



Jurisprudentie

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL
H. SAUGMANDSGAARD ØE
van 6 april 2017¹

Zaak C-65/16

Istanbul Lojistik Ltd
tegen
Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság

[verzoek van de Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (bestuurs- en arbeidsrechter Szeged, Hongarije) om een prejudiciële beslissing]

„Prejudiciële verwijzing – Internationaal vervoer over de weg – Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Economische Gemeenschap en Turkije – Artikel 9 – Besluit nr. 1/95 van de Associatieraad EG-Turkije – Artikelen 4, 5 en 7 – Vrij verkeer van goederen – Motorrijtuigenbelasting – Heffing met betrekking tot in Turkije geregistreerde zware vrachtoertuigen die Hongarije als lidstaat van doorvoer gebruiken – Door een lidstaat gesloten bilaterale overeenkomst met Turkije – Artikel 3, lid 2, VWEU – Verordening (EG) nr. 1072/2009 – Artikel 1”

I. Inleiding

1. Het verzoek van de Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (bestuurs- en arbeidsrechter Szeged, Hongarije) om een prejudiciële beslissing vindt plaats in het kader van een geding tussen een Turkse vervoeronderneming en de Hongaarse belastingdienst, die de onderneming heeft onderworpen aan de betaling van bedragen die verschuldigd zijn wegens bij Hongaarse wetgeving vastgestelde motorrijtuigenbelasting.
2. Krachtens deze wetgeving wordt een belasting geheven op zware vrachtoertuigen die zijn geregistreerd in een niet-lidstaat van de Europese Unie, in het onderhavige geval Turkije, en die worden gebruikt voor goederenvervoer, telkens wanneer zij de Hongaarse grens overschrijden om over het Hongaarse grondgebied naar een andere lidstaat te gaan.
3. De verwijzende rechter wenst van het Hof te vernemen of een dergelijke nationale regeling verenigbaar is met de vereisten van het recht van de Unie, met name met de voorschriften die zijn voortgevloeid uit de Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Economische Gemeenschap en de Republiek Turkije² (hierna: „associatieovereenkomst EEG-Turkije”).³

1 Oorspronkelijke taal: Frans.

2 Overeenkomst die op 12 september 1963 te Ankara is ondertekend door de Republiek Turkije, enerzijds, en door de lidstaten van de EEG en de Gemeenschap, anderzijds, en die namens laatstgenoemde is gesloten, goedgekeurd en bevestigd bij besluit 64/732/EEG van de Raad van 23 december 1963 (PB 1964, 217, blz. 3685).

3 Een soortgelijke problematiek is voorgelegd aan het Hof in de aanhangige zaak CX (C-629/16).

4. Hij vraagt om te beginnen of de bepalingen van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad EG-Turkije⁴ (hierna: „besluit nr. 1/95 van de Associatieraad”) in de weg staan aan een belasting zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, voor zover het een heffing van gelijke werking als een douanerecht vormt in de zin van artikel 4 van dat besluit of, indien dat niet het geval is, een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve invoerbepanking in de zin van artikel 5 van genoemd besluit, een maatregel die mogelijk zou kunnen worden gerechtvaardigd door de in artikel 7 ervan voorziene afwijkingsgronden.

5. Vervolgens wenst hij te vernemen of dat soort belasting in strijd is met artikel 9 van de associatieovereenkomst EEG-Turkije, dat elke discriminatie uit hoofde van nationaliteit verbiedt.

6. Ten slotte verzoekt hij het Hof om vast te stellen of artikel 3, lid 2, VWEU, en artikel 1, lid 2 en lid 3, onder a), van verordening (EG) nr. 1072/2009, die de gemeenschappelijke regels vaststelt voor de toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg⁵, eraan in de weg staan dat de autoriteiten van een lidstaat een dergelijke belasting kunnen heffen op basis van een met een derde land gesloten bilaterale overeenkomst op het gebied van vervoer, in het onderhavige geval een overeenkomst die door Hongarije is gesloten met de Republiek Turkije.

7. Om de hierna uiteengezette redenen ben ik van mening dat de eerste gestelde prejudiciële vraag aldus bevestigend moet worden beantwoord, in die zin dat een nationale maatregel zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, een heffing van gelijke werking als een douanerecht vormt die in strijd is met artikel 4 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad, en dat het derhalve niet noodzakelijk zal zijn dat het Hof de andere prejudiciële vragen beantwoordt, waarover ik niettemin subsidiair opmerkingen zal maken.

II. Toepasselijke bepalingen

A. *Recht van de Unie*

1. *Associatieovereenkomst EEG-Turkije en het bijbehorende Aanvullend Protocol*

8. Krachtens artikel 9 van de associatieovereenkomst EEG-Turkije „[erkennen] [d]e overeenkomstsluitende partijen [...], dat binnen de werkingssfeer van de Overeenkomst, en onverminderd de bijzondere bepalingen die krachtens artikel 8 zouden kunnen worden vastgesteld, elke discriminatie uit hoofde van nationaliteit is verboden, overeenkomstig het in artikel 7 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap vermelde beginsel”.

9. Het Aanvullend Protocol bij de associatieovereenkomst EEG-Turkije, dat op 23 november 1970 is ondertekend te Brussel⁶, maakt integrerend deel uit van deze overeenkomst.⁷ Artikel 41 ervan bepaalt dat de Associatieraad, overeenkomstig de beginselen van de artikelen 13 en 14 van de associatieovereenkomst, het ritme bepaalt waarin, en de wijze waarop, de partijen onderling geleidelijk de beperkingen met betrekking tot de vrijheid van vestiging en het vrij verrichten van diensten opheffen.

4 Besluit van 22 december 1995 inzake de tenuitvoerlegging van de slotfase van de douane-unie (PB 1996, L 35, blz. 1).

5 Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 (PB 2009, L 300, blz. 72).

6 Het protocol is namens de Gemeenschap gesloten, goedgekeurd en bevestigd bij verordening (EEG) nr. 2760/72 van de Raad van 19 december 1972 (PB 1972, L 293, blz. 1).

7 Overeenkomstig artikel 62 van genoemd protocol.

10. Krachtens artikel 42, lid 1, van dat protocol „[breidt] [d]e Associatieraad [...], op de wijze die hij vaststelt met inachtneming van met name de geografische ligging van Turkije, het toepassingsgebied van de bepalingen van het Verdrag tot oprichting van de Gemeenschap die van toepassing zijn op het vervoer uit tot Turkije. Hij kan onder dezelfde voorwaarden het toepassingsgebied van de besluiten welke uit hoofde van deze bepalingen inzake het vervoer [...] over de weg [...] door de Gemeenschap zijn genomen tot Turkije uitbreiden.”

2. Besluit nr. 1/95 van de Associatieraad

11. Krachtens artikel 1 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad „[stelt de Associatieraad,] [o]nverminderd de bepalingen van de [associatieovereenkomst EEG-Turkije] en de aanvullende en complementaire protocollen daarop, [...] hierbij de regels voor de tenuitvoerlegging van de slotfase van de in de artikelen 2 en 5 van voornoemde overeenkomst voorziene douane-unie vast.”

12. In deel I, met als opschrift „Afschaffing van de douanerechten en heffingen van gelijke werking”, van hoofdstuk 1, met als opschrift „Vrij verkeer van goederen en handelspolitiek”, van dat besluit, bepaalt artikel 4 dat „[d]e in- en uitvoerrechten en heffingen van gelijke werking als een douanerecht tussen de Gemeenschap en Turkije [...] bij het van kracht worden van dit besluit volledig [worden] opgeheven. De Gemeenschap en Turkije onthouden zich er vanaf die datum van nieuwe in- en uitvoerrechten of heffingen van gelijke werking in te voeren. Deze bepalingen gelden eveneens voor de douanerechten van fiscale aard.”

13. In deel II van genoemd hoofdstuk 1, met als opschrift „Afschaffing van de kwantitatieve beperkingen en maatregelen van gelijke werking”, bepaalt artikel 5 dat „[k]wantitatieve invoerbeperkingen en alle maatregelen van gelijke werking [...] tussen de overeenkomstsluitende partijen [zijn] verboden”.

14. Krachtens artikel 7 van dat besluit „[vormen] [d]e bepalingen van de artikelen 5 en 6 [...] geen beletsel voor verboden of beperkingen van invoer, uitvoer of doorvoer, welke gerechtvaardigd zijn uit hoofde van bescherming van de openbare zedelijkheid, de openbare orde, de openbare veiligheid, de gezondheid en het leven van personen, dieren of planten, het nationaal artistiek, historisch en archeologisch bezit of uit hoofde van bescherming van de industriële en commerciële eigendom. Deze verboden of beperkingen mogen echter geen middel tot willekeurige discriminatie noch een verkapte beperking van de handel tussen de overeenkomstsluitende partijen vormen.”

15. In hoofdstuk VI van genoemd besluit, met als opschrift „Algemene slotbepalingen”, bepaalt artikel 66 dat „[d]e bepalingen van dit besluit [...], voor zover zij wezenlijk gelijk zijn aan de dienovereenkomstige voorschriften van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de tenuitvoerlegging en de toepassing daarvan op de onder de douane-unie vallende producten, [worden] uitgelegd overeenkomstig de ter zake dienende jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen”.

3. Verordening nr. 1072/2009

16. Artikel 1 van verordening nr. 1072/2009, met als opschrift „Toepassingsgebied”, bepaalt:

„1. Deze verordening is van toepassing op het internationale goederenvervoer over de weg voor rekening van derden voor trajecten op het grondgebied van de Gemeenschap.

2. In geval van vervoer vanuit een lidstaat naar een derde land en omgekeerd is deze verordening van toepassing op het traject op het grondgebied van iedere lidstaat van doorvoer. Zij is niet van toepassing op het traject over het grondgebied van de lidstaat waar de goederen worden geladen of gelost, zolang niet de noodzakelijke overeenkomst tussen de Gemeenschap en het betrokken derde land is gesloten.

3. In afwachting van de sluiting van de in lid 2 bedoelde overeenkomsten, laat deze verordening onverlet:

a) de bepalingen inzake vervoer vanuit een lidstaat naar een derde land en omgekeerd die zijn opgenomen in de tussen lidstaten en deze derde landen gesloten bilaterale overeenkomsten;

[...]"

17. Artikel 2, punt 1, van verordening nr. 1072/2009 omschrijft het begrip „voertuig” als bedoeld in deze verordening als „een in een lidstaat geregistreerd motorvoertuig of een samenstel van voertuigen waarvan ten minste het trekkende voertuig in een lidstaat is geregistreerd, dat uitsluitend wordt gebruikt voor vervoer van goederen”.

B. Nationaal recht

1. Overeenkomst Hongarije-Turkije

18. De overeenkomst tussen de presidentiële raad en de regering van de Volksrepubliek Hongarije, enerzijds, en de regering van de Republiek Turkije, anderzijds, met betrekking tot het internationaal vervoer over de weg is ondertekend te Boedapest op 14 september 1968⁸ (hierna: „overeenkomst Hongarije-Turkije”).

19. Artikel 18, lid 2, van genoemde overeenkomst bepaalt dat „[v]oertuigen die goederen vervoeren tussen het grondgebied van beide overeenkomstsluitende partijen, met inbegrip van de lege rit, zijn vrijgesteld van belastingen, toeslagen, rechten en heffingen die op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij moeten worden betaald voor het desbetreffende vervoer of wegens het houderschap van het voertuig of voor het gebruik van de wegen”. Volgens lid 3 van datzelfde artikel „[zijn] [v]oertuigen die goederen vervoeren over het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij, met inbegrip van de lege rit, [...] onderworpen aan de belastingen, toeslagen, rechten en heffingen die moeten worden betaald voor het goederenvervoer en om de kosten te dekken die verband houden met het onderhoud en het herstel van de wegen [...]”.

2. Wet op de motorrijtuigenbelasting

20. Volgens de considerans van de gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény (wet nr. LXXXII van 1991 op de motorrijtuigenbelasting)⁹ (hierna: „wet op de motorrijtuigenbelasting”) „[stelt] [d]e Nationale Vergadering [...], in het belang van een betere verdeling van de overheidsuitgaven die verband houden met het gemotoriseerd verkeer, de verhoging van de inkomsten van de gemeenten of, in de hoofdstad, van de arrondissementen, en de uitbreiding van de financiële middelen die noodzakelijk zijn voor het onderhoud en de ontwikkeling van het openbaar wegennet, deze wet op de motorrijtuigenbelasting vast”.

21. § 1 van deze wet luidt als volgt:

„1. De motorrijtuigenbelasting moet worden betaald over elk voertuig of aanhangwagen voorzien van Hongaarse kentekenplaten, evenals over elk in het buitenland geregistreerd zwaar vrachtvoertuig dat op het Hongaarse grondgebied aan het verkeer deelneemt (hierna gezamenlijk: ‚voertuig’) [...].

⁸ De Hongaarse regering verwijst dienaangaande naar de bepalingen van besluit nr. 29/1969, dat kracht van wet heeft en de afkondiging van genoemde overeenkomst in Hongarije betreft, *Magyar Közlöny* 1969/78 (X.11.).

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

2. Deze wet is niet van toepassing op [...], in de categorie in het buitenland geregistreerde zware vrachtvoertuigen, die welke die zijn geregistreerd in een lidstaat van de Europese Unie.”

22. Hoofdstuk II van de wet op de motorrijtuigenbelasting stelt de voorwaarden vast inzake „de belasting op nationale voertuigen”. Het bedrag van de jaarlijks te betalen belasting over de in Hongarije geregistreerde zware vrachtvoertuigen is afhankelijk van het gewicht van het betrokken voertuig, het ophangingsysteem en de milieu-indeling ervan.

23. § 6 van deze wet bepaalt dat de belastinggrondslag overeenkomt met het in het officiële register opgegeven leeggewicht van het zware vrachtvoertuig, verhoogd met 50 % van het laadvermogen (nuttige lading).

24. Krachtens § 7, lid 2, van genoemde wet bedraagt het belastingtarief voor elke aangevangen 100 kilogram van de belastinggrondslag, 850 Hongaarse forint (HUF) (ongeveer 3 EUR) voor zware vrachtvoertuigen voorzien van pneumatische ophanging of van een vergelijkbaar ophangingsysteem, en 1 380 HUF (ongeveer 5 EUR) voor andere zware vrachtvoertuigen.

25. § 8 van dezelfde wet vermeldt de criteria op grond waarvan aanspraak kan worden gemaakt op een belastingvermindering van 20 tot 30 %, afhankelijk van de code van de milieucategorie waar het betrokken zware vrachtvoertuig onder valt.

26. Hoofdstuk III van de wet op de motorrijtuigenbelasting stelt de voorwaarden vast inzake „de belasting op in het buitenland geregistreerde voertuigen”.

27. Krachtens § 10 van deze wet, „[is] [d]e belasting [...] verschuldigd door de houder van het voertuig” en krachtens § 11 ervan „[vangt] [d]e belastingplicht [...] aan op de dag van binnenkomst op het grondgebied van Hongarije”.

28. § 15 van genoemde wet bepaalt:

„1. In het geval [...] van een voertuig met een maximum laadgewicht van meer dan 12 ton dat aan het verkeer deelneemt met een vervoervergunning voor bestemmingsvervoer, moet een belasting van 30 000 HUF (ongeveer 100 EUR) worden betaald voor respectievelijk de heen- en de terugrit. In het geval [...] van een voertuig met een maximum laadgewicht van meer dan 12 ton dat aan het verkeer deelneemt met een voor doorvoer gebruikte vervoervergunning, moet een belasting van 60 000 HUF (ongeveer 200 EUR) worden betaald voor respectievelijk de heen- en de terugrit. [...]

2. De bedragen van de in lid 1 vastgestelde belasting zijn bestemd voor een heen- of een terugrit en voor een verblijf op Hongaars grondgebied van maximaal 48 uur per rit. Wanneer het verblijf langer duurt, is de belasting overeenkomstig de bepalingen van lid 1 hierboven verschuldigd voor elke aangevangen nieuwe periode van 48 uur. [...]

3. Het bedrag van de overeenkomstig lid 1 verschuldigde belasting wordt betaald door middel van de aanschaf van een belastingzegel, die moet worden aangebracht op de vergunning voor vervoer over de weg – in geval van bestemmingsvervoer voor het geheel van de duur van het vervoer en in geval van doorvoer afzonderlijk voor de heen- en de terugrit – op het moment van binnenkomst op het Hongaarse grondgebied. Wanneer de zegel is of de zegels zijn aangebracht, is de belastingplichtige verplicht de datum en het tijdstip van binnenkomst daarop aan te geven (jaar-maand-dag-tijdstip). Wanneer niet is voldaan aan de betalingsverplichting (belastingzegel), is het slechts mogelijk deel te nemen aan het verkeer met de aan belastingheffing onderworpen vervoervergunning, zonder zich aan sancties bloot te stellen, binnen een straal van maximaal 5 km rond het punt van binnenkomst op het Hongaarse grondgebied.”

29. § 17, lid 2, van dezelfde wet bepaalt dat „[w]anneer de belastingplichtige gedeeltelijk of geheel niet heeft voldaan aan zijn verplichting de belasting te betalen, [...] de douanediens de belastingschuld vast[stelt], alsmede een fiscale geldboete die overeenkomt met vijfmaal het bedrag van deze schuld [...]”.

3. Wet betreffende het wegverkeer en regeringsbesluit nr. 156/2009

30. Krachtens § 20, lid 1, onder a), van de közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (wet nr. I van 1988 betreffende het wegverkeer)¹⁰ (hierna: „wet betreffende het wegverkeer”) kan van eenieder die de bepalingen heeft geschonden met betrekking tot nationale of internationale vervoerdiensten over de weg (personenvervoer of goederenvervoer) welke aan een vergunning en aan het bezit van een document zijn onderworpen, zoals dat is bepaald in deze wet of in wettelijke handelingen of specifieke regelingen, of in rechtshandelingen van de Unie, de betaling van een geldboete worden geëist.

31. § 2, onder b), van de 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 [regeringsbesluit nr. 156/2009 (VII.29.) betreffende het bedrag van de geldboeten die kunnen worden opgelegd in geval van schending van bepaalde bepalingen inzake het vervoer van goederen en van personen over de weg en inzake het wegverkeer, alsmede betreffende de taken van de overheid in verband met het opleggen van een geldboete]¹¹ bepaalt in de in het onderhavige geval toepasselijke versie:

„Voor de toepassing van § 20, lid 1, onder a), van de [wet betreffende het wegverkeer], en behoudens andersluidende bepalingen, moet eenieder die [...] de bepalingen inzake de vereiste vergunningen en documenten om vervoerdiensten over de weg te verrichten, zoals voorzien in de §§ 3 tot en met 34 van het [regeringsbesluit nr. 261/2011¹²], schendt, een geldboete betalen ter hoogte van een in bijlage 1 vastgesteld bedrag.”

32. Krachtens punt 5, onder a), van bijlage 1 bij datzelfde besluit moet de vervoerder die in het bezit is van een ongeldige vergunning voor goederenvervoer over de weg een geldboete betalen van 300 000 HUF (ongeveer 980 EUR).

III. Hoofdgeding, prejudiciële vragen en procedure bij het Hof

33. Istanbul Lojistik Ltd is een in Turkije geregistreerde handelmaatschappij, die voor rekening van in Turkije en in de Unie gevestigde ondernemingen vanuit Turkije goederenvervoer over de weg verricht naar lidstaten van de Unie, en daarbij met name Hongarije als lidstaat van doorvoer gebruikt.

34. Op 30 maart 2015 heeft de Nemzeti Adó- és Vámhivatal (Hongaarse belasting- en douanediens; hierna: „Hongaarse douane”) in de buurt van Nagylak (Hongarije), nabij de grens met Roemenië, een inspectie uitgevoerd van een samenstel van voertuigen¹³ met een maximum laadgewicht van meer dan 12 ton, geregistreerd in Turkije en geëxploiteerd door Istanbul Lojistik. Istanbul Lojistik beschikte voor het betrokken zware vrachtvoertuig over een doorvoervergunning Hongarije-Turkije, die zij gebruikte

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 [regeringsbesluit nr. 261/2011 (XII.7.) betreffende commercieel goederenvervoer over de weg, goederenvervoer voor eigen rekening, commercieel passagiersvervoer met autobussen en personenvervoer voor eigen rekening, alsmede tot wijziging van de desbetreffende voorschriften], *Magyar Közlöny* 2011/146 (XII.7.).

¹³ Ik preciseer dat in het recht van de Unie het begrip „een samenstel van voertuigen” met name voorkomt in artikel 2, punt 1, van verordening nr. 1072/2009.

om textielproducten van Turkije, via Hongarije, naar Duitsland te vervoeren. Deze vergunning bevatte alle door de Hongaarse wetgeving vereiste gegevens, maar de bij het bedrag van de vereiste motorrijtuigenbelasting behorende belastingzegel die bewijst dat dat bedrag is betaald, was niet op genoemde vergunning aangebracht.

35. In de administratieve besluiten die de Hongaarse douane na genoemde inspectie op 31 maart 2015 heeft vastgesteld, is geconstateerd dat Istanbul Lojistik niet had voldaan aan haar belastingverplichtingen krachtens de Hongaarse wet op de motorrijtuigenbelasting en dat haar doorvoervergunning bijgevolg niet geldig was. De Hongaarse douane heeft Istanbul Lojistik de betaling opgelegd van een met genoemde belasting overeenkomende belastingschuld van 60 000 HUF (ongeveer 200 EUR), van een fiscale geldboete van 300 000 HUF (ongeveer 980 EUR) en van een bestuurlijke geldboete van 300 000 HUF, dus een totaalbedrag van 660 000 HUF (ongeveer 2 150 EUR).

36. Istanbul Lojistik heeft deze administratieve besluiten aangevochten bij de Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság (Hongaarse belasting- en douanedienst, directie bezwaar; hierna: „belastingdienst, directie bezwaar”), die bij besluiten van 13 mei 2015 de bestreden besluiten heeft bevestigd.

37. Genoemde onderneming heeft tegen deze laatstgenoemde besluiten beroep ingesteld bij de Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság.

38. Istanbul Lojistik voert ter ondersteuning van haar beroep aan dat de aan de orde zijnde bepalingen van de wet op de motorrijtuigenbelasting de artikelen 4 tot en met 6 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad schenden. Zij stelt dat de belasting die wordt geheven over voertuigen die zijn geregistreerd in niet-lidstaten van de Unie in geval van doorvoer via Hongarije kan worden aangemerkt als een heffing van gelijke werking als een douanerecht in de zin van artikel 30 VWEU en derhalve van artikel 4 van genoemd besluit. Volgens verzoekster leidt deze belasting zowel tot discriminatie als tot bescherming van de markt en vormt zij een met het recht van de Unie strijdige beperking van het vrij verkeer van goederen.

39. De belastingdienst, directie bezwaar, concludeert in verweer tot verwerping van het beroep. Hij stelt dat hij heeft gehandeld krachtens een nationale regeling betreffende vervoer, een gebied waarop artikel 4, lid 2, onder g), VWEU Hongarije toestaat om regels op te stellen en reeds vastgestelde regels toe te passen. Hij voegt daaraan toe dat de motorrijtuigenbelasting een bij internationaal vervoer behorende uitgave vormt die niet kan worden aangemerkt als een douanerecht of een heffing van gelijke werking. Hij stelt bovendien dat, zelfs indien de bepalingen betreffende de douane-unie in het onderhavige geval toepasselijk waren verklaard, Hongarije gerechtigd zou zijn het vrij verkeer van uit Turkije afkomstige goederen te beperken in het kader van in artikel 36 VWEU bedoelde uitzonderingen van openbaar belang, met name die met betrekking tot de verkeersveiligheid en de openbare orde op het gebied van de rechtshandhaving. Ten slotte stelt hij dat verordening nr. 1072/2009 Hongarije niet verbiedt om door middel van bilaterale overeenkomsten het internationaal goederenvervoer over de weg tussen zijn grondgebied en dat van Turkije te regelen.

40. Tegen deze achtergrond heeft de Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság bij besluit van 18 januari 2016, ingekomen ter griffie van het Hof op 8 februari 2016, besloten de behandeling van de zaak te schorsen en het Hof de volgende prejudiciële vragen voor te leggen:

„1) Moet artikel 4 van [besluit nr. 1/95 van de Associatieraad] aldus worden uitgelegd dat een belasting op voertuigen zoals [die is] voorzien in de Hongaarse wet op de motorrijtuigenbelasting [en die] krachtens [deze wet] wordt geheven over in Turkije geregistreerde zware vrachtoertuigen, die worden geëxploiteerd door een Turkse vervoerder en worden gebruikt voor goederenvervoer, wegens het overschrijden van de Hongaarse grens om, vanuit Turkije en via Hongarije als lidstaat van doorvoer, een andere lidstaat te bereiken, een heffing van gelijke werking als een douanerecht is en zich dus niet verdraagt met dat artikel?

- 2) a) Indien de eerste prejudiciële vraag ontkennend wordt beantwoord, moet artikel 5 van [besluit nr. 1/95 van de Associatieraad] dan aldus worden uitgelegd dat een belasting op voertuigen zoals [die is] voorzien in de Hongaarse wet op de motorrijtuigenbelasting [en die] krachtens [deze wet] wordt geheven over in Turkije geregistreerde zware vrachtvoertuigen, die worden geëxploiteerd door een Turkse vervoerder en worden gebruikt voor goederenvervoer, wegens het overschrijden van de Hongaarse grens om, vanuit Turkije en via Hongarije als lidstaat van doorvoer, een andere lidstaat te bereiken, een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve beperking is en zich dus niet verdraagt met dat artikel?
- b) Moet artikel 7 van [besluit nr. 1/95 van de Associatieraad] aldus worden uitgelegd dat er om redenen van verkeersveiligheid en rechtshandhaving een belasting op voertuigen kan worden toegepast zoals [die is] voorzien in de Hongaarse wet op de motorrijtuigenbelasting [en die] krachtens [deze wet] wordt geheven over in Turkije geregistreerde zware vrachtvoertuigen, die worden geëxploiteerd door een Turkse vervoerder en worden gebruikt voor goederenvervoer, wegens het overschrijden van de Hongaarse grens om, vanuit Turkije en via Hongarije als lidstaat van doorvoer, een andere lidstaat te bereiken?
- 3) Moeten artikel 3, lid 2, VWEU en artikel 1, lid 2 en lid 3, onder a), van verordening nr. 1072/2009 aldus worden uitgelegd dat zij zich ertegen verzetten dat de lidstaat van doorvoer op grond van een met Turkije gesloten bilaterale overeenkomst betreffende vervoer een belasting op voertuigen toepast zoals [die is] voorzien in de Hongaarse wet op de motorrijtuigenbelasting [en die] krachtens [deze wet] wordt geheven over in Turkije geregistreerde zware vrachtvoertuigen, die worden geëxploiteerd door een Turkse vervoerder en worden gebruikt voor goederenvervoer, wegens het overschrijden van de Hongaarse grens om, vanuit Turkije en via Hongarije als lidstaat van doorvoer, een andere lidstaat te bereiken?
- 4) Moet artikel 9 van de [associatieovereenkomst EEG-Turkije] aldus worden uitgelegd dat een belasting op voertuigen zoals [die is] voorzien in de Hongaarse wet op de motorrijtuigenbelasting [en die] krachtens [deze wet] wordt geheven over in Turkije geregistreerde zware vrachtvoertuigen, die worden geëxploiteerd door een Turkse vervoerder en worden gebruikt voor goederenvervoer, wegens het overschrijden van de Hongaarse grens om, vanuit Turkije en via Hongarije als lidstaat van doorvoer, een andere lidstaat te bereiken, is aan te merken als discriminatie op grond van nationaliteit en zich dus niet verdraagt met dat artikel?"

41. Schriftelijke opmerkingen zijn ingediend door Istanbul Lojistik, de Hongaarse en de Italiaanse regering, alsmede door de Europese Commissie. Bij brief van 24 november 2016 heeft het Hof overeenkomstig artikel 61, lid 1, van zijn Reglement voor de procesvoering de Hongaarse regering verzocht om vóór de terechtzitting schriftelijk een vraag te beantwoorden, aan welk verzoek gevolg is gegeven. Ter terechtzitting van 19 januari 2017 waren Istanbul Lojistik, de Hongaarse regering en de Commissie vertegenwoordigd.

IV. Beoordeling

A. Inleidende opmerkingen

42. Volgens de considerans van de Hongaarse wet op de motorrijtuigenbelasting, vastgesteld in 1991, is de belangrijkste doelstelling van deze belasting de financiering van het onderhoud van het openbaar wegennet. De belasting wordt geheven over alle in Hongarije geregistreerde voertuigen en over alle zware vrachtvoertuigen die in het buitenland zijn geregistreerd en op het Hongaarse grondgebied aan het verkeer deelnemen, met uitzondering van die welke in een andere lidstaat van de Unie zijn

geregistreerd.¹⁴ De precieze reden voor deze vrijstelling blijkt niet uit de verwijzingsbeslissing.¹⁵

43. De frequentie van heffing en de berekeningsmethode van de motorrijtuigenbelasting is afhankelijk van de plaats van registratie van het betrokken voertuig. Wanneer het in Hongarije is geregistreerd, moet de belasting jaarlijks worden betaald en is het te betalen bedrag afhankelijk van verschillende kenmerken van het voertuig, zoals het leeggewicht en het laadvermogen ervan, de mogelijke uitrusting ervan met pneumatische ophanging en de invloed ervan op het milieu.¹⁶ Indien het daarentegen gaat om een in een derde land geregistreerd zwaar vrachtvoertuig, is de houder ervan verplicht om de belasting te betalen, door middel van de aanschaf van een belastingzegel, bij elke binnenkomst op het Hongaarse grondgebied. Wanneer, zoals in het hoofdgeding, een dergelijk buitenlands voertuig is voorzien van een doorvoervergunning over dat grondgebied, is de prijs van de zegel, namelijk 60 000 HUF (ongeveer 200 EUR), zowel voor de heenrit als voor de terugrit verschuldigd en moet opnieuw worden betaald zodra het verblijf op dat grondgebied langer duurt dan 48 uur.¹⁷

44. Genoemde wet bepaalt dat het nalaten de belasting te betalen wordt bestraft met een fiscale boete van een bedrag dat overeenkomt met vijfmaal het bedrag dat niet is betaald.¹⁸ Bovendien voorziet de wet betreffende het wegverkeer, van 1988, in een bestuurlijke geldboete, die moet worden betaald wegens deelname aan het verkeer op het Hongaarse grondgebied zonder over de vereiste documenten te beschikken, en waarvan het bedrag bij regeringsbesluit nr. 156/2009 is vastgesteld op 300 000 HUF (ongeveer 980 EUR).¹⁹

45. Overeenkomstig deze nationale bepalingen heeft de Hongaarse belastingdienst aan verzoekster in het hoofdgeding, een Turkse vervoeronderneming, twee geldboeten opgelegd, naast de betaling van de motorrijtuigenbelasting die deze onderneming had moeten betalen wegens de binnenkomst in Hongarije van een in Turkije geregistreerd voertuig, waarvan zij de houdster was.

46. De verwijzende rechter verzoekt om te beginnen of een belasting zoals is voorzien in de in het hoofdgeding aan de orde zijnde wetgeving moet worden aangemerkt als een heffing van gelijke werking als een douanerecht in de zin van artikel 4 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad, zoals uitgelegd in het licht van de rechtspraak inzake artikel 30 VWEU. Gelet op de motivering van zijn verwijzingsbeslissing, komt het mij voor dat hij zijn drie overige vragen slechts subsidiair stelt, in het geval dat het Hof ontkennend antwoordt op zijn eerste vraag.

47. Op grond van hieronder uiteengezette redenen zal ik het Hof voorstellen bevestigend te antwoorden op de eerste vraag en derhalve geen uitspraak te doen over de andere voorgelegde vragen. Desalniettemin zal ik die vragen volledigheidshalve betrekkelijk beknopt onderzoeken.

¹⁴ Zie artikel 1, leden 1 en 2, van genoemde wet.

¹⁵ Volgens de Italiaanse regering is het feit dat de gebruiker van een voertuig dat goederen vervoert en dat in een andere lidstaat van de Unie is geregistreerd, is vrijgesteld van het betalen van belasting wegens het doorkruisen van het Hongaarse grondgebied gerechtvaardigd krachtens artikel 5 van richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PB 1999, L 187, blz. 42), dat bepaalt dat de in artikel 3 genoemde belastingen „uitsluitend door de lidstaat van registratie [worden] geheven”.

¹⁶ Overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk II van de wet op de motorrijtuigenbelasting, waarvan de belangrijkste zijn vermeld in de punten 22 tot en met 25 van deze conclusie.

¹⁷ Zie de bepalingen van hoofdstuk III van de wet op de motorrijtuigenbelasting, waarvan de belangrijkste zijn vermeld in de punten 26 e.v. van deze conclusie. Zoals de Commissie opmerkt, voorziet artikel 15, lid 3, van deze wet in een „gedoogzone” van 5 km rondom het punt van binnenkomst op het Hongaarse grondgebied, waarin geen beboeting plaatsvindt.

¹⁸ Zie artikel 17, lid 2, van de wet op de motorrijtuigenbelasting.

¹⁹ Zie punten 30 e.v. van deze conclusie.

48. Met zijn eerste twee vragen en zijn vierde vraag, die volgens mij in precies deze volgorde moeten worden besproken, vraagt de verwijzende rechter het Hof naar de uitlegging van de beginselen van het vrij verkeer van goederen en van non-discriminatie met betrekking tot de verplichtingen die voortvloeien uit de associatieovereenkomst EEG-Turkije. De derde vraag heeft daarentegen betrekking op de verdeling van bevoegdheden tussen de Unie en de lidstaten wat betreft met derde landen op het gebied van het internationaal goederenvervoer over de weg, gesloten bilaterale overeenkomsten.

B. Schending van het vrij verkeer van goederen met betrekking tot de artikelen 4, 5 en 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad (eerste en tweede vraag)

49. De eerste twee prejudiciële vragen hebben betrekking op de vraag of het aan Turkse vervoerders opleggen van betaling van de motorrijtuigenbelasting in strijd is met de bepalingen van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad EG-Turkije, dat, zoals artikel 1 ervan bepaalt, de regels vaststelt voor de tenuitvoerlegging van de slotfase van de douane-unie die voortvloeit uit de associatieovereenkomst EEG-Turkije.

50. Genoemde vragen hebben meer bepaald betrekking op de artikelen 4, 5 en 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad. Artikel 4 vereist dat de in- en uitvoerrechten en heffingen van gelijke werking als een douanerecht tussen de Unie en Turkije volledig worden opgeheven. Artikel 5 verbiedt in hetzelfde kader kwantitatieve invoerbepalingen en alle maatregelen van gelijke werking, terwijl artikel 7 toestaat van dat verbod af te wijken door te bepalen dat dergelijke maatregelen met name kunnen worden gerechtvaardigd uit hoofde van de bescherming van de openbare orde, de openbare veiligheid of van de gezondheid en het leven van personen.

51. Dit verzoek om een prejudiciële beslissing heeft een volkomen nieuw karakter. Uit artikel 66 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad blijkt evenwel dat de bepalingen ervan, voor zover zij wezenlijk gelijk zijn aan de dienovereenkomstige voorschriften van het EG-Verdrag (thans VWEU), moeten worden uitgelegd overeenkomstig de ter zake dienende arresten van het Hof.²⁰ Aangezien de inhoud van de artikelen 4, 5 en 7 van genoemd besluit overeenkomt met die van respectievelijk de artikelen 30, 34 en 36 VWEU, dienen eerstgenoemde artikelen derhalve te worden uitgelegd met inachtneming van de rechtspraak van het Hof met betrekking tot laatstgenoemde artikelen.

1. Kwalificatie als heffing van gelijke werking als een douanerecht in de zin van artikel 4 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad (eerste vraag)

52. De eerste prejudiciële vraag verzoekt het Hof vast te stellen of een belasting zoals die aan de orde is in het hoofdgeding een heffing van gelijke werking vormt als een douanerecht, die in strijd zou zijn met artikel 4 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad. Dienaangaande merkt de verwijzende rechter op dat krachtens artikel 1, leden 1 en 2, van de wet op de motorrijtuigenbelasting de houders van in een andere lidstaat van de Unie geregistreerde voertuigen zijn vrijgesteld van betaling van deze belasting, terwijl de houders van voertuigen die in een derde land, meer bepaald in Turkije, zijn geregistreerd aan deze belasting zijn onderworpen wegens het gebruiken van Hongarije als lidstaat van doorvoer.

²⁰ Zoals de verwijzende rechter in herinnering roept, blijkt uit vaste rechtspraak dat de uitlegging die is gegeven aan de bepalingen van het recht van de Unie betreffende de interne markt, kan worden toegepast op de uitlegging van een door de Unie met een derde staat gesloten overeenkomst wanneer uitdrukkelijke bepalingen in die zin in de betrokken overeenkomst voorkomen (zie met name arrest van 24 september 2013, Demirkan, C-221/11, EU:C:2013:583, punt 44 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

53. Uit de rechtspraak van het Hof met betrekking tot de uitlegging van artikel 30 VWEU, dat wezenlijk gelijk is aan artikel 4 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad²¹, blijkt dat het begrip „heffing van gelijke werking als een douanerecht” in de zin van deze bepalingen ruim moet worden uitgelegd en dat het *elke eenzijdig opgelegde²² geldelijke last, hoe gering ook, ongeacht de benaming en de structuur ervan, die wegens grensoverschrijding op goederen wordt geheven* omvat en geen douanerecht in eigenlijke zin is. Het doel waarmee de betrokken heffing is ingevoerd of de bestemming van de opbrengst ervan, zijn niet van belang voor de beoordeling.²³

54. Zoals de verwijzende rechter, Istanbul Lojistik, de Italiaanse regering en de Commissie benadrukken is de omschrijving van genoemd begrip in wezen toegespit op de negatieve gevolgen die een dergelijke financiële last teweegbrengt. Deze last moet hetzelfde protectionistische, en derhalve beperkende, effect hebben als een douanerecht, hetgeen met name het geval is wanneer de kostprijs van in- of uitgevoerde goederen tegenover die van nationale goederen daardoor kunstmatig wordt opgedreven.²⁴ Dat lijkt mij het geval in de onderhavige zaak.

55. Om te beginnen, merk ik op dat het juist is dat in Hongarije geregistreerde voertuigen eveneens zijn onderworpen aan de belasting die voortvloeit uit de in 1991 door het Hongaarse parlement vastgestelde wet. Uit de bepalingen van deze wet²⁵ blijkt echter dat de wijze van inning van genoemde belasting, evenals de aanvullende kosten die eruit voortvloeien met betrekking tot de genoemde voertuigen aanzienlijk verschillen van die welke van toepassing zijn op in een derde land geregistreerde voertuigen. Zoals ik hierboven heb beschreven²⁶, zijn de uitvoeringsvoorwaarden van genoemde belasting volstrekt niet gelijk, naargelang het een in Hongarije geregistreerd voertuig betreft of, zoals in het onderhavige geval, een in Turkije geregistreerd voertuig. Bovendien erkent de Hongaarse regering, hetgeen Istanbul Lojistik aanvoert, dat het aantal van belasting vrijgestelde doorvoervergunningen, dat wordt geacht betreffende de mededinging de gelijkheid te waarborgen tussen Hongaarse vervoerders en Turkse vervoerders²⁷, niet voldoende is om te voldoen aan de reële vraag van laatstgenoemden, die verplicht zijn om de litigieuze belasting te betalen wanneer het jaarlijkse quotum kosteloze vergunningen is uitgeput.²⁸

56. Het is overeenkomstig de reeds aangehaalde rechtspraak²⁹ niet van belang dat de invloed van de gelaakte belasting op de uiteindelijke prijs van de goederen zeer gering kan zijn, zoals de Hongaarse regering ter terechtzitting heeft gesteld. De vaststelling volstaat dat vervoerders die in Turkije geregistreerde voertuigen bezitten verplicht zijn een aanvullende last, hoe gering ook, te dragen ten opzichte van degenen die in Hongarije geregistreerde voertuigen bezitten.

21 Artikel 30 VWEU verbiedt immers in- en uitvoerrechten of heffingen van gelijke werking tussen de lidstaten van de Unie, terwijl genoemd artikel 4 hetzelfde bepaalt met betrekking tot de partijen bij de associatieovereenkomst EEG-Turkije.

22 Namelijk een door een lidstaat zelf opgelegde heffing, in tegenstelling tot een uit de regels van het recht van de Unie voortvloeiende heffing (zie met name arrest van 21 februari 1984, St. Nikolaus Brennerei und Likörfabrik, 337/82, EU:C:1984:69, punt 15). In de onderhavige zaak lijkt mij onomstreden dat de aan de orde zijnde nationale wetgeving niet uit dergelijke regels voortvloeit. Ik zal aan deze voorwaarde derhalve deze geen specifieke uiteenzetting wijden.

23 Zie met name arresten van 1 juli 1969, Commissie/Italië (24/68, EU:C:1969:29, punten 7 en 9); 8 november 2005, Jersey Produce Marketing Organisation (C-293/02, EU:C:2005:664, punt 55); 21 juni 2007, Commissie/Italië (C-173/05, EU:C:2007:362, punt 42), en 2 oktober 2014, Orgacom (C-254/13, EU:C:2014:2251, punten 23 en 35).

24 Zie met name arresten van 14 december 1962, Commissie/Luxemburg en België (2/62 en 3/62, EU:C:1962:45, blz. 866, derde alinea); 3 februari 1981, Commissie/Frankrijk (90/79, EU:C:1981:27, punt 12), en 21 maart 1991, Commissie/Italië (C-209/89, EU:C:1991:139, punt 7).

25 Zie de bepalingen van de hoofdstukken II en III van de wet op de motorrijtuigenbelasting, die zijn vermeld in de punten 22 tot en met 25 en 26 e.v. van deze conclusie.

26 Zie punt 43 van deze conclusie.

27 Overeenkomstig de bepalingen van de overeenkomst Hongarije-Turkije.

28 Istanbul Lojistik voert aan dat het Hongaarse stelsel leidt tot verkeersquota die de handel tussen de Unie en Turkije beperken, aangezien zij de uit Turkije afkomstige goederen duurder maken, en baseert zich daarbij op een studie van 14 oktober 2014, met als titel „Study on the economic impact of an agreement between the EU and the Republic of Turkey”, die op verzoek van de Commissie is uitgevoerd door ICF Consulting Ltd en toegankelijk is op het volgende internetadres: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/road_en (met name blz. v en vi en blz. 39).

29 Zie punt 53 van deze conclusie.

57. Overigens ben ik van mening dat niet valt te verwaarlozen dat een Turkse vervoeronderneming, zoals verzoekster in het hoofdgeding, verplicht is een belasting van 60 000 HUF (ongeveer 200 EUR) te betalen, zowel voor de heen- als voor de terugrit, en telkens wanneer een van haar voertuigen het Hongaarse grondgebied gedurende een periode van meer dan 48 uur voor doorvoer gebruikt. Om aan deze extra terugkerende last te ontkomen, zijn de enige alternatieven om een lange omweg te maken teneinde niet over dat grondgebied te gaan of te kiezen voor andere middelen van vervoer, en dat zijn oplossingen die duidelijk grote moeilijkheden veroorzaken en die zelf tot extra uitgaven leiden.³⁰ Het risico is mijns inziens reëel dat het concurrentievermogen van Turkse vervoerders in deze context wordt aangetast.³¹

58. Verder werpen de Hongaarse en de Italiaanse regering tegen dat er geen sprake is van schending van het vrij verkeer van goederen, op grond dat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde belasting de vervoerde producten als zodanig niet rechtstreeks raakt, maar betrekking heeft op de dienst die het grensoverschrijdende vervoer over de weg vormt, en dat de vervoersector niet is geliberaliseerd in het kader van de associatieovereenkomst EEG-Turkije en besluit nr. 1/95 van de Associatieraad.³² Zij voeren aan dat de belasting wordt geheven met betrekking tot alle houders van zware vrachtvoertuigen die in een derde land zijn geregistreerd en die op het Hongaarse grondgebied deelnemen aan het verkeer en dat het bedrag ervan is vastgesteld zonder rekening te houden met noch de herkomst of de bestemming van de vervoerde goederen, noch met de aard of de hoeveelheid ervan, daaraan toevoegende dat het belaste voertuig zelfs leeg zou kunnen zijn.

59. Ik benadruk evenwel dat het bedrag van de bij deze personen geheven belasting met name wijzigt afhankelijk van het voor het betrokken voertuig goedgekeurde maximum laadgewicht en of het desbetreffende vervoer wordt verricht als bestemmingsvervoer of als doorvoer over het Hongaarse grondgebied³³, en deze criteria houden mijns inziens in feite verband met respectievelijk de hoeveelheid goederen die kan worden vervoerd en met de plaats waar deze moet worden geleverd. Derhalve ben ik met de verwijzende rechter van mening, die het Hof vragen stelt vanuit de invalshoek van het vrij verkeer van goederen, dat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde belasting geen betrekking heeft op de dienst die wordt verricht door de buitenlandse vervoerders, maar op de producten die door hun tussenkomst over dat grondgebied worden vervoerd.

60. Verder merk ik, in navolging van Istanbul Lojistik en de Commissie, op dat het Hof reeds heeft geoordeeld „dat een belasting die niet op een product als zodanig wordt geheven, maar op een noodzakelijke activiteit in verband met dit product, onder [artikel 30 VWEU] kan vallen”.³⁴ Het vervoer van goederen vormt volgens mij een dergelijke activiteit, aangezien het onlosmakelijk verbonden is met de verplaatsing van die goederen en derhalve met het vrij verkeer ervan. Dientengevolge komt het mij voor dat deze vaststelling, zelfs indien uitsluitend het vervoer als

30 Istanbul Lojistik en de Commissie zijn eveneens van mening dat de aan de orde zijnde belasting de kostprijs van de vervoerde producten kan verhogen doordat de buitenlandse vervoerder of het vereiste bedrag moet betalen, of moet kiezen voor een aanzienlijk langere, en bijgevolg duurdere, route.

31 Zie naar analogie arrest van 21 december 2011, Commissie/Oostenrijk (C-28/09, EU:C:2011:854, punten 115 en 116), waarin het Hof heeft geoordeeld dat het bestaan van alternatieve middelen van vervoer of routes, het bestaan van een beperking van het vrije verkeer van goederen evenwel niet uitsluit.

32 Hieromtrent herinner ik er simpelweg aan dat het Hof heeft geoordeeld dat bij de huidige stand van de ontwikkeling van de associatie EEG-Turkije, er geen specifieke regeling bestaat op het gebied van vervoer, maar dat de binnen de associatie verrichte vervoersdiensten niet buiten de algemeen voor dienstverrichtingen geldende regels kunnen worden geplaatst, en met name niet buiten artikel 41, lid 1, van het Aanvullend Protocol bij de associatieovereenkomst EEG-Turkije, dat een lidstaat vanaf de inwerkingtreding van genoemd protocol te zijnen aanzien verbiedt om nieuwe beperkingen in te voeren met betrekking tot de vrijheid van vestiging en het vrij verrichten van diensten (zie arresten van 21 oktober 2003, Abatay e.a., C-317/01 en C-369/01, EU:C:2003:572, punten 92-102, en 24 september 2013, Demirkan, C-221/11, EU:C:2013:583, punten 37 e.v.).

33 Zie artikel 15, lid 1, van de wet op de motorrijtuigenbelasting.

34 Zie conclusie van advocaat-generaal Mengozzi in de zaak Essent Netwerk Noord e.a. (C-206/06, EU:C:2008:33, punten 48-50) en arrest van 17 juli 2008, Essent Netwerk Noord e.a. (C-206/06, EU:C:2008:413, punt 44).

belastbaar feit van de aan de orde zijnde belasting zou worden beschouwd, er niet aan in de weg zou staan dat de belasting kan worden gekwalificeerd als een heffing van gelijke werking als een douanerecht in de zin van genoemd artikel 30 en van artikel 4 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad.³⁵

61. Beide regeringen stellen eveneens dat de aan de orde zijnde belasting niet wordt geheven wegens het feit dat de goederen de grens overschrijden, zoals de rechtspraak van het Hof vereist. Betoogd wordt dat de belastingheffing niet is verbonden aan het overschrijden van de Hongaarse grens, maar aan het vervoer over het Hongaarse grondgebied, gelet op het feit dat dat schade kan berokkenen aan de staat van de wegen en aan het milieu.

62. Deze analyse is evenwel in strijd met die van de verwijzende rechter, zoals met name de bewoordingen van zijn prejudiciële vragen aan het licht brengen. Ik merk daarenboven op dat genoemde belasting altijd moet worden betaald op het moment „van binnenkomst op het grondgebied van Hongarije”, „wegens respectievelijk de heen- en de terugrit”, zowel in geval van bestemmingsvervoer als in geval van doorvoer, en dit uitsluitend met betrekking tot voertuigen die zijn geregistreerd in landen die geen lid zijn van de Unie.³⁶ De materiële band met het verkeer van goederen lijkt mij derhalve duidelijk.³⁷

63. Bovendien, zoals de verwijzende rechter, Istanbul Lojistik en de Commissie benadrukken, is het vaste rechtspraak dat het bij artikel 30 VWEU vastgestelde verbod op heffingen van gelijke werking als een douanerecht zich uitstrekt tot het verkeer van goederen die rechtstreeks afkomstig zijn uit een derde land en die, zoals in het onderhavige geval, simpelweg het grondgebied van een lidstaat doorkruisen om vervolgens te worden uitgevoerd naar andere lidstaten. Het Hof heeft immers geoordeeld dat de douane-unie tussen de lidstaten noodzakelijkerwijs impliceert dat het vrij verkeer van goederen tussen hen verzekerd moet zijn, hetgeen een van de fundamentele beginselen van dat Verdrag vormt en tot gevolg heeft dat het bestaan moet worden erkend van een algemeen beginsel van vrije doorvoer van goederen binnen de Europese Unie.³⁸ Dezelfde benadering moet volgens mij worden gekozen met betrekking tot artikel 4 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad, gegeven het feit dat het goed functioneren van de douane-unie die voortvloeit uit de associatieovereenkomst EEG-Turkije anders zal worden geschaad, zoals het Hof reeds heeft erkend in de context van andere met derde landen gesloten overeenkomsten.³⁹

35 Zie naar analogie, betreffende als binnenlandse belastingen gekwalificeerde heffingen, arrest van 8 november 2007, Stadtgemeinde Frohnleiten en Gemeindebetriebe Frohnleiten (C-221/06, EU:C:2007:657, punten 43 e.v. en aldaar aangehaalde rechtspraak).

36 Zie artikelen 1, 11 en 15 van de wet op de motorrijtuigenbelasting.

37 In tegenstelling tot andere omstandigheden waarin het Hof heeft geoordeeld dat de betrokken belasting onder de algemene regeling van binnenlandse heffingen op goederen viel (zie met name arresten van 5 oktober 2006, Nadasdi en Németh, C-290/05 en C-333/05, EU:C:2006:652, punten 40-42, en 18 januari 2007, Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, punten 23-25).

38 Zie met name arresten van 21 juni 2007, Commissie/Italië (C-173/05, EU:C:2007:362, punten 30-32 en aldaar aangehaalde rechtspraak), en 21 december 2011, Commissie/Oostenrijk (C-28/09, EU:C:2011:854, punt 113 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

39 Zie met name arresten van 5 oktober 1995, Aprile (C-125/94, EU:C:1995:309, punten 39 e.v.), en 21 juni 2007, Commissie/Italië (C-173/05, EU:C:2007:362, punten 33 en 40).

64. Ik voeg daaraan toe dat het argument van de Hongaarse regering dat het hier zou gaan om een „belasting”⁴⁰ die met name gerechtvaardigd zou zijn vanwege het onderhoud en de ontwikkeling van het openbaar wegennet, geen doel treft, aangezien noch de doelstelling van de betrokken maatregel, noch de benaming die eraan wordt gegeven door de nationale autoriteiten, volgens de hierboven genoemde rechtspraak van het Hof⁴¹ doorslaggevend is.

65. Volledigheidshalve preciseer ik dat ik, in navolging van de Commissie, van mening ben dat een nationale regeling zoals die in het hoofdgeding aan de orde is niet onder de uitzonderingen valt van het verbod op heffingen van gelijke werking als een douanerecht ten aanzien waarvan het Hof heeft erkend dat zij mogelijk zijn⁴², en wel in specifieke omstandigheden en strikt toegepast.⁴³ Het Hof heeft met name reeds geoordeeld dat redenen die zijn ontleend aan het herstel en het onderhoud van het wegennet niet volstaan om een bijzondere heffing op te leggen aan marktdeelnemers die goederen buiten het betrokken grondgebied vervoeren, aangezien dergelijke diensten niet specifiek ten goede komen aan die marktdeelnemers en derhalve de verplichting van een financiële last jegens hen niet kunnen rechtvaardigen.⁴⁴

66. Gelet op de rechtspraak van het Hof inzake artikel 30 VWEU, ben ik bijgevolg van mening dat een nationale maatregel zoals die in het hoofdgeding aan de orde is, een heffing vormt met gelijke werking als een douanerecht in de zin van artikel 4 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad en dat deze derhalve door genoemd artikel is verboden met betrekking tot goederen die vallen onder de douane-unie die bestaat tussen de Europese Unie en de Republiek Turkije.

2. Bestaan van een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve invoerbepijking en de mogelijke rechtvaardiging daarvan in het licht van de artikelen 5 en 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad (tweede vraag)

67. De twee onderdelen van de tweede prejudiciële vraag die achtereenvolgens betrekking hebben op de artikelen 5 en 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad, zijn door de verwijzende rechter uitsluitend voorgelegd in het geval het Hof zou oordelen dat de nationale maatregel die het voorwerp vormt van het hoofdgeding niet moet worden gekwalificeerd als een heffing van gelijke werking als een douanerecht in de zin van artikel 4 van hetzelfde besluit.

40 De Hongaarse regering bouwt een betoog op rond de gedachte dat de aan de orde zijnde belasting in feite een binnenlandse belastingmaatregel in de zin van de rechtspraak met betrekking tot artikel 110 VWEU zou kunnen zijn. Ik merk op dat gelijksoortige bepalingen, overigens prohibitief van aard, eveneens voorkomen in artikel 50 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad. Ik acht het echter niet nuttig dat het Hof zich wat dat betreft uitsprekt, aangezien de verwijzende rechter niet vraagt naar de uitlegging van die bepalingen en dat dit niet nodig lijkt voor de oplossing van het hoofdgeding (zie naar analogie met name arrest van 19 september 2013, Martin Y Paz Diffusion, C-661/11, EU:C:2013:577, punt 48). Bovendien is de belastingregeling die van toepassing is op in Hongarije geregistreerde voertuigen dermate verschillend van de regeling die van toepassing is op in een derde land geregistreerde voertuigen dat de kwalificatie „binnenlandse belasting” volgens mij onmogelijk kan worden volgehouden (zie betreffende dat begrip met name arrest van 17 juli 2008, Essent Netwerk Noord e.a., C-206/06, EU:C:2008:413, punt 41).

41 Zie voetnoot 23 van deze conclusie.

42 Ik herinner eraan dat de rechtvaardigingsgronden in artikel 36 VWEU, evenals die in artikel 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad (zie wat dat betreft de punten 75 e.v. van deze conclusie) uitsluitend toepasselijk zijn op maatregelen van gelijke werking als een kwantitatieve beperking, en niet op heffingen van gelijke werking als een douanerecht (zie met name arrest van 14 juni 1988, Dansk Denkavit, 29/87, EU:C:1988:299, punt 32).

43 Een financiële last die voldoet aan de criteria van de kwalificatie als heffing van gelijke werking als een douanerecht kan dus niettemin ontkomen aan het uit die kwalificatie voortvloeiende verbod wanneer deze last „de tegenprestatie vormt voor een werkelijk verleende dienst en evenredig is aan de kosten daarvan, dan wel deel uitmaakt van een algemeen stelsel van binnenlandse heffingen waardoor nationale en in- en uitgevoerde producten volgens dezelfde criteria stelselmatig worden belast, of ook, onder bepaalde voorwaarden, wanneer hij wordt geheven ter zake van keuringen die worden verricht ter nakoming van door het gemeenschapsrecht opgelegde verplichtingen” (zie met name arresten van 21 maart 1991, Commissie/Italië, C-209/89, EU:C:1991:139, punt 9, en 8 november 2005, Jersey Produce Marketing Organisation, C-293/02, EU:C:2005:664, punt 56).

44 Zie arrest van 9 september 2004, Carbonati Apuani (C-72/03, EU:C:2004:506, punt 32).

68. Aangezien ik het Hof voorstel om op de eerste voorgelegde prejudiciële vraag aldus te antwoorden dat genoemde maatregel een heffing van dien aard vormt, bepleit ik niet te antwoorden op de tweede prejudiciële vraag, ondanks het door Istanbul Lojistik aangevoerde bezwaar, die van mening is dat in elk geval met betrekking tot dat punt moet worden geoordeeld. Zoals deze partij echter zelf opmerkt, blijkt uit de rechtspraak van het Hof omtrent de samenhang van de bepalingen van het VWEU met betrekking tot het vrij verkeer van goederen dat maatregelen van fiscale aard, zoals de aan de orde zijnde maatregel, in principe onder de werkingssfeer van specifieke bepalingen vallen, namelijk die van artikel 30 VWEU, en niet onder het verbod van kwantitatieve invoerbepalingen, als bedoeld in de artikelen 34 en 36 VWEU, zodat er slechts aanleiding is om een nationale maatregel aan laatstgenoemde artikelen te toetsen wanneer het eerstgenoemde artikel niet toepasselijk is.⁴⁵ Aangezien genoemde artikelen wezenlijk gelijk zijn aan respectievelijk de artikelen 4, 5 en 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad, blijkt uit het bovenstaande dat een bevestigend antwoord op de eerste prejudiciële vraag een antwoord op de tweede overbodig maakt. Niettemin zal ik deze vraag subsidiair onderzoeken teneinde ook deze door de verwijzende rechter genoemde situatie te omvatten.

a) Uitlegging van artikel 5 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad (eerste onderdeel van de tweede vraag)

69. Het eerste onderdeel van de tweede prejudiciële vraag werpt de vraag op of de belasting die wordt opgelegd aan in een derde land geregistreerde voertuigen die op het Hongaarse grondgebied op doorreis aan het verkeer deelnemen, kan worden gekwalificeerd als een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve invoerbepaling in de zin van artikel 5 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad en derhalve door dat artikel wordt verboden.

70. In de motivering van zijn beslissing legt de verwijzende rechter een verband tussen genoemd artikel 5 en artikel 34 VWEU⁴⁶, waarvan de bepalingen wezenlijk gelijk zijn.⁴⁷ Gelet op hun overeenkomst moet, zoals artikel 66 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad bepaalt, artikel 5 van laatstgenoemd besluit worden uitgelegd in het licht van de arresten van het Hof met betrekking tot artikel 34 VWEU.⁴⁸

71. Volgens vaste rechtspraak moet iedere regeling van de lidstaten die de handel binnen de Europese Unie al dan niet rechtstreeks, daadwerkelijk of potentieel kan belemmeren, worden aangemerkt als een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve beperking.⁴⁹ Volgens mij moet naar analogie hetzelfde gelden voor een regeling van een lidstaat die in dezelfde omstandigheden de handel binnen de douane-unie die voortvloeit uit de associatieovereenkomst EEG-Turkije, zou kunnen belemmeren.

⁴⁵ Zie met name arresten van 16 december 1992, Lornoy e.a. (C-17/91, EU:C:1992:514, punten 14 en 15); 17 juni 2003, De Danske Bilimportører (C-383/01, EU:C:2003:352, punten 32 e.v.), en 18 januari 2007, Brzeziński (C-313/05, EU:C:2007:33, punt 50).

⁴⁶ In het betoog dat de Commissie – subsidiair – aanvoert aangaande de tweede prejudiciële vraag, vermeldt zij niet alleen deze bepalingen met betrekking tot kwantitatieve invoerbepalingen, die worden genoemd door de verwijzende rechter, maar eveneens die met betrekking tot kwantitatieve uitvoerbepalingen, die zijn opgenomen in artikel 6 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad en in artikel 35 VWEU. Ik geef er echter de voorkeur aan mijn opmerkingen te beperken tot de vraag zoals die door de verwijzende rechter is voorgelegd.

⁴⁷ Artikel 34 VWEU verbiedt immers kwantitatieve invoerbepalingen en alle maatregelen van gelijke werking tussen de lidstaten van de Unie, terwijl genoemd artikel 5 hetzelfde verbod verwoordt met betrekking tot de partijen bij de associatieovereenkomst EEG-Turkije.

⁴⁸ Zie eveneens punt 51 van deze conclusie.

⁴⁹ Zie met name arresten van 16 januari 2014, Juelta (C-481/12, EU:C:2014:11, punt 16), en 27 oktober 2016, Audace e.a. (C-114/15, EU:C:2016:813, punt 66 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

72. In het onderhavige geval voert de Hongaarse regering ter afwijzing van de kwalificatie als maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve beperking aan dat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde motorrijtuigenbelasting weliswaar invloed heeft op het vrij verkeer van goederen, welke invloed zich kan weerspiegelen in de prijs van bepaalde producten, maar dat deze invloed te onzeker en te indirect is om laakbaar te zijn in de zin van de rechtspraak van het Hof op dat gebied.⁵⁰ De Italiaanse regering voert eveneens aan dat de last die voortvloeit uit de aan de orde zijnde bepaling het vervoermiddel belast, en niet de goederen die ermee worden vervoerd.

73. Gesteld echter dat het Hof oordeelt dat de regeling die aan de orde is in het hoofdgeding niet binnen de toepassingsfeer valt van artikel 4 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad, ben ik van mening dat deze tot een beperking kan leiden van de handel tussen de Unie en de Republiek Turkije die in strijd is met artikel 5 van genoemd besluit. Ik ben namelijk in navolging van Istanbul Lojistik en de Commissie van mening dat de aan de orde zijnde belasting in dat geval zou moeten worden gekwalificeerd als een maatregel die genoemde handel kan belemmeren, aangezien zij leidt tot aanvullende kosten voor de goederen die worden vervoerd door in Turkije geregistreerde voertuigen en derhalve de uiteindelijke prijs ervan verhoogt.⁵¹ Daarenboven kan deze Hongaarse regeling, zelfs indien deze hoofdzakelijk de door Turkse vervoerders verrichte vervoersdiensten treft, mijns inziens worden geacht een dergelijke maatregel te vormen, aangezien de uitoefening van het vrij verkeer van goederen onverbrekkelijk is verbonden met het vervoer van die goederen.⁵² Aldus komt het mij voor dat het beperkende gevolg van de aan de orde zijnde aanvullende last niet te indirect is om in aanmerking te kunnen worden genomen.

74. Gelet op het bovenstaande stel ik subsidiair voor te erkennen dat de toepassing van een belasting zoals die aan de orde is in het hoofdgeding, kan worden gekwalificeerd als een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve invoerbeperking van de goederen die onder de met Turkije gesloten douane-unie vallen, in de zin van artikel 5 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad, en derhalve onder het bij dat artikel voorziene verbod.

b) Uitlegging van artikel 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad (tweede onderdeel van de tweede vraag)

75. In het geval dat het Hof zou oordelen dat de belasting zoals die aan de orde is in het hoofdgeding een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve invoerbeperking vormt, die is verboden bij artikel 5 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad, verzoekt het tweede onderdeel van de tweede prejudiciële vraag het Hof om vervolgens vast te stellen of de toepassing van deze maatregel niettemin een geldige rechtvaardiging zou kunnen vinden op grond van redenen van verkeersveiligheid en rechtshandhaving, in het licht van artikel 7 van datzelfde besluit.

⁵⁰ De Hongaarse regering haalt wat dat betreft met name de arresten van 14 juli 1994, Peralta (C-379/92, EU:C:1994:296, punt 24), en 21 september 1999, BASF (C-44/98, EU:C:1999:440, punt 21), aan.

⁵¹ Zie eveneens punt 55 van deze conclusie.

⁵² In deze zin benadrukt de verwijzende rechter terecht dat het Hof reeds herhaaldelijk met betrekking tot het in het VWEU vermelde beginsel van het vrij verkeer van goederen heeft geoordeeld dat maatregelen die het vervoer beïnvloeden een belemmering kunnen vormen voor het intracommunautair verkeer van deze producten. Hij doelt wat dat betreft met name op het arrest van 21 december 2011, Commissie/Oostenrijk (C-28/09, EU:C:2011:854), waar het Hof inderdaad heeft erkend dat een nationale regeling die het gebruik van bepaalde vervoerswijzen op bepaalde plaatsen verbiedt, het vrij verkeer van de op die wijzen vervoerde goederen belemmert (zie punten 114 e.v. en aldaar aangehaalde rechtspraak). Zie eveneens punt 60 van deze conclusie.

76. In navolging van de verwijzende rechter, Istanbul Lojistik en de Commissie, ben ik van mening dat, krachtens artikel 66 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad, artikel 7 van dat besluit overeenkomstig de rechtspraak van het Hof met betrekking tot artikel 36 VWEU moet worden uitgelegd, aangezien de bewoordingen van genoemd artikel 7 wezenlijk gelijk zijn aan die van artikel 36 VWEU.⁵³

77. Uit deze rechtspraak blijkt dat de in artikel 36 VWEU vermelde lijst van rechtvaardigingen – die beperkingen van invoer, uitvoer of doorvoer toestaan, welke gerechtvaardigd zijn uit hoofde van doelstellingen van algemeen belang – een uitputtend karakter heeft en in principe strikt moet worden uitgelegd, aangezien het gaat om een afwijking van het beginsel van het vrij verkeer van goederen.⁵⁴ Dezelfde benadering moet mijns inziens worden gevolgd met betrekking tot de lijst die is opgenomen in artikel 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad.

78. Istanbul Lojistik voert aan dat in deze lijst van uitzonderingen niet uitdrukkelijk de redenen zijn opgenomen waar de Hongaarse autoriteiten in het onderhavige geval een beroep op hebben gedaan bij hun poging de aan de orde zijnde regeling te rechtvaardigen, namelijk vereisten met betrekking tot de verkeersveiligheid en de rechtshandhaving, als aangegeven in het verweer van de belastingdienst, directie bezwaar, in het hoofdgeding.⁵⁵

79. Ik merk evenwel op dat het Hof reeds heeft erkend dat de verkeersveiligheid in aanmerking kan worden genomen krachtens artikel 30 EG, thans artikel 36 VWEU.⁵⁶ Het kan immers niet worden uitgesloten dat het voorkomen van verkeersonveiligheid verband kan houden met doelstellingen van „openbare orde” en/of van „openbare veiligheid”, in de zin van dat artikel. Hetzelfde geldt volgens mij voor de verplichting om de rechtshandhaving te waarborgen, die door verweerder in het hoofdgeding als rechtvaardiging is aangevoerd.⁵⁷ Het komt mij derhalve voor dat de materiële toepassingsfeer van artikel 36 VWEU en naar analogie die van artikel 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad in principe dergelijke rechtvaardigingsgronden zouden kunnen omvatten.

80. Uit vaste rechtspraak van het Hof blijkt verder dat behalve de in artikel 36 VWEU vermelde redenen, ook dwingende redenen van algemeen belang in aanmerking kunnen worden genomen om belemmeringen van het vrij verkeer van goederen te rechtvaardigen.⁵⁸ Ik ben van mening dat deze rechtspraak kan worden toegepast met betrekking tot artikel 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad. Ik merk op dat het Hof reeds heeft geoordeeld dat de bestrijding van de criminaliteit en de bescherming van de verkeersveiligheid dergelijke redenen kunnen vormen.⁵⁹ De mogelijkheid om een beroep te doen op die redenen is in principe evenwel beperkt tot gevallen waar de aan de orde zijnde nationale maatregelen zonder onderscheid toepasselijk zijn⁶⁰, hetgeen in het onderhavige geval volgens mij niet het geval is.⁶¹

53 De omstandigheden waarin kan worden afgeweken van de bij de artikelen 34 en 35 VWEU vastgestelde verboden en die zijn vermeld in artikel 36 VWEU, zijn immers dezelfde als die welke worden aangehaald in artikel 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad met betrekking tot de in de artikelen 5 en 6 daarvan vastgestelde verboden. Bovendien bepaalt zowel artikel 36 als artikel 7 dat dergelijke afwijkingen „geen middel tot willekeurige discriminatie noch een verkapte beperking van de handel” mogen vormen tussen enerzijds de lidstaten en anderzijds de partijen bij de associatieovereenkomst EEG-Turkije.

54 Zie met name arresten van 17 juni 1981, Commissie/Ierland (113/80, EU:C:1981:139, punt 7), en 19 oktober 2016, Deutsche Parkinson Vereinigung (C-148/15, EU:C:2016:776, punt 29).

55 Zie punt 39 van deze conclusie.

56 Zie arrest van 11 juni 1987, Gofette en Gilliard (406/85, EU:C:1987:274, punt 7).

57 Zie in deze zin arresten van 17 juni 1987, Commissie/Italië (154/85, EU:C:1987:292, punten 13 en 14), en 30 april 1991, Boscher (C-239/90, EU:C:1991:180, punt 23), waar het Hof niet heeft uitgesloten dat het doel om de handel in gestolen goederen te voorkomen een reden van openbare orde zou kunnen vormen in de zin van genoemd artikel 36, ook al heeft het geoordeeld dat de litigieuze maatregelen het evenredigheidsbeginsel niet eerbiedigden.

58 Aan de door het arrest van 20 februari 1979, Rewe-Zentral, „Cassis de Dijon” (120/78, EU:C:1979:42, punten 8 e.v.), geopende mogelijkheid is door het Hof later herhaaldelijk herinnerd (zie met name arrest van 16 april 2013, Las, C-202/11, EU:C:2013:239, punt 28).

59 Zie met name arresten van 10 april 2008, Commissie/Portugal (C-265/06, EU:C:2008:210, punt 38); 10 februari 2009, Commissie/Italië (C-110/05, EU:C:2009:66, punt 60), en 6 oktober 2015, Capoda Import-Export (C-354/14, EU:C:2015:658, punt 43).

60 Zie met name arrest van 17 juni 1981, Commissie/Ierland (113/80, EU:C:1981:139, punt 10). Het komt mij voor dat het Hof in zijn meer recente rechtspraak de nadruk minder op deze voorwaarde heeft gelegd (zie met name arresten van 1 juli 2014, Ålands Vindkraft, C-573/12, EU:C:2014:2037, punten 75 en 76, en 12 november 2015, Visnapuu, C-198/14, EU:C:2015:751, punten 108 en 110).

61 Zie eveneens punt 84 van deze conclusie.

81. Voorts staat niet vast dat de door verweerder in het hoofdgeding aangevoerde gronden, die vervolgens zijn herhaald in de tweede prejudiciële vraag, daadwerkelijk overeenkomen met de door de Hongaarse wetgever nagestreefde doelstellingen bij de vaststelling van de aan de orde zijnde regeling. Ik merk dienaangaande op dat van genoemde gronden afwijkende overwegingen, die overwegend van budgettaire aard zijn, voorkomen in de considerans van de wet op de motorrijtuigenbelasting.⁶² Het Hof heeft evenwel herhaaldelijk uitgesloten dat argumenten van economische aard een rechtvaardiging kunnen vormen voor een belemmering van het vrij verkeer van goederen.⁶³

82. Zoals de verwijzende rechter in herinnering roept, is het in ieder geval vaste rechtspraak dat een beperkende maatregel, teneinde te kunnen worden gerechtvaardigd door een doelstelling van algemeen belang, niet alleen noodzakelijk en geschikt moet zijn om het nagestreefde legitieme doel te bereiken, maar daaraan ook evenredig moet zijn.⁶⁴ De nationale autoriteit die een beroep wil doen op artikel 36 VWEU en, naar analogie, op artikel 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad moet aantonen dat in het onderhavige geval werkelijk is voldaan aan deze criteria.⁶⁵

83. In het onderhavige geval ben ik in navolging van Istanbul Lojistik en de Commissie van mening dat de Hongaarse autoriteiten niet voldoende bewijs in deze zin hebben geleverd. Het komt mij voor dat de betrokken belasting geen passend instrument vormt om de aangevoerde doelstellingen van algemeen belang te verwezenlijken, omdat het twijfelachtig is of het heffen van deze belasting, zonder verdere controle en beperkt tot slechts bepaalde categorieën zware vrachtvoertuigen die in Hongarije aan het verkeer deelnemen – namelijk die welke in een derde land zijn geregistreerd, in tegenstelling tot die welke in Hongarije of een andere lidstaat zijn geregistreerd –, op dat grondgebied werkelijk kan bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid en de rechtshandhaving aldaar kan bevorderen.

84. Daarenboven, zelfs gesteld dat aan alle genoemde voorwaarden is voldaan, blijkt uit de slotwoorden van beide bovengenoemde artikelen dat een dergelijke maatregel geen middel tot willekeurige discriminatie noch een verkapte beperking van de handel mag vormen. Gelet op het feit dat de belasting welke wordt geheven op motorrijtuigen die op het Hongaarse grondgebied aan het verkeer deelnemen, verschilt naargelang het betrokken voertuig in Hongarije, een andere lidstaat van de Unie of in een derde land is geregistreerd⁶⁶, komt het mij voor dat de verschillende en ongunstiger behandeling in het laatstgenoemde geval, zonder aangetoonde objectieve reden, een willekeurige discriminatie vormt.⁶⁷

85. Op grond van deze overwegingen kan volgens mij niet worden ingestemd met de door de Hongaarse autoriteiten aangevoerde rechtvaardigingen. Ik ben kortom van mening dat in het geval dat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde belasting zou worden gekwalificeerd als een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve invoerbeperking in de zin van artikel 5 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad, de in verweer aangevoerde redenen niet volstaan om een dergelijke nationale maatregel op grond van artikel 7 van genoemd besluit te rechtvaardigen.

62 Zie punt 20 van deze conclusie. In haar schriftelijke en mondelinge opmerkingen heeft de Hongaarse regering bevestigd dat de considerans van genoemde wet stelt dat deze belasting noodzakelijk wordt geacht teneinde de begrotingsmiddelen te verhogen die beschikbaar zijn voor het onderhoud van het wegennet. Zij heeft daaraan toegevoegd dat de overlast die meer in het bijzonder wordt veroorzaakt door zware vrachtvoertuigen het verhogen van de belastinggrondslag rechtvaardigt teneinde, op zijn minst indirect, eveneens milieuproblemen en problemen van verkeersveiligheid aan te kunnen pakken.

63 Zie met name arrest van 25 oktober 2001, Commissie/Griekenland (C-398/98, EU:C:2001:565, punt 30 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

64 Zie met name arrest van 21 juni 2016, New Valmar (C-15/15, EU:C:2016:464, punt 48).

65 Zie met name arresten van 8 november 1979, Denkvit Futtermittel (251/78, EU:C:1979:252, punt 24), en 5 februari 2004, Commissie/Italië (C-270/02, EU:C:2004:78, punten 22 e.v.).

66 Zie de punten 43 en 55 van deze conclusie met betrekking tot deze verschillende regelingen.

67 Ik constateer dat een andere vorm van discriminatie is dat sprake is van een verlaging van de belasting voor met pneumatische ophanging uitgeruste voertuigen, die de wegen minder beschadigen en/of het milieu beschermen, maar uitsluitend wanneer zij in Hongarije zijn geregistreerd (zie punten 24 en 25 van deze conclusie), en niet wanneer zij in het buitenland zijn geregistreerd.

C. Schending van het beginsel van non-discriminatie op grond van nationaliteit met betrekking tot artikel 9 van de associatieovereenkomst EEG-Turkije (vierde vraag)

86. De vierde prejudiciële vraag ligt in het verlengde van de eerste en de tweede prejudiciële vraag, aangezien deze betrekking heeft op hetzelfde wettelijk kader als die vragen, namelijk de verplichtingen die voortvloeien uit de overeenkomsten tussen de EG (thans de Unie) en Turkije.⁶⁸ Het lijkt mij derhalve wenselijk deze vraag eerst te bespreken, voordat ik de derde door de verwijzende rechter voorgelegde prejudiciële vraag onderzoek.

87. Het Hof wordt in wezen gevraagd of artikel 9 van de associatieovereenkomst EEG-Turkije, dat binnen de werkingssfeer van genoemde overeenkomst elke discriminatie uit hoofde van nationaliteit verbiedt, aldus moet worden uitgelegd dat het in de weg staat aan een regeling zoals aan de orde in het hoofdgeding, aangezien deze de houders van in het buitenland geregistreerde zware vrachtvoertuigen, in het onderhavige geval Turkije, verplicht een bijzondere belasting te betalen, terwijl de houders van dergelijke in een lidstaat van de Unie geregistreerde voertuigen daarvan zijn vrijgesteld.⁶⁹

88. In de motivering van zijn beslissing preciseert de verwijzende rechter dat hij zich afvraagt of de aan de orde zijnde belasting Turkse vervoerders discrimineert en of deze bijgevolg moet worden geacht onverenigbaar te zijn met artikel 9 van de associatieovereenkomst EEG-Turkije en met artikel 18 VWEU. De strekking van deze beide artikelen is immers gelijk, aangezien lid 1 van laatstgenoemd artikel het beginsel vaststelt dat binnen de werkingssfeer van de Verdragen elke discriminatie op grond van nationaliteit verboden is.⁷⁰ Ik voeg daaraan toe dat artikel 9 van genoemde overeenkomst uitdrukkelijk verwijst naar hetzelfde „in artikel 7 van het Verdrag tot oprichting van de [EEG] vermelde beginsel [van non-discriminatie]”, welk artikel overeenkomt met artikel 18 VWEU.⁷¹

89. De Commissie is van mening dat het niet noodzakelijk is om specifiek te antwoorden op de vierde prejudiciële vraag, aangezien de met een mogelijke discriminatie op grond van nationaliteit samenhangende problematiek reeds zou moeten zijn onderzocht in het kader van de eerste twee vragen, indien het Hof zou erkennen dat de betrokken nationale regeling binnen de werkingssfeer valt van de artikelen 4 tot en met 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad en derhalve van die van de associatieovereenkomst EEG-Turkije.⁷²

90. Het is met name juist dat de lidstaten slechts maatregelen kunnen vaststellen die het vrij verkeer van goederen beperken en zijn gerechtvaardigd op grond van een van de in artikel 36 VWEU genoemde redenen, als deze maatregelen geen middel tot willekeurige discriminatie vormen⁷³, welk criterium zou moeten worden beoordeeld in het kader van het tweede onderdeel van de tweede prejudiciële vraag⁷⁴, indien het Hof zich daarover zou willen uitspreken.

68 Hoewel de vierde prejudiciële vraag betrekking heeft op de associatieovereenkomst EEG-Turkije en de eerste twee prejudiciële vragen betrekking hebben op besluit nr. 1/95 van de Associatieraad, zijn deze instrumenten nauw met elkaar verbonden omdat genoemd besluit is vastgesteld met het doel de slotfase ten uitvoer te leggen van de douane-unie die tot stand is gebracht tussen de partijen die die overeenkomst hebben gesloten, hetgeen blijkt uit de titel, de considerans en artikel 1 van dat besluit.

69 Zie punt 42 van deze conclusie met betrekking tot deze vrijstelling.

70 Aan dat beginsel is eveneens artikel 21, lid 2, van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie (hierna: „Handvest”) gewijd. In het arrest van 2 juni 2016, Commissie/Nederland (C-233/14, EU:C:2016:396, punt 76), heeft het Hof herhaald dat het verbod in artikel 18 VWEU geldt in alle binnen de materiële werkingssfeer van het recht van de Unie vallende situaties.

71 Artikel 37 van het Aanvullend Protocol bij genoemde overeenkomst voorziet in een specifieke toepassing van dat beginsel op het gebied van de arbeidsvoorwaarden, door te bepalen dat „[e]lke lidstaat [...] op de werknemers van Turkse nationaliteit die tewerkgesteld zijn in de Gemeenschap een stelsel toe[past] dat wordt gekenmerkt door het ontbreken van elke discriminatie uit hoofde van de nationaliteit ten opzichte van werknemers die onderdaan zijn van de andere lidstaten van de Gemeenschap, voor wat betreft de lonen en verdere arbeidsvoorwaarden”.

72 Zij haalt wat dat betreft het arrest van 30 april 2014, Pflieger e.a. (C-390/12, EU:C:2014:281, punten 31-36), aan, waar eraan wordt herinnerd dat wanneer een lidstaat dwingende vereisten van algemeen belang aanvoert ter rechtvaardiging van een regeling die de uitoefening van een bij de Verdragen vastgestelde vrijheid kan belemmeren, deze rechtvaardiging moet worden uitgelegd in het licht van de algemene rechtsbeginselen van het recht van de Unie, en met name van de door het Handvest gewaarborgde grondrechten, waaronder het beginsel van non-discriminatie op grond van nationaliteit.

73 Een overeenkomstige regel komt zowel voor in artikel 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad als in artikel 29, laatste volzin, van het Aanvullend Protocol bij de associatieovereenkomst EEG-Turkije.

74 Zie punten 75 e.v. van deze conclusie.

91. Gelet op het bevestigende antwoord dat ik voorstel te geven op de eerste prejudiciële vraag, acht ik het niet nodig te antwoorden op de vierde prejudiciële vraag, aangezien het volstaat dat het Hof ten aanzien van alle door de verwijzende rechter achtereenvolgens genoemde redenen vaststelt dat bij één daarvan sprake is van onverenigbaarheid met het recht van de Unie. Indien het Hof meer in het bijzonder zou overwegen, zoals ik bepleit, dat de aan de orde zijnde regeling onder het verbod valt van heffingen van gelijke werking als een douanerecht dat is vermeld in artikel 4 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad, zou er volgens mij, in het licht van de rechtspraak omtrent de samenhang van artikel 18 VWEU en de bepalingen van het VWEU met betrekking tot de fundamentele vrijheden van verkeer⁷⁵, geen reden zijn om over te gaan tot de uitlegging van artikel 9 van de associatieovereenkomst EEG-Turkije.

D. Verdeling van bevoegdheden tussen de Unie en de lidstaten met betrekking tot artikel 3, lid 2, VWEU en artikel 1, lid 2 en lid 3, onder a), van verordening nr. 1072/2009 (derde vraag)

92. Uit de motivering van de verwijzingsbeslissing blijkt dat de derde prejudiciële vraag alleen is voorgelegd voor het geval het Hof zou oordelen dat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde belasting geen heffing van gelijke werking als een douanerecht vormt, noch een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve invoerbepanking in de zin van respectievelijk de artikelen 4 en 5 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad. Gelet op het bevestigende antwoord dat ik voorstel te geven op de eerste aan het Hof voorgelegde vraag, is er volgens mij geen reden om op de derde vraag te antwoorden. Ik zal volledigheidshalve echter enkele opmerkingen maken met betrekking tot dat onderwerp.

93. De derde prejudiciële vraag heeft in wezen betrekking op de verdeling van de bevoegdheden tussen de Unie en de lidstaten inzake met derde landen gesloten overeenkomsten op het gebied van het internationaal goederenvervoer over de weg. Uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat verweerder in het hoofdgeding, namelijk de belastingdienst, directie bezwaar, heeft gesteld dat Hongarije krachtens artikel 4, lid 2, onder g), VWEU, dat bepaalt dat „[d]e gedeelde bevoegdheden van de Unie en de lidstaten[, onder andere gebieden, het vervoer] betreffen”, en gelet op de bepalingen van verordening nr. 1072/2009 vrij is om het internationaal goederenvervoer door middel van bilaterale overeenkomsten te regelen. Dat standpunt wordt eveneens gehuldigd door de regeringen van Hongarije en Italië, en door de Commissie. Daarentegen stelt Istanbul Lojistik dat de Unie over een impliciete exclusieve bevoegdheid op genoemd gebied beschikt.

94. De verwijzende rechter wenst concreet te vernemen of de Hongaarse autoriteiten nog steeds het recht hebben om de bilaterale overeenkomst die Hongarije in 1968 met de Republiek Turkije heeft ondertekend, ten uitvoer te leggen. Artikel 18, lid 3, van die overeenkomst voorziet in de heffing van belasting op Turkse voertuigen die goederen doorvoeren over het Hongaarse grondgebied.⁷⁶ De vraag is of de belastingheffing die voorwerp is van het hoofdgeding bijgevolg op de grondslag van deze bepaling kan worden toegepast.

⁷⁵ Zie met name arresten van 19 juni 2014, Strojírny Prostějov en ACO Industries Tábor (C-53/13 en C-80/13, EU:C:2014:2011, punten 31 e.v.); 18 december 2014, Generali-Providencia Biztosító (C-470/13, EU:C:2014:2469, punten 30 e.v.), en 29 oktober 2015, Nagy (C-583/14, EU:C:2015:737, punt 24), die herhalen dat artikel 18 VWEU geen toepassing vindt wanneer de bepalingen van het VWEU betreffende het vrij verkeