



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (otrā palāta)

2017. gada 19. oktobrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – 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 – Muitas savienība – Autopārvadājumi – Mehānisko transportlīdzekļu nodoklis – Smago kravas transportlīdzekļu, kas reģistrēti Turcijā un tranzītā šķērso Ungāriju, aplikšana ar nodokli

Lieta C-65/16

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság* (Segedas Administratīvo un darba lietu tiesa, Ungārija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2016. gada 18. janvārī un kas Tiesā reģistrēts 2016. gada 8. februārī, tiesvedībā

Istanbul Lojistik Ltd

pret

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság.

TIESA (otrā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs M. Ilešičs [*M. Ilešič*], tiesneši A. Ross [*A. Rosas*], K. Toadere [*C. Toader*], A. Prehala [*A. Prechal*] un E. Jarašūns [*E. Jarašiūnas*] (referents),

ģenerāladvokāts H. Saugmandsgors Ēe [*H. Saugmandsgaard Øe*],

sekretārs I. Illēši [*I. Illéssy*], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2017. gada 19. janvāra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *Istanbul Lojistik Ltd* vārdā – *S. Habóczky, V. Weiss* un *A. Nagy, ügyvédek*,
- Ungārijas valdības vārdā – *M.M. Tátrai* un *E.E. Sebestyén*, kā arī *M.Z. Fehér* un *G. Koós*, pārstāvji,
- Itālijas valdības vārdā – *G. Palmieri*, pārstāve, kurai palīdz *A. Collabolletta* un *G. Rocchitta, avvocati dello Stato*,
- Eiropas Komisijas vārdā – *J. Hottiaux* un *E. Georgieva*, kā arī *L. Havas*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2017. gada 6. aprīļa tiesas sēdē,

* Tiesvedības valoda – ungāru.

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 9. pantu Līgumā par asociācijas izveidi starp Eiropas Ekonomikas kopienu un Turciju, ko 1963. gada 12. septembrī Ankarā parakstīja Turcijas Republika, no vienas puses, un EEK dalībvalstis un Kopiena, no otras puses, un kas Kopienas vārdā ir noslēgts, apstiprināts un ratificēts ar Padomes 1963. gada 23. decembra Lēmumu 64/732/EEK (OV 1964, 217, 3685. lpp.; turpmāk tekstā – “EEK un Turcijas Asociācijas līgums”), 4., 5. un 7. pantu 1995. gada 22. decembra EK un Turcijas Asociācijas padomes Lēmumā Nr. 1/95 par muitas savienības pēdējā posma īstenošanu (OV 1996, L 35, 1. lpp.; turpmāk tekstā – “Asociācijas padomes Lēmums Nr. 1/95”), LESD 3. panta 2. punktu, kā arī 1. panta 2. punktu un 3. punkta a) apakšpunktu Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulā (EK) Nr. 1072/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum (OV 2009, L 300, 72. lpp.).
- 2 Šis lūgums tika iesniegts tiesvedībā starp *Istanbul Lojistik Ltd* – Turcijas sabiedrību, kas nodarbojas ar pārvadājumiem –, un *Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság* (Valsts nodokļu un muitas pārvaldes Apelāciju direkcija) (turpmāk tekstā – “otrā līmeņa nodokļu iestāde”) par šīs pēdējās lēmumu aplikt šim uzņēmumam piederošo smago kravas transportlīdzekli ar nodokli, kas tam jāmaksā saistībā ar Ungārijas robežas šķērsošanu.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

