatoriem, kas pārvadā preces, šķērsojot attiecīgās teritorijas robežas, ciktāl gūtais labums no šādiem pakalpojumiem neattiecas tikai uz pēdējiem minētajiem un tāvad ar to nevar attaisnot finansiāla ieguldījuma pieprasīšanu no tiem⁴⁴.

66. Līdz ar to, ņemot vērā ar LESD 30. pantu saistīto Tiesas judikatūru, es uzskatu, ka tāds valsts pasākums kā pamatlietā tiešām ir maksājums ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 4. panta izpratnē un tādējādi ir aizliegts ar minēto pantu, runājot par precēm, uz kurām attiecas muitas savienība starp Eiropas Savienību un Turcijas Republiku.

2. Par pasākuma ar importa kvantitatīvam ierobežojumam līdzvērtīgu iedarbību esamību un tā iespējamo pamatojumu, ņemot vērā Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 5. un 7. pantu (otrais jautājums)

67. Iesniedzējtiesa ir uzdevusi otrā prejudiciālā jautājuma abas daļas, kuras secīgi attiecas uz Asociācijas padomes Lēmuma 5. un 7. pantu, tikai gadījumam, ja Tiesa atzītu, ka valsts pasākums, kas ir pamatlietas priekšmets, nav kvalificējams kā maksājums ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību šī paša lēmuma 4. panta izpratnē.

68. Tā kā es ierosinu Tiesai uz pirmo jautājumu atbildēt tādējādi, ka minētais pasākums ir šāda veida maksājums, es iesaku nesniegt atbildi uz otro jautājumu, neraugoties uz *Istanbul Lojistik* iebildumu, kas uzskata, ka par šo jautājumu vajadzētu lemt jebkurā gadījumā. Tomēr kā šī lietas dalībiece pati norāda, no Tiesas judikatūras par saikni starp LESD tiesību normām, kas attiecas uz preču brīvu apriti, izriet, ka tādi nodokļu pasākumi kā šajā lietā principā ietilpst īpašu, proti, LESD 30. pantā ietvertu tiesību normu piemērošanas jomā, bet ne kvantitatīvu importa ierobežojumu aizlieguma, kas paredzēts LESD 34. un 36. pantā, piemērošanas jomā, un tādējādi valsts pasākums ir jāizvērtē, ņemot

40 Ungārijas valdība izvērš apsvērumus saistībā ar ideju, ka strīdīgais nodoklis faktiski varētu būt iekšējo nodokļu pasākums judikatūras, kas attiecas uz LESD 110. pantu, izpratnē. Es norādu, ka līdzīgas tiesību normas, kas turklāt ir aizliedzošas, ir arī Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 50. pantā. Tomēr es uzskatu, ka Tiesai par to lemt ir nelietderīgi, jo iesniedzējtiesa tai neuzdod jautājumus par minēto tiesību normu interpretāciju un tā nešķiet nepieciešama pamatlietas strīda atrisināšanai (pēc analogijas skat. it īpaši spriedumu, 2013. gada 19. septembris, *Martin Y Paz Diffusion*, C-661/11, EU:C:2013:577, 48. punkts). Turklāt nodokļu režīms, kas ir piemērojams Ungārijā reģistrētiem transportlīdzekļiem, ir tik ļoti atšķirīgs no tā, kas ir piemērojams trešajā valstī reģistrētiem transportlīdzekļiem, ka to kvalificēšanu par “iekšējiem nodokļiem”, manuprāt, nav iespējams atbalstīt (par šo jēdzienu skat. it īpaši spriedumu, 2008. gada 17. jūlijs, *Essent Network Noord* u.c., C-206/06, EU:C:2008:413, 41. punkts).

41 Skat. šo secinājumu 23. zemsvītras piezīmi.

42 Es atgādinu, ka attaisnojuma pamati, kas ir noteikti LESD 36. pantā tāpat kā Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 7. pantā (šajā ziņā skat. šo secinājumu 75. un nākamās punktus), ir piemērojami vienīgi attiecībā uz pasākumiem ar kvantitatīvam ierobežojumam līdzvērtīgu iedarbību, nevis attiecībā uz maksājumu ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību (skat. it īpaši spriedumu, 1988. gada 14. jūnijs, *Dansk Denkvit*, 29/87, EU:C:1988:299, 32. punkts).

43 Tādējādi uz maksājumu, kas atbilst kritērijiem, lai to kvalificētu par maksājumu ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību, var netikt attiecināts ar to saistītais aizliegums, ja tas ir “atbildzība par faktiski sniegtu pakalpojumu minētajam pakalpojumam proporcionālas summas apmērā vai ja tas attiecas uz vispārīgo valsts nodokļu sistēmu, kas tiek piemērota sistemātiski saskaņā ar tiem pašiem kritērijiem gan attiecībā uz valsts iekšzemes produktiem, gan attiecībā uz importētiem un eksportētiem produktiem, vai ja noteiktos apstākļos tas tiek iekasēts sakarā ar kontrolēm, kas tiek veiktas nolūkā nodrošināt atbilstību Kopienas tiesiskajā regulējumā paredzētajām prasībām (skat. it īpaši spriedumus, 1991. gada 21. marts, Komisija/Itālija, C-209/89, EU:C:1991:139, 9. punkts, kā arī 2005. gada 8. novembris, *Jersey Produce Marketing Organisation*, C-293/02, EU:C:2005:664, 56. punkts).

44 Skat. spriedumu, 2004. gada 9. septembris, *Carbonati Apuani* (C-72/03, EU:C:2004:506, 32. punkts).

vērā pēdējos minētos pantus, tikai tad, ja pirmais no šiem pantiem nav piemērojams⁴⁵. Ņemot vērā, ka minētie panti pēc būtības ir vienādi ar attiecīgi Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 4., 5. un 7. pantu, no iepriekš minētā izriet, ka apstiprinoša atbilde uz pirmo jautājumu padarītu nelietderīgu atbildes sniegšanu uz otro jautājumu. Tomēr es to izvērtēšu pakārtoti, lai atbildētu uz iesniedzējtiesas izvirzīto hipotēzi.

a) Par Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 5. panta interpretāciju (otrā jautājuma pirmā daļa)

69. Ar otrā prejudiciālā jautājuma pirmo daļu tiek izvirzīts jautājums par to, vai nodokli, ko uzliek trešajā valstī reģistrētiem transportlīdzekļiem, kuri tranzītā pārvietojas caur Ungārijas teritoriju, var kvalificēt kā pasākumu ar kvantitatīvam importa ierobežojumam līdzvērtīgu iedarbību Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 5. panta izpratnē un tas tādējādi ir aizliegts ar šo tiesību normu.

70. Sava lēmuma pamatojumā iesniedzējtiesa norāda uz korelāciju starp minēto 5. pantu un LESD 34. pantu⁴⁶, kuru tiesību normas faktiski ir pēc būtības identiskas⁴⁷. Ņemot vērā to atbilstību, Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 5. pants, kā tas ir paredzēts šī lēmuma 66. pantā, ir jāinterpretē to Tiesas spriedumu gaismā, kuri attiecas uz LESD 34. pantu⁴⁸.

71. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru jebkurš dalībvalstu tiesiskais regulējums, kas tieši vai netieši, faktiski vai iespējami var traucēt tirdzniecību Eiropas Savienībā, ir jāuzskata par pasākumu ar kvantitatīvam ierobežojumam līdzvērtīgu iedarbību⁴⁹. Tam, manā ieskatā, pēc analogijas būtu jābūt tāpat ar dalībvalsts tiesisko regulējumu, kurš identiskos apstākļos var traucēt tirdzniecībai muitas savienībā, kas izriet no EEK un Turcijas asociācijas līguma.

72. Šajā lietā, lai noraidītu kvalificēšanu par pasākumu ar kvantitatīvam ierobežojumam līdzvērtīgu iedarbību, Ungārijas valdība norāda, ka mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodoklim pamatlietā gan, iespējams, ir ietekme uz preču brīvu apriti, kas var atspoguļoties atsevišķu preču cenā, bet šī ietekme esot pārāk nenoteikta un pārāk netieša, lai būtu nosodāma Tiesas judikatūras par šo jomu izpratnē⁵⁰. Itālijas valdība atsaucas arī uz to, ka slogs, kas izriet no strīdīgās normas, apgrūtina pārvadātāju, nevis pašas preces, kuras tas pārvadā.

73. Tomēr, pat ja pieņemam, ka Tiesa atzīst, ka tiesiskais regulējums pamatlietā neietilpst Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 4. panta piemērošanas jomā, es uzskatu, ka tas var radīt ierobežojumu tirdzniecībai starp Savienību un Turcijas Republiku, kas ir pretrunā minētā lēmuma 5. pantam. Proti, tāpat kā *Istanbul Lojistik* un Komisija es uzskatu, ka strīdīgais nodoklis šajā gadījumā būtu jākvalificē kā pasākums, kas var traucēt minēto tirdzniecību, ciktāl tas rada papildu izmaksas precēm, kuras tiek pārvadātas Turcijā reģistrētos transportlīdzekļos un tātad palielina to gala cenu⁵¹. Turklāt, pat ja šis

45 Skat. it īpaši spriedumus, 1992. gada 16. decembris, *Lornoy* u.c. (C-17/91, EU:C:1992:514, 14. un 15. punkts); 2003. gada 17. jūnijs, *De Danske Bilimportører* (C-383/01, EU:C:2003:352, 32. un nākamie punkti), kā arī 2007. gada 18. janvāris, *Brzeziński* (C-313/05, EU:C:2007:33, 50. punkts).

46 Atbildes elementos, kuru Komisija sniedz pakārtoti par otro jautājumu, tā ietver ne tikai tiesību normas, kas attiecas uz kvantitatīviem importa ierobežojumiem, uz kuriem ir norādījusi iesniedzējtiesa, bet arī eksporta kvantitatīviem ierobežojumiem, kas minēti Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 6. pantā un LESD 35. pantā. Tomēr es uzskatu, ka ir vēlams veidot manus apsvērumus, pieturoties pie iesniedzējtiesas uzdotā jautājuma priekšmeta.

47 Ar LESD 34. pantu tiek aizliegti jebkādi importa kvantitatīvi ierobežojumi un pasākumi ar līdzvērtīgu iedarbību starp Savienības dalībvalstīm, kamēr minētajā 5. pantā ir formulēts tāds aizliegums attiecībā uz EEK un Turcijas asociācijas līguma līgumslēdzējām pusēm.

48 Skat. arī šo secinājumu 51. punktu.

49 Skat. it īpaši spriedumus, 2014. gada 16. janvāris, *Juvelta* (C-481/12, EU:C:2014:11, 16. punkts), un 2016. gada 27. oktobris, *Audace* u.c. (C-114/15, EU:C:2016:813, 66. punkts un tajā minētā judikatūra).

50 Šajā ziņā Ungārijas valdība it īpaši atsaucas uz spriedumiem, 1994. gada 14. jūlijs, *Peralta* (C-379/92, EU:C:1994:296, 24. punkts), kā arī 1999. gada 21. septembris, *BASF* (C-44/98, EU:C:1999:440, 21. punkts).

51 Skat. arī šo secinājumu 55. punktu.

Ungārijas tiesiskais regulējums galvenokārt ietekmē Turcijas pārvadātāju sniegtos pārvadājumu pakalpojumus, to, manuprāt, var uzskatīt par šādu pasākumu, jo preču brīvas aprites nodrošināšana ir neizbēgami saistīta ar to pārvadāšanu⁵². Tādējādi, manuprāt, aplūkojamā papildu sloga ierobežojošā iedarbība nav tik netieša, lai to varētu neņemt vērā.

74. Ņemot vērā šos elementus, es ierosinu pakārtoti atzīt, ka tāda nodokļa kā pamatlietā piemērošana var tikt kvalificēta kā pasākums ar kvantitatīvam preču importa ierobežojumam līdzvērtīgu iedarbību, uz ko attiecas muitas savienība ar Turciju Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 5. panta izpratnē, un tātad uz to attiecas šajā tiesību normā paredzētais aizliegums.

b) Par Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 7. panta interpretāciju (otrā jautājuma otrā daļa)

75. Gadījumā, ja Tiesa atzītu, ka nodoklis pamatlietā ir pasākums ar kvantitatīvam ierobežojumam līdzvērtīgu iedarbību, kas ir aizliegts ar Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 5. pantu, otrā prejudiciālā jautājuma otrajā daļā tiek aicināts turpinājumā noteikt, vai šī pasākuma piemērošanai tomēr būtu iespējams rast derīgu pamatojumu, pamatojoties uz ceļu satiksmes drošību un kriminālvajāšanu, ņemot vērā šī paša lēmuma 7. pantu.

76. Tāpat kā iesniedzējtiesa, *Istanbul Lojistik* un Komisija es uzskatu, ka saskaņā ar Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 66. pantu šī lēmuma 7. pants ir jāinterpretē atbilstoši Tiesas judikatūrai par LESD 36. pantu, jo minētā 7. panta formulējums pēc būtības ir analogisks pēdējam minētajam⁵³.

77. No šīs judikatūras izriet, ka saraksts ar LESD 36. pantā uzskatītajiem pamatojumiem, kas paredz importa, eksporta vai tranzīta ierobežojumu pieļaušanu, ciktāl tiem ir vispārējo interešu mērķis, ir izsmeļošs un tas principā ir šauri interpretējams, jo runa ir par atkāpi no preču brīvas aprites principa⁵⁴. Tāda pati nostāja, manuprāt, ir jāpieņem attiecībā uz sarakstu, kas ir ietverts Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 7. pantā.

78. *Istanbul Lojistik* norāda, ka šajā izņēmumu sarakstā nav *expressis verbis* minēto pamatu, uz kuriem šajā gadījumā bija atsaukušās Ungārijas iestādes, lai mēģinātu pamatot strīdīgo tiesisko regulējumu, proti, apsvērumi saistībā ar ceļu satiksmes drošību un kriminālvajāšanu atbilstoši otrā līmeņa nodokļu iestādes iebildumiem pamatlietā⁵⁵.

52 Šajā ziņā iesniedzējtiesa pamatoti uzsver, ka Tiesa attiecībā uz LESD noteikto preču brīvas aprites principu jau vairākkārt ir atzinusi, ka pasākumi, kas ietekmē pārvadājumus, var būt šķērslis Kopienas iekšējai šo preču tirdzniecībai. Šajā ziņā tā it īpaši norāda uz 2011. gada 21. decembra spriedumu Komisija/Austrija (C-28/09, EU:C:2011:854), kurā Tiesa ir tiešām atzinusi, ka valsts tiesiskais regulējums, ar kuru tiek aizliegta atsevišķu pārvadājumu veidu izmantošana konkrētajās vietās, kaitē ar tiem piegādāto preču brīvai aprītei (skat. 114. un nākamos punktus, kā arī tajos minēto judikatūru). Skat. arī šo secinājumu 60. punktu.

53 Proti, faktori, kas ļauj atkāpties no LESD 34. un 35. pantā paredzētajiem aizliegumiem un kas ir uzskaitīti LESD 36. pantā, ir tie paši, kas minēti Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 7. pantā attiecībā uz aizliegumiem, kuri paredzēti tā 5. un 6. pantā. Turklāt gan ar minēto 36., gan minēto 7. pantu ir noteikts, ka šādas atkāpes nevar būt “nedz patvaļīgas diskriminācijas, nedz slēpta ierobežojuma tirdzniecībai līdzeklis”, pirmkārt, starp dalībvalstīm un, otrkārt, starp EEK un Turcijas asociācijas līguma līgumslēdzējām pusēm.

54 Skat. it īpaši spriedumus, 1981. gada 17. jūnijs, Komisija/Īrija (113/80, EU:C:1981:139, 7. punkts), kā arī 2016. gada 19. oktobris, *Deutsche Parkinson Vereinigung* (C-148/15, EU:C:2016:776, 29. punkts).

55 Skat. šo secinājumu 39. punktu.

79. Tomēr es konstatēju, ka Tiesa jau ir atzinusi, ka ceļu satiksmes drošība var tikt ņemta vērā, pamatojoties uz EKL 30. pantu, kas ir kļuvis par LESD 36. pantu⁵⁶. Proti, nevar izslēgt to, ka ceļu satiksmes nedrošības novēršana var tikt piesaistīta “sabiedriskās kārtības” un/vai “valsts drošības” mērķiem pēdējā minētā izpratnē. Tāpat tas ir, manā ieskatā, attiecībā uz nepieciešamību nodrošināt kriminālvajāšanu, ko atbildētāja pamatlietā izvirzīja kā pamatojumu⁵⁷. Tādējādi, manuprāt, LESD 36. panta un pēc analogijas arī Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 7. panta materiālās piemērojamības joma principā varētu ietvert šādus attaisnojuma pamatus.

80. Turklāt no Tiesas pastāvīgās judikatūras izriet, ka papildus LESD 36. pantā uzskaitītajiem pamatiem arī primāri vispārējo interešu apsvērumi var tikt ņemti vērā, lai attaisnotu preču brīvas aprites šķēršļus⁵⁸. Manuprāt, šī judikatūra var tikt piemērota attiecībā uz Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 7. pantu. Jānorāda, ka Tiesa jau ir atzinusi, ka cīņa pret noziedzību un ceļu satiksmes drošība var būt šāda veida iemesli⁵⁹. Tomēr iespēja uz tiem atsaukties principā tiek atstāta tiem gadījumiem, kad attiecīgie valsts pasākumi ir piemērojami bez atšķirībām⁶⁰, un tā tas, manuprāt, tā nav šīs lietas gadījumā⁶¹.

81. Turklāt nav pierādīts, ka atbildētājas pamatlietā apgalvotās obligātās prasības, kas vēlāk pārņemtas otrajā prejudiciālajā jautājumā, tiešām atbilst mērķiem, uz kuriem, pieņemdamas strīdīgo tiesisko regulējumu, tiecās Ungārijas likumdevējs. Šajā ziņā es norādu, ka dažādie minēto obligāto prasību apsvērumi, būdami galvenokārt saistīti ar budžetu, ir ietverti Likuma par mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli preambulā⁶². Taču Tiesa ir vairākkārt izslēgusi to, ka ekonomiska rakstura argumenti varētu attaisnot preču brīvas aprites šķērslis⁶³.

82. Katrā ziņā, kā to atgādina iesniedzējtiesa, no pastāvīgās judikatūras izriet, ka, lai ierobežojošs pasākums varētu tikt attaisnots ar vispārējo interešu mērķi, tam ir jābūt ne tikai nepieciešamam un piemērotam, lai sasniegtu tā leģitīmo uzdevumu, bet arī ar to samērīgam⁶⁴. Valsts iestādei, kura atsauca uz LESD 36. pantu un pēc analogijas uz Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 7. pantu, ir pienākums pierādīt, ka šie kritēriji ir faktiski izpildīti attiecīgajā gadījumā⁶⁵.

56 Skat. spriedumu, 1987. gada 11. jūnijs, *Gofette un Gilliard* (406/85, EU:C:1987:274, 7. punkts).

57 Šajā ziņā 1987. gada 17. jūnija spriedumā Komisija/Itālija (154/85, EU:C:1987:292, 13. un 14. punkts), kā arī 1991. gada 30. aprīļa spriedumā *Boscher* (C-239/90, EU:C:1991:180, 23. punkts) Tiesa nav izslēgusi, ka mērķis novērst zagtu preču pārvadājumus var būt pamats, kas saistīts ar sabiedrisko kārtību minētā 36. panta izpratnē, pat ja tā ir uzskatījusi, ka ar strīdīgajiem pasākumiem netiek ievērots samērīguma princips.

58 Iespēju, kas radīta ar 1979. gada 20. februāra spriedumu *Reve-Zentral*, tā sauktais “Cassis de Dijon” spriedums (120/78, EU:C:1979:42, 8. un nākamie punkti), Tiesa vēlāk vairākkārt ir atgādinājusi (skat. it īpaši spriedumu, 2013. gada 16. aprīlis, *Las*, C-202/11, EU:C:2013:239, 28. punkts).

59 Skat. it īpaši spriedumus, 2008. gada 10. aprīlis, Komisija/Portugāle (C-265/06, EU:C:2008:210, 38. punkts); 2009. gada 10. februāris, Komisija/Itālija (C-110/05, EU:C:2009:66, 60. punkts), kā arī 2015. gada 6. oktobris, *Capoda Import-Export* (C-354/14, EU:C:2015:658, 43. punkts).

60 Skat. it īpaši spriedumu, 1981. gada 17. jūnijs, Komisija/Īrija (113/80, EU:C:1981:139, 10. punkts). Man šķiet, ka savā nesenākajā judikatūrā Tiesa ir mazāk uzsvērusi šo apstākli (skat. it īpaši spriedumus, 2014. gada 1. jūlijs, *Ålands Vindkraft*, C-573/12, EU:C:2014:2037, 75. un 76. punkts, kā arī 2015. gada 12. novembris, *Visnapuu*, C-198/14, EU:C:2015:751, 108. un 110. punkts).

61 Skat. arī šo secinājumu 84. punktu.

62 Skat. šo secinājumu 20. punktu. Savos rakstveida un mutvārdu apsvērumos Ungārijas valdība apstiprināja, ka minētā likuma preambulā ir norādīts, ka šis nodoklis tika uzskatīts par vajadzīgu, lai palielinātu budžeta dotācijas, kas pieejamas autoceļu infrastruktūras uzturēšanai. Tā piebilda, ka kaitējums, ko it īpaši rada smagie kravas transportlīdzekļi, attaisnojot nodokļa bāzes palielināšanu, lai varētu pievērsties, vismaz netieši, arī vides problēmām un ceļu satiksmes drošībai.

63 Skat. it īpaši spriedumu 2001. gada 25. oktobris, Komisija/Grieķija (C-398/98, EU:C:2001:565, 30. punkts un tajā minētā judikatūra).

64 Skat. it īpaši spriedumu, 2016. gada 21. jūnijs, *New Valmar* (C-15/15, EU:C:2016:464, 48. punkts).

65 Skat. it īpaši spriedumus, 1979. gada 8. novembris, *Denkavit Futtermittel* (251/78, EU:C:1979:252, 24. punkts), un 2004. gada 5. februāris, Komisija/Itālija (C-270/02, EU:C:2004:78, 22. un nākamie punkti).

83. Šajā gadījumā, tāpat kā *Istanbul Lojistik* un Komisija, es uzskatu, ka Ungārijas iestādes par to nav sniegušas pietiekamus pierādījumus. Man šķiet, ka attiecīgais nodoklis nav piemērots instruments, lai sasniegtu minētos vispārējo interešu mērķus, jo ir apšaubāmi tas, ka šī nodokļa iekasēšana, nepastāvot citai uzraudzībai un tam notiekot apgrūtinātākā līmenī attiecībā tikai uz dažām smago kravas transportlīdzekļu kategorijām, kuras pārvietojas Ungārijā, proti, tiem, kas ir reģistrēti trešajā valstī, pretēji tiem, kas reģistrēti Ungārijā vai citā dalībvalstī, var sniegt reālu ieguldījumu ceļu satiksmes drošības uzlabošanā vai veicināt kriminālvajāšanu šajā teritorijā.

84. Turklāt, pat pieņemot, ka visi iepriekšējie nosacījumi ir izpildīti, no divu iepriekšminēto pantu galīgā formulējuma izriet, ka šāds pasākums nevar būt nedz patvaļīgas diskriminācijas līdzeklis, nedz slēpts ierobežojums. Taču, ņemot vērā, ka sistēma, kā tiek iekasēts nodoklis par mehānisko transportlīdzekli, kas pārvietojas Ungārijas teritorijā, ir atšķirīga atkarībā no tā, vai attiecīgais transportlīdzeklis ir reģistrēts Ungārijā, citā Savienības dalībvalstī vai trešajā valstī⁶⁶, man šķiet, ka atšķirīgā un nelabvēlīgākā attieksme, kas tiek piemērota pēdējā gadījumā bez objektīva un pierādīta iemesla, ir patvaļīgas diskriminācijas faktors⁶⁷.

85. Šie apsvērumi, manuprāt, neļauj atzīt pamatojumus, uz kuriem ir atsaukušās Ungārijas iestādes. Secinājumā es uzskatu, ka gadījumā, ja nodoklis pamatlietā tiktu kvalificēts kā pasākums ar kvantitatīvam importu ierobežojošam pasākumam līdzvērtīgu iedarbību Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 5. panta izpratnē, aizstāvībai izvirzītie iemesli nebūtu pietiekami, lai attaisnotu šādu valsts pasākumu atbilstoši minētā lēmuma 7. pantam.

C. Par nediskriminācijas pilsonības dēļ principa pārkāpumu, ņemot vērā EEK un Turcijas asociācijas līguma 9. pantu (ceturtais jautājums)

86. Ceturtais prejudiciālais jautājums atbilst pirmā un otrā jautājuma turpinājumam, ciktāl tas attiecas uz to pašu normatīvo regulējumu, proti, saistībām, kas izriet no līgumiem, kuri noslēgti starp EK (tagad – Savienība) un Turciju⁶⁸. Man šķiet, ka ir vēlams to aplūkot pirms trešā iesniedzējtiesas uzdotā jautājuma izvērtēšanas.

87. Būtībā Tiesai tiek uzdots jautājums, lai noskaidrotu, vai EEK un Turcijas asociācijas līguma 9. pants, ar kuru tiek aizliegta jebkāda diskriminācija pilsonības dēļ minētā līguma piemērošanas jomā, ir jāinterpretē tādējādi, ka tas nepieļauj tādu tiesisko regulējumu kā pamatlietā, jo tajā ir paredzēts pienākums smago kravas transportlīdzekļu, kas ir reģistrēti ārvalstīs, šajā gadījumā Turcijā, turētājiem maksāt īpašu nodokli, lai gan transportlīdzekļu, kas reģistrēti Savienības dalībvalstī, turētāji no tā ir atbrīvoti⁶⁹.

66 Par šiem atšķirīgajiem režīmiem skat. šo secinājumu 43. un 55. punktu.

67 Starp pārējiem diskriminācijas faktoriem, es konstatēju, ka samazināts nodokļa apmērs ir paredzēts transportlīdzekļiem, kuri aprīkoti ar pneimatisko balstiekārtu, kas mazāk pasliktina ceļu stāvokli un/vai saudzē vidi, bet vienīgi, ja tie ir reģistrēti Ungārijā (skat. šo secinājumu 24. un 25. punktu), un nevis, ja tie ir reģistrēti ārvalstīs.

68 Pat ja ceturtais jautājums attiecas uz EEK un Turcijas asociācijas līgumu, bet divi pirmie jautājumi attiecas uz Asociācijas padomes Lēmumu Nr. 1/95, šie instrumenti ir savstarpēji cieši saistīti, jo minētais lēmums tika pieņemts ar mērķi īstenot muitas savienības, kas ir ieviesta starp minētā līguma līgumslēdzējas pusēm, pēdējo posmu, kā uz to norāda gan šī lēmuma nosaukums, gan tā preambula, gan tā 1. pants.

69 Par šo atbrīvojumu skat. šo secinājumu 42. punktu.

88. Sava nolēmuma pamatojumā iesniedzējtiesa precizē, ka tai rodas jautājums, vai strīdīgais nodoklis ir diskriminējošs attiecībā pret Turcijas pārvadātājiem un vai tas tādējādi ir jāuzskata par nesaderīgu ar EEK un Turcijas asociācijas līguma 9. pantu, kā arī ar LESD 18. pantu. Faktiski šo abu pantu saturs ir līdzīgs, jo pēdējā minētā 1. punktā ir noteikts princips, saskaņā ar kuru jebkāda diskriminācija pilsonības dēļ ir aizliegta līgumu piemērošanas jomā⁷⁰. Es piebilstu, ka minētā līguma 9. pantā ir tieša atsauce uz to pašu “[nediskriminācijas] principu, kas ir noteikts Līguma, ar ko tiek izveidota [EEK] 7. pantā”, kas atbilst LESD 18. pantam⁷¹.

89. Komisija uzskata, ka nav vajadzības sniegt konkrētu atbildi uz ceturto prejudiciālo jautājumu, jo problemātikai saistībā ar iespējamo diskrimināciju, kas notiek pilsonības dēļ, jau būtu jābūt izvērtētai saistībā ar pirmajiem diviem jautājumiem, ja Tiesa atzītu, ka attiecīgais valsts tiesiskais regulējums ietilpst Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 4.–7. panta un līdz ar to EEK un Turcijas asociācijas līguma piemērošanas jomā⁷².

90. It īpaši ir taisnība, ka dalībvalstis var veikt pasākumus, kas ierobežo preču brīvu apriti un kas būtu attaisnojami ar kādu no LESD 36. pantā uzskaitītajiem pamatiem, tikai ar nosacījumu, ka tie nav patvaļīgas diskriminācijas līdzekļi⁷³ – šis kritērijs būtu bijis jāanalizē saistībā ar otru jautājuma otro daļu⁷⁴, ja Tiesa grasītos par to lemt.

91. Ņemot vērā manis ieteikto apstiprinošo atbildi uz pirmo jautājumu, es uzskatu, ka nav lietderīgi atbildēt uz ceturto jautājumu, jo pietiek ar to, ka Tiesa konstatē vienu pašu neatbilstības Savienības tiesībām gadījumu no visiem, kurus secīgi ir ierosinājusi iesniedzējtiesa. Precīzāk, ja Tiesa uzskatītu, kā es tai iesaku, ka uz attiecīgo tiesisko regulējumu attiecas maksājumu ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību aizliegums, kas noteikts Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 4. pantā, manā ieskatā, ņemot vērā judikatūru par saikni starp LESD 18. pantu un šī līguma tiesību normām par aprites un pārvietošanās pamatbrīvībām⁷⁵, nebūtu vajadzības sniegt EEK un Turcijas asociācijas līguma 9. panta interpretāciju.

D. Par kompetenču sadalījumu starp Savienību un dalībvalstīm attiecībā uz LESD 3. panta 2. punktu un Regulas Nr. 1072/2009 1. panta 2. punktu un 3. punkta a) apakšpunktu (trešais jautājums)

92. No lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pamatojuma izriet, ka trešais prejudiciālais jautājums tiek uzdots tikai gadījumā, ja Tiesa atzītu, ka nodoklis pamatlietā nav nedz maksājums ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību, nedz pasākums ar kvantitatīvam importa ierobežojumam līdzvērtīgu iedarbību Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 attiecīgi 4. un 5. panta izpratnē. Ņemot vērā apstiprinošo atbildi, ko es iesaku sniegt uz pirmo no Tiesai uzdotajiem jautājumiem, manuprāt, nav jāatbild uz trešo jautājumu. Tomēr pilnīguma labad es izklāstīšu dažus apsvērumus par šo tēmu.

70 Tas ir princips, kam ir veltīts arī Eiropas Savienības Pamattiesību hartas (turpmāk tekstā – “Harta”) 21. panta 2. punkts. 2016. gada 2. jūnija spriedumā Komisija/Nīderlande (C-233/14, EU:C:2016:396, 76. punkts) Tiesa ir atgādinājusi, ka LESD 18. pantā noteiktais aizliegums ir piemērojams jebkurā situācijā, uz kuru attiecas Savienības tiesību *ratione materiae* piemērošanas joma.

71 Minētā līguma Papildprotokola 37. pantā ir konkrēti paredzēti šī principa piemērošana nodarbinātības jomā, nosakot, ka “attiecībā uz darba apstākļiem un atalgojumu noteikumi, ko katra dalībvalsts piemēro darbiniekiem ar Turcijas pilsonību, kuri nodarbināti Kopienā, pilsonības dēļ nediskriminē šādus darba ņēmējus attiecībā pret darba ņēmējiem, kas ir citas Kopienas dalībvalsts pilsoņi”.

72 Šajā ziņā tā atsauca uz 2014. gada 30. aprīļa spriedumu *Pfleger* u.c. (C-390/12, EU:C:2014:281, 31.–36. punkts), kurā tiek atgādināts, ka, ja dalībvalstis atsauca uz primāriem vispārējo interešu apsvērumiem, lai pamatotu tiesisko regulējumu, kas traucē kādas no līgumos paredzēto brīvību izmantošanu, šis pamatojums ir jāinterpretē, ņemot vērā vispārējos Savienības tiesību principus un it īpaši Hartā nodrošinātās pamattiesības, starp kurām ir nediskriminācijas pilsonības dēļ princips.

73 Līdzvērtīga norma ir gan Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 7. pantā, gan EEK un Turcijas asociācijas līguma Papildprotokola 29. pantā *in fine*.

74 Skat. šo secinājumu 75. un nākamos punktus.

75 Skat. it īpaši spriedumus, 2014. gada 19. jūnijs, *Strojirny Prostějov* un *ACO Industries Tábor* (C-53/13 un C-80/13, EU:C:2014:2011, 31. un nākamie punkti); 2014. gada 18. decembris, *Generali-Providencia Biztosító* (C-470/13, EU:C:2014:2469, 30. un nākamie punkti), kā arī 2015. gada 29. oktobris, *Nagy* (C-583/14, EU:C:2015:737, 24. punkts), kuros tiek atgādināts, ka LESD 18. pants ir piemērojams tikai tad, ja ir piemērojamas LESD tiesību normas, kas attiecas uz preču brīvu apriti, personu brīvu pārvietošanos un pakalpojumu un kapitāla brīvu apriti un paredz konkrētas normas par nediskrimināciju.

93. Būtībā trešais jautājums ir par kompetenču sadalījumu starp Savienību un dalībvalstīm attiecībā uz līgumiem, kas noslēgti ar trešajām valstīm kravu starptautisko autopārvadājumu jomā. No lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka atbildētāja pamatlietā, proti, otrā līmeņa nodokļu iestāde, norādīja, ka Ungārija var brīvi noteikt regulējumu starptautiskajiem kravu autopārvadājumiem ar divpusējiem līgumiem, pamatojoties uz LESD 4. panta 2. punkta g) apakšpunktu, saskaņā ar kuru “Savienības un dalībvalstu dalītā kompetence attiecas [citu jomu starpā uz] transportu”, kā arī pamatojoties uz Regulas Nr. 1072/2009 tiesību normām. Šāds ir arī Ungārijas un Itālijas valdību, kā arī Komisijas viedoklis. Turpretim *Istanbul Lojistik* apgalvo, ka Savienībai minētajā jomā esot ekskluzīva un netieša kompetence.

94. Konkrēti, iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai Ungārijas iestādes ir tiesīgas izpildīt divpusējo līgumu, kuru šī pēdējā ir parakstījusi ar Turcijas Republiku 1968. gadā un kura 18. panta 3. punktā ir paredzēta nodokļa uzlikšana Turcijas transportlīdzekļiem, kas veic kravu pārvadājumus tranzītā caur Ungārijas teritoriju⁷⁶. Tai rodas jautājums, vai nodokļa, par kuru ir strīds pamatlietā, piemērošanu tādējādi varētu īstenot, pamatojoties uz šo tiesību normu.

95. Šajā ziņā šī tiesa atsaucas uz Savienības ekskluzīvo kompetenci noslēgt starptautiskos līgumus, kas ir paredzēta LESD 3. panta 2. punktā⁷⁷, un tā norāda, ka atbilstoši Tiesas judikatūrai “īkreiz, kad Līgumā minētās kopējās politikas īstenošanai Kopiena ir pieņēmusi aktus, kuri – vienalga, kādā formā – ievieš kopīgus noteikumus, dalībvalstīm vairs nav tiesību rīkoties individuāli vai pat kolektīvi, uzņemoties saistības pret trešajām valstīm, kas ietekmē šos noteikumus”⁷⁸. Es atgādinu, ka tādējādi noteikto principu Tiesa vēlāk ierobežoja un tostarp precizēja, ka, tā kā Savienībai ir tikai piešķirtā kompetence⁷⁹, tās iespējamai kompetencei turklāt ir jābūt pamatotai ar secinājumiem, kas izdarīti, konkrēti analizējot attiecīgās tiesību normas⁸⁰.

96. Sava lūguma pamatojumam iesniedzējtiesa izklāsta, ka ar Regulu Nr. 1072/2009 tiek vienīgi noteikti kopīgi noteikumi par piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum, kas ir spēkā visā Savienībā, un ka atbilstoši tās preambulas 3. apsvērumam⁸¹ un tās 1. panta 2. punkta pirmajam teikumam⁸² šī instrumenta uzdevums ir tikt piemērotam katrā dalībvalstī, kura, kā tas ir Ungārijas gadījumā pamatlietā, tiek šķērsota tranzītā ar transportlīdzekli, kas pārvadā preces no trešās valsts uz dalībvalsti (vai otrādi)⁸³.

76 Pienākums samaksāt nodokli, kas jāmaksā “par kravu pārvadājumiem un lai segtu ar ceļu uzturēšanu un remontdarbiem saistītās izmaksas”, attiecas uz šiem Turcijas transportlīdzekļiem pat par braucienu tranzītā, ko tie veic bez kravas. Saskaņā ar minētā 18. panta 3. punktu Ungārijas transportlīdzekļiem, kas šķērso Turciju tranzītā, ir no savas puses tāpat jāmaksā tāda paša veida nodoklis, kāds ir spēkā tās teritorijā. No šī paša panta 2. punkta izriet, ka transportlīdzekļi, kas reģistrēti kādā no šī divpusējā līguma dalībvalstīm, savukārt ir atbrīvoti no nodokļiem, kuri jāmaksā par “preču pārvadājumiem, transportlīdzekļa īpašuma tiesībām vai ceļu izmantošanu”, ja otras dalībvalsts teritorija ir to galamērķis.

77 Saskaņā ar minēto 2. punktu “Savienības ekskluzīvā kompetencē ir arī noslēgt starptautisku līgumu, ja tā slēgšana ir paredzēta Savienības leģislatīvajā aktā vai ja tas ir nepieciešams, lai ļautu Savienībai īstenot tās iekšējo kompetenci, vai tiktāl, ciktāl līguma slēgšana ietekmē Savienības kopīgos noteikumus vai maina to darbības jomu”.

78 Iesniedzējtiesa norāda uz 1971. gada 31. marta sprieduma Komisija/Padome (22/70, EU:C:1971:32), ko parasti sauc par “AETR” spriedumu, 17.–19. punktu.

79 Atbilstoši LES 5. panta 1. un 2. punktam.

80 Skat. it īpaši judikatūru, kas minēta ģenerālvokāta N. Jēskinena [*N. Jääskinen*] viedokli saistībā ar atzinumu 1/13 (Trešo valstu pievienošanās Hāgas konvencijai, EU:C:2014:2292, 58. un nākamie punkti), kā arī 2014. gada 14. oktobra atzinumā 1/13 (Trešo valstu pievienošanās Hāgas konvencijai; EU:C:2014:2303, 71. un nākamie punkti) un 2017. gada 14. februāra atzinumā 3/15 (Marrakešas līgums par iespieddarbiem) (EU:C:2017:114, 108. punkts).

81 Saskaņā ar šo preambulas 3. apsvērumu, “lai nodrošinātu saskaņotu satvaru starptautiskajiem iekšzemes autopārvadājumiem Kopienā, [Regula Nr. 1072/2009] būtu jāpiemēro visiem starptautiskajiem pārvadājumiem Kopienas teritorijā. Uz pārvadājumiem no dalībvalstīm uz trešām valstīm joprojām lielā mērā attiecas divpusējie nolīgumi starp dalībvalstīm un minētajām trešām valstīm. Tādējādi šī regula nebūtu jāpiemēro šai pārvadājuma daļai iekraušanas vai izkraušanas dalībvalstī, kamēr nav noslēgti vajadzīgie nolīgumi starp Kopienas un attiecīgajām trešām valstīm. Tomēr tā būtu jāpiemēro tās dalībvalsts teritorijā, ko šķērso tranzītā”.

82 Saskaņā ar minēto pirmo teikumu Regula Nr. 1072/2009 ir piemērojama, “veicot pārvadājumus no dalībvalsts uz trešo valsti un otrādi, šī regula attiecas uz braucienu daļu, ko veic tās dalībvalsts teritorijā, kuru šķērso tranzītā”.

83 Es atgādinu, ka šajā gadījumā transportlīdzeklis, kam tika uzlikts nodoklis, brauca no Turcijas, lai caur Ungāriju nokļūtu Vācijā.

97. Precīzāk, tā jautā Tiesai par to, vai, pat ja Savienība būtu pieņēmusi tiesību aktus šajā jomā, Ungārijas iestādes varētu turpināt īstenot Ungārijas un Turcijas līgumu⁸⁴, atsaucoties uz Regulas Nr. 1072/2009 1. panta 3. punkta a) apakšpunktu, saskaņā ar kuru “līdz 2. punktā minēto nolīgumu noslēgšanai šī regula neietekmē [...] noteikumus, kas attiecas uz pārvadājumiem no dalībvalsts uz trešo valsti un otrādi, kuri paredzēti dalībvalstu noslēgtos divpusējos nolīgumos ar šīm trešām valstīm”⁸⁵.

98. Proti, no Regulas Nr. 1072/2009 1. panta 2. punkta *otrā teikuma* izriet, ka tas “*neattiecas uz braucienu daļu, ko veic tajā dalībvalstī, kurā krava tiek iekrauta vai izkrauta, kamēr nav noslēgts nepieciešamais nolīgums starp Kapienu un attiecīgo trešo valsti*”⁸⁶, atšķirībā no minētās regulas piemērojamības, kas ir paredzēta šī paša punkta *pirmajā teikumā* attiecībā uz situācijām, kurās Savienības dalībvalsts tiek šķērsota tikai tranzītā⁸⁷.

99. Tomēr minētais otrais teikums, manuprāt, nav atbilstošs šajā gadījumā, jo, kā norāda *Istanbul Lojistik* un kā atzīst iesniedzējtiesa pati, Ungārijas teritorija šoreiz bija tikai tranzīta ceļš, nevis attiecīgās kravas iekraušanas vai izkraušanas vieta.

100. It īpaši, tāpat kā Ungārijas un Itālijas valdības, kā arī Komisija, es uzsveru, ka uz pamatlietu neattiecas Regulas Nr. 1072/2009 materiālās piemērošanas joma, ņemot vērā, ka tās 2. panta 1. punktā ir paredzēts, ka šis instruments attiecas vienīgi uz kravu pārvadājumu transportlīdzekļiem, kas reģistrēti Savienības dalībvalstī⁸⁸, bet transportlīdzeklis, kam ar apstrīdētajiem lēmumiem tika uzlikts Ungārijas nodoklis, bija reģistrēts Turcijā.

101. Līdz ar to pakārtoti es uzskatu, ka, tā kā Regula Nr. 1072/2009 nav piemērojama tādā situācijā kā pamatlietā, tās tiesību normas neliedz Ungārijas iestādēm balstīties uz Ungārijas un Turcijas līguma 18. panta 3. punktu, lai šajā gadījumā pieprasītu maksāt strīdīgo nodokli.

V. Secinājumi

102. Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, ierosinu Tiesai uz *Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság* (Segedas Administratīvā un darba lietu tiesa, Ungārija) uzdotajiem jautājumiem atbildēt šādi:

EK un Turcijas Asociācijas padomes 1995. gada 22. decembra Lēmuma Nr. 1/95 par muitas savienības pēdējā posma īstenošanu 4. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tāds mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas nodoklis kā pamatlietā, ko iekasē no visiem smago kravas transportlīdzekļu, kuri reģistrēti valstī, kas nav Eiropas Savienības dalībvalsts, un kuri šķērso Ungārijas teritoriju tranzītā, lai nokļūtu citā dalībvalstī, turētājiem un kas ir jāmaksā katru reizi, kad tiek šķērsota Ungārijas robeža, ir maksājums ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību attiecībā uz precēm, uz kurām attiecas minētā savienība, un tāpat ar šo pantu ir aizliegts.

Ņemot vērā atbildi, kas sniegta uz pirmo prejudiciālo jautājumu, uz otro, trešo un ceturto prejudiciālo jautājumu nav jāatbild.

84 Iesniedzējtiesa un *Istanbul Lojistik* nepiekrīt viena otram jautājumā par to, vai *ICF Consulting Ltd* ziņojumā, kas minēts šo secinājumu 28. zemsvitras piezīmē, šāda iespēja ir apstiprināta vai tiek noraidīta (skat. minētā ziņojuma 6. lpp., 2.1. punkts, un 8. lpp., 2.2. punkts).

85 Ungārijas valdība apgalvo, ka Savienībai šajā jomā neesot ekskluzīvas kompetences, pamatojot, ka šī Regulas Nr. 1072/2009 tiesību norma, ar ko tiek tieši ņemti vērā divpusējie līgumi, kas noslēgti starp dalībvalstīm un trešajām valstīm, paredz, ka šādi līgumi ir spēkā, līdz tie tiek aizstāti ar Savienības līmeni pieņemtām tiesību normām.

86 Mans izcēlums. Līdzīgas tiesību normas bija ietvertas jau Padomes 1992. gada 26. marta Regulā (EEK) Nr. 881/92 par piekļuvi Kopienas kravu autopārvadājumu tirgum, ja pārvadājumus veic uz dalībvalsts teritoriju vai no tās, vai arī šķērsojot vienas vai vairāku dalībvalstu teritoriju (OV 1992, L 95, 1. lpp.), kas aizstāta ar Regulu Nr. 1072/2009, preambulas trešajā apsvērumā un 1. pantā.

87 Skat. arī tās preambulas 3. apsvērumu, kas minēts šo secinājumu 81. zemsvitras piezīmē.

88 Proti, minētajā 1. punktā jēdziens “transportlīdzeklis” šīs regulas izpratnē tiek definēts kā jebkurš “dalībvalstī reģistrēts mehānisks transportlīdzeklis vai sakabinātu transportlīdzekļu apvienojums, no kuriem vismaz sakabē esošais mehāniskais transportlīdzeklis ir reģistrēts dalībvalstī, un to izmanto tikai kravu pārvadājumiem”.