- 3 Saskaņā ar EEK un Turcijas Asociācijas līguma 9. pantu:
“Līgumslēdzējas puses atzīst, ka jomā, kas attiecas uz Līguma piemērošanu, neskarot īpašus noteikumus, kuri var tikt pieņemti saskaņā ar 8. pantu, ir aizliegta jebkāda diskriminācija pilsonības dēļ saskaņā ar Kopienas dibināšanas līguma 7. pantā izteikto principu.” [Neoficiāls tulkojums]
- 4 1970. gada 23. novembrī Briselē parakstītā Papildprotokola, kas pievienots EEK un Turcijas Asociācijas līgumam un kas Kopienas vārdā noslēgts, apstiprināts un ratificēts ar Padomes 1972. gada 19. decembra Regulu (EEK) Nr. 2760/72 (OV 1972, L 293, 1. lpp.; turpmāk tekstā – “Papildprotokols”) 62. pantā ir paredzēts, ka Papildprotokols ir neatņemama šī līguma daļa.
- 5 Papildprotokola 42. panta 1. punktā ir noteikts:
“Asociācijas padome saskaņā ar tās noteikto kārtību, kas noteikta, tostarp ņemot vērā Turcijas ģeogrāfisko stāvokli, attiecina uz Turciju Kopienas dibināšanas līguma transporta nozarei piemērojamos noteikumus. Tādos pašos apstākļos tā var uz Turciju attiecināt tiesību aktus, ko Kopiena ir pieņēmusi, piemērojot savus noteikumus attiecībā uz dzelzceļa transportu, autotransportu un iekšējo ūdensceļu transportu.”
- 6 Saskaņā ar Asociācijas padomes lēmuma Nr. 1/95 1. pantu:
“Neskarot [EEK un Turcijas Asociācijas līguma] un tā papildprotokolu noteikumus, Asociācijas padome šajā lēmumā izklāsta noteikumus iepriekšminētā līguma 2. un 5. pantā noteiktās muitas savienības nobeiguma posma ieviešanai.” [Neoficiāls tulkojums]

- 7 Šī lēmuma I nodaļā par preču brīvu apriti un tirdzniecības politiku ir ietverta I iedaļa “Muitas nodokļu un maksājumu ar līdzvērtīgu iedarbību atcelšana”. Šajā iedaļā iekļautajā šī lēmuma 4. pantā ir noteikts:

“Ievedmuitas un izvedmuitas nodokļi, kā arī citi maksājumi ar līdzvērtīgu iedarbību starp Kopieni un Turciju tiek pilnībā atcelti, sākot ar šā 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.”

- 8 Šīs Asociācijas padomes lēmuma Nr. 1/95 nodaļas II iedaļā “Kvantitatīvu ierobežojumu vai pasākumu ar tiem līdzvērtīgu ietekmi atcelšana” ietilpst 5.–11. pants. Iedaļas 5. pantā ir noteikts:

“Līgumslēdzēju pušu starpā ir aizliegti importa kvantitatīvie ierobežojumi un citi līdzvērtīgi pasākumi.”

- 9 Minētā lēmuma 6. pants ir formulēts šādi:

“Līgumslēdzēju pušu starpā ir aizliegti eksporta kvantitatīvie ierobežojumi un citi līdzvērtīgi pasākumi.”

- 10 Saskaņā ar Asociācijas padomes lēmuma Nr. 1/95 7. pantu:

“5. un 6. pants neliedz piemērot importa, eksporta vai tranzīta aizliegumus vai ierobežojumus, kas pamatojas uz sabiedrības morāles, sabiedriskās kārtības vai valsts drošības apsvērumiem, cilvēku un dzīvnieku dzīvības un veselības vai augu aizsardzības apsvērumiem, nacionālu mākslas, vēsturisku vai arheoloģisku vērtību aizsardzības apsvērumiem vai rūpnieciskā vai komerciālā īpašuma aizsardzības apsvērumiem. Tomēr šādi aizliegumi vai ierobežojumi nedrīkst veidot patvaļīgas diskriminācijas vai slēptu ierobežojumu līdzekļus līgumslēdzēju pušu savstarpējā tirdzniecībā.”

- 11 Šā lēmuma 66. pantā ir paredzēts:

“Šā 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.”

- 12 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 braucieniem daļu, ko veic tās dalībvalsts teritorijā, kuru šķērso tranzītā. Tā neattiecas uz braucieniem 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;

[..].”

Ungārijas tiesības

- 13 1968. gada 14. septembrī Budapeštā parakstītā Līguma par starptautiskajiem autopārvadājumiem, kas noslēgts starp Ungārijas Tautas Republikas Prezidentālo padomi, no vienas puses, un Turcijas Republikas valdību, no otras puses (*Magyar Közlöny* 1969/78 (X.11.); turpmāk tekstā – “Ungārijas un Turcijas līgums”), 18. panta 3. punktā ir noteikts:

“Transportlīdzekļi, ar ko veic kravu pārvadājumus, šķērsojot otras līgumslēdzējas 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, tostarp ar nodokļiem, kas paredzēti par transportlīdzekļiem, kuri pārsniedz maksimālo pieļaujamo svaru, kāds ir pieļaujams atbilstoši otras līgumslēdzējpusē valsts tiesiskajam regulējumam.”

- 14 *Gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény* (1991. gada Likums LXXXII par mehānisko transportlīdzekļu nodokli) (*Magyar Közlöny* 1991/145 (XII. 26.); turpmāk tekstā – “Likums par mehānisko transportlīdzekļu nodokli”) preambula ir formulēta šādi:

“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 nodokli.”

- 15 Saskaņā ar minētā likuma 1. pantu:

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

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

- 16 Šā likuma 10. pantā ir paredzēts, ka “nodokli maksā transportlīdzekļa turētājs”.

- 17 Saskaņā ar Likuma par mehānisko transportlīdzekļu nodokli 11. pantu “nodokļa maksāšanas pienākums sākas dienā, kad tiek iebraukts Ungārijas teritorijā”.

- 18 Šī likuma 15. pantā ir paredzēts:

“1. Gadījumā, kad transportlīdzekļa (vai – šī punkta piemērošanas nolūkiem – sakabinātu transportlīdzekļu) maksimālā masa nepārsniedz 12 tonnas un tas pārvietojas ar pārvadājumu veikšanas atļauju, ko izmanto vietējā satiksmē, ir jāmaksā nodoklis HUF 10 000 [Ungārijas forintu (aptuveni 33 euro)] apmērā attiecīgi par braucienu turp un par braucienu atpakaļ, savukārt, ja 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 (vai – šī punkta piemērošanas nolūkiem – sakabinātu transportlīdzekļu) maksimālā masa nepārsniedz 12 tonnas un tas pārvietojas ar pārvadājumu veikšanas atļauju, ko izmanto tranzītam, ir jāmaksā nodoklis HUF 20 000 [(aptuveni 66 euro)] apmērā attiecīgi par braucienu turp un par braucienu atpakaļ, savukārt, ja 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. Pienākums maksāt nodokli atbilstoši iepriekš minētajiem noteikumiem pastāv arī tad, ja pārvadājumu veikšanas atļauja nav derīga vai nodokļa maksātājs to izmantojis prettiesiski, vai ja tas ir piedalījies ceļu satiksmē bez pārvadājumu veikšanas atļaujas.

2. Nodokļa apmēri, kas 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 nepaļaujot sankcijām, var pārvietoties lielākais 5 km rādiusā no iebraukšanas punkta Ungārijas teritorijā.”

19 Minētā likuma 17. panta 2. punkts ir formulēts šādi:

“Ja nodokļu maksātājs daļēji vai pilnībā nav izpildījis nodokļa maksāšanas pienākumu, muitas iestāde konstatē nodokļu parādu un piemēro nodokļu sodu, kas ir līdzvērtīgs piecārtīgai šī parāda summai. [..]”

20 *Közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény* (1988. gada Likums I par ceļu satiksmi) (*Magyar Közlöny* y 1988/15 (IV. 21.)) 20. panta 1. punkta a) apakšpunktā ir paredzēts, ka “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 Kopienas tiesību aktos”.

21 Saskaņā ar *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.)) 4. pantu:

“1. Kravu autopārvadājumus komerciālā nolūkā vai uz paša rēķina, kas veikti saistībā ar starptautiskajiem autopārvadājumiem cauri Ungārijas teritorijai, var veikt:

- a) ar Kopienas atļauju, kas paredzēta [Regulas Nr. 1072/2009] 4. pantā un izsniegta starptautisko kravu komercpārvadājumus ar autotransportu veikšanas nolūkā [..];
- b) ar Starptautiskā Transporta foruma atļauju [..] vai
- c) ar smago kravas transportlīdzekļu atļauju, kas izsniegta, pamatojoties uz divpusēju vai daudzpusēju nolīgumu,

attiecībā uz attiecīgo darbību.”

22 Saskaņā ar *közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságotól összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet* (Valdības dekrēts Nr. 156/2009

(VII. 29.) par naudas sodu apmēru, kurus 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) (*Magyar Közlöny* 2009/107 (VII. 29.)) 2. pantu:

“[1988. gada Likuma I par ceļu satiksmi] 20. panta 1. punkta a) apakšpunkta nolūkiem un ja vien nav noteikts citādi, pienākums maksāt naudas sodu apmērā, kas ir paredzēts 1. pielikumā, ir jebkurai personai, kura

[..]

b) pārkāpj noteikumus par atļaujām un dokumentiem, kas tiek prasīti, lai veiktu autotransporta pārvadājumu pakalpojumus, kuri paredzēti [Valdības dekrēta Nr. 261/2011 par kravu autopārvadājumiem 4. panta 1. punkta c) apakšpunktā].

Saskaņā ar šī paša dekrēta 1. pielikuma 5. punkta a) apakšpunktu pārvadātājam, kuram nav kravu autotransporta pārvadājumu atļaujas vai kura atļauja nav derīga, ir jāmaksā naudas sods HUF 300 000 [(aptuveni 1000 euro)] apmērā.”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

- 23 *Istanbul Lojistik* ir Turcijā reģistrēta sabiedrība, kura Turcijā un Eiropas Savienībā reģistrētu uzņēmumu vārdā veic kravu autopārvadājumus no Turcijas uz dažādām dalībvalstīm, galvenokārt Vāciju.
- 24 2015. gada 30. martā *Nemzeti Adó- és Vámhivatal* (Valsts nodokļu un muitas pārvalde, Ungārija) Naġlakas [*Nagylak*] (Ungārija) apkārtnē netālu no robežas ar Rumāniju veica pārbaudi sakabinātu transportlīdzekļu apvienojumam, kura maksimālā masa pārsniedz 12 tonnas un kurš ir reģistrēts Turcijā, un kuru ekspluatē *Istanbul Lojistik*. Šai pēdējai bija Ungārijas–Turcijas tranzīta atļauja par attiecīgo smagās kravas transportlīdzekli, ko tā izmantoja tekstila izstrādājumu pārvadājumiem no Turcijas uz Vāciju caur Ungāriju kā tranzītvalsti. Tranzīta atļaujā bija visas Ungārijas tiesiskajā regulējumā prasītās norādes, bet nodokļa marka, kas atbilst par mehāniskajiem transportlīdzekļiem maksājamā nodokļa apmēram un apliecina šī pēdējā apmaksu, nebija ielīmēta minētajā atļaujā.
- 25 Administratīvajos lēmumos, kas pieņemti 2015. gada 31. martā, Valsts nodokļu un muitas pārvalde konstatēja, ka *Istanbul Lojistik* nebija izpildījusi savu nodokļa maksāšanas pienākumu, kas paredzēts Likumā par mehānisko transportlīdzekļu nodokli, un ka līdz ar to tās tranzīta atļauja nebija derīga. Šī iestāde pieprasīja *Istanbul Lojistik* samaksāt summu HUF 60 000 (aptuveni 200 euro) apmērā, kas atbilst minētajam nodoklim, un nodokļu sodu HUF 300 000 (aptuveni 1000 euro) apmērā, kā arī administratīvo naudas sodu tādā pašā apmērā, proti, kopā – HUF 660 000 (aptuveni 2200 euro).
- 26 *Istanbul Lojistik* apstrīdēja šos administratīvos lēmumus otrā līmeņa nodokļu iestādē, kas ar 2015. gada 13. maija lēmumiem tos apstiprināja.
- 27 Tad šī sabiedrība par šiem otrā līmeņa nodokļu iestādes lēmumiem cēla prasību *Szegedi Közigazgatási és Munkaiügyi Bíróság* (Segedas Administratīvo un darba lietu tiesa, Ungārija).
- 28 Savas prasības atbalstam *Istanbul Lojistik* norāda, ka ar attiecīgā Likuma par mehānisko transportlīdzekļu nodokli tiesību normām tiek pārkāptas Asociācijas padomes lēmuma Nr. 1/95 4.–6. panta prasības. Tā apgalvo, ka transportlīdzekļu nodokli var uzskatīt par maksājumu ar muitas nodoklim līdzvērtīgu iedarbību LESD 30. panta un līdz ar to minētā lēmuma 4. panta izpratnē. Tā uzskata, ka šim nodoklim ir gan diskriminējoša, gan aizsargājoša ietekme un tas ierobežo preču brīvu apriti, un tas ir pretrunā Savienības tiesībām.

- 29 Otrā līmeņa nodokļu iestāde lūdz šo prasību noraidīt.
- 30 *Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság* (Segedas Administratīvo un darba lietu tiesa) šaubās par to, vai attiecīgais transportlīdzekļu nodoklis ir maksājums ar muitas nodoklim līdzvērtīgu iedarbību, kas ir pretrunā Asociācijas padomes lēmuma Nr. 1/95 4. pantam. Tā norāda, ka saskaņā ar attiecīgo valsts tiesisko regulējumu transportlīdzekļu, kas reģistrēti kādā dalībvalstī, turētājiem nav jāmaksā šis nodoklis, bet Turcijā reģistrētu transportlīdzekļu turētājiem ir jāmaksā šis nodoklis par tranzītu cauri Ungārijas teritorijai.
- 31 Ja Tiesa uzskatītu, ka transportlīdzekļu nodoklis nav maksājums ar muitas nodoklim līdzvērtīgu iedarbību, iesniedzējtiesas ieskatā, rastos jautājums, vai šis nodoklis nav pasākums ar kvantitatīvam importa ierobežojumam līdzvērtīgu iedarbību un tādējādi pasākums, kas ir pretrunā Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 5. pantam.
- 32 Apstiprinošas atbildes uz šo pēdējo jautājumu gadījumā iesniedzējtiesa vaicā, vai šis nodoklis atbilstoši Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 7. pantam var tikt pamatots ar ceļu satiksmes drošību un kriminālvajāšanu. Tā norāda, ka Likuma par mehānisko transportlīdzekļu nodokli mērķi ir it īpaši ar autotransporta satiksmi saistīto valsts izmaksu labāka sadale, pašvaldību vai galvaspilsētas administratīvo rajonu iestāžu ieņēmumu palielināšana, kā arī sabiedrisko ceļu tīkla uzturēšanai un attīstīšanai vajadzīgā finansējuma iegūšana. Iesniedzējtiesa arī nav pārliecināta par to, vai mehānisko transportlīdzekļu nodoklis ir samērīgs, izvirzīto mērķu sasniegšanas nodrošināšanai piemērots un nediskriminējošs.
- 33 Ja šis nodoklis nav ne maksājums ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību, ne pasākums ar kvantitatīvam importa ierobežojumam līdzvērtīgu iedarbību, iesniedzējtiesa vaicā, vai Ungārijas un Turcijas līguma piemērošana ir saderīga ar LESD 3. panta 2. punktu, kā arī ar Regulu Nr. 1072/2009, jo tā uzskata, ka autotransporta nozare ietilpst Savienības ekskluzīvā kompetencē.
- 34 Iesniedzējtiesai ir arī šaubas par to, vai šis nodoklis nav diskriminējošs attiecībā pret Turcijas autopārvadātājiem EEK un Turcijas Asociācijas līguma 9. panta nozīmē.
- 35 Šādos apstākļos *Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság* (Segedas Administratīvo un darba lietu tiesa) 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 Likumā par mehānisko transportlīdzekļu nodokli un 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 Likumā par mehānisko transportlīdzekļu nodokli un 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 Likumā par mehānisko transportlīdzekļu nodokli un 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 liedz tranzīta dalībvalstij, pamatojoties uz divpusēju līgumu, kas noslēgts ar Turciju transporta jomā, piemērot tādu nodokli, kāds noteikts Likumā par mehānisko transportlīdzekļu nodokli un 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 Likumā par mehānisko transportlīdzekļu nodokli un 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?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

- 36 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 4. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tāds mehānisko transportlīdzekļu nodoklis kā pamatlietā, kas jāmaksā visiem smago kravas transportlīdzekļu, kuri reģistrēti Turcijā un kuri šķērso Ungārijas teritoriju tranzītā, turētājiem ir maksājums ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību šā panta nozīmē.
- 37 No šā lēmuma 1. panta izriet, ka šajā lēmumā tiek noteikta kārtība muitas savienības starp Savienību un Turcijas Republiku nobeiguma posma ieviešanai. Saskaņā ar šī lēmuma 4. pantu, sākot ar šā lēmuma spēkā stāšanās brīdi, ievedmuitas un izvedmuitas nodokļi, kā arī citi maksājumi ar līdzvērtīgu iedarbību starp Kopienību un Turcijas Republiku tiek pilnībā atcelti.
- 38 Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 66. pantā paredzēts, ka tā noteikumi, ciktāl tie ir pēc būtības identiski atbilstošajām EKL (tagad LESD) tiesību normām, ir jāinterpretē atbilstoši Tiesas spriedumiem šajā jomā. Tā kā šī lēmuma 4. pants ir pēc būtības identisks LESD 30. pantam, tas ir jāinterpretē atbilstoši Tiesas judikatūrai attiecībā uz šo pēdējo pantu.
- 39 Tādējādi jāatgādina, ka jebkurš vienpusēji uzlikts finansiāla rakstura maksājums, lai arī cik mazs tas būtu, neatkarīgi no tā nosaukuma un piemērošanas metodes, kurš skar attiecīgās preces sakarā ar robežas šķērsošanu un kurš nav muitas nodoklis parastā izpratnē, ir uzskatāms par maksājumu ar tam līdzvērtīgu iedarbību LESD 28. un 30. panta izpratnē (spriedumi, 2007. gada 18. janvāris, *Brzeziński*, C-313/05, EU:C:2007:33, 22. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī 2014. gada 2. oktobris, *Orgacom*, C-254/13, EU:C:2014:2251, 23. punkts). Maksājumu ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību aizlieguma pamatojums ir meklējams tajā, ka šie maksājumi rada šķērsli, jo tie mākslīgi palielina importēto vai eksportēto preču cenu salīdzinājumā ar valsts precēm (spriedums, 1991. gada 21. marts, Komisija/Itālija, C-209/89, EU:C:1991:139, 7. punkts).
- 40 Turklāt maksājumi ar šiem nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību ir aizliegti neatkarīgi no mērķa, kādēļ tie ieviesti, un no tiem gūto ieņēmumu izlietojuma (spriedums, 2007. gada 21. jūnijs, Komisija/Itālija, C-173/05, EU:C:2007:362, 42. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 41 Jāatgādina arī, ka LESD 36. pantā minētais pamatojums attiecas vienīgi uz pasākumiem ar kvantitatīviem ierobežojumiem līdzvērtīgu iedarbību, nevis uz maksājumiem ar muitas nodoklim līdzvērtīgu iedarbību (it īpaši skat. spriedumu, 1988. gada 14. jūnijs, *Dansk Denkavit*, 29/87, EU:C:1988:299, 32. punkts).

- 42 Turklāt muitas savienība katrā ziņā nozīmē, ka starp dalībvalstīm tiek nodrošināta preču brīva aprīte. Šī brīvība nevar tikt pilnībā īstenota, ja dalībvalstīm ir iespēja jebkādā veidā ierobežot vai traucēt preču aprīti tranzītā. Tāpēc kā muitas savienības rezultāts un ņemot vērā dalībvalstu savstarpējās intereses, ir jāatzīst vispārējā preču tranzīta brīvības principa Savienībā pastāvēšana (spriedums, 2007. gada 21. jūnijs, Komisija/Itālija, C-173/05, EU:C:2007:362, 31. punkts un tajā minētā judikatūra). Dalībvalstis pārkāptu šo principu, ja tās precēm, kas to teritorijā atrodas tranzītā, piemērotu tranzīta nodevas vai jebkurus citus nodokļus attiecībā uz tranzītu (spriedums, 1983. gada 16. marts, *SIOT*, 266/81, EU:C:1983:77, 19. punkts).
- 43 Jānorāda arī, ka Tiesa jau ir nospriedusi, ka uz nodokli, attiecībā uz kuru darbība, par ko tas jāmaksā, ir preču pārvadāšana un kurš tiek iekasēts nevis par pašu produktu, bet par darbību, kas jāveic saistībā ar šo produktu, var attiekties LESD 30. pants (spriedums, 2008. gada 17. jūlijs, *Essent Netwerk Noord u.c.*, C-206/06, EU:C:2008:413, 44. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra). Šāds nodoklis skar šīs preces pat tad, ja tas tiek iekasēts par to transportēšanu vai ceļu izmantošanu un to vispirms maksā kravas transportlīdzekļa turētājs (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1997. gada 17. jūlijs, *Haahr Petroleum*, C-90/94, EU:C:1997:368, 38. punkts).
- 44 Šā sprieduma 37. un 38. punktā izklāstīto iemeslu dēļ LESD tiesību normu par preču brīvu aprīti Savienībā interpretācija ir attiecināma uz tiesību normām par preču brīvu aprīti muitas savienībā, kura izriet no EEK un Turcijas Asociācijas līguma.
- 45 Šajā gadījumā Likums par mehānisko transportlīdzekļu nodokli, par kuru ir runa pamatlietā, paredz, ka – attiecībā uz kravas transportlīdzekļiem, kuri ir reģistrēti trešajā valstī, – nodoklis par tiem gan turpceļā, gan atpakaļceļā ir jāmaksā brīdī, kad tie ie brauc Ungārijas teritorijā. Šā nodokļa apmērs ir atkarīgs no kritērijiem, kuri ir saistīti tostarp ar preču, kas var tikt pārvadātas, daudzumu un to galamērķi.
- 46 Tādējādi, ņemot vērā šā sprieduma 40.–43. punktā minēto judikatūru, jāatzīst, ka, kaut arī mehānisko transportlīdzekļu nodoklis netiek iekasēts par precēm kā tādām, tas skar preces, kuras tiek pārvadātas ar trešā valstī, proti, Turcijā reģistrētiem transportlīdzekļiem, tiem šķērsojot Ungārijas robežu, nevis, kā to apgalvo Ungārijas un Itālijas valdības, par transporta pakalpojumu.
- 47 Šajā ziņā, ņemot vērā šā sprieduma 39.–41. pantā minēto judikatūru, nav nozīmes tam, kā apgalvo Ungārijas valdība, ka šī nodokļa apjoms ir neliels un ka tā uzlikšanu pamato nepieciešamība nodrošināt valsts ceļu tīkla uzturēšanu un šī transporta veida radītais kaitējums videi.
- 48 No tā izriet, ka tāds mehānisko transportlīdzekļu nodoklis kā pamatlietā ir maksājums ar muitas nodoklim līdzvērtīgu iedarbību Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 4. panta nozīmē, jo tas ir vienpusēji uzlikts finansiāla rakstura maksājums, kurš skar preces saistībā ar to, ka tās šķērso robežu.
- 49 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Asociācijas padomes Lēmuma Nr. 1/95 4. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tāds mehānisko transportlīdzekļu nodoklis kā pamatlietā, kas jāmaksā smago kravas transportlīdzekļu, kuri reģistrēti Turcijā un kuri šķērso Ungārijas teritoriju tranzītā, turētājiem, ir maksājums ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību šā panta nozīmē.
- 50 Ņemot vērā atbildi uz pirmo jautājumu, uz otro līdz ceturto jautājumu nav jāatbild.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 51 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēti pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (otrā palāta) nospriež:

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 nodoklis kā pamatlieta, kas jāmaksā smago kravas transportlīdzekļu, kuri reģistrēti Turcijā un kuri šķērso Ungārijas teritoriju tranzītā, turētājiem, ir maksājums ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību šā panta nozīmē.

[Paraksti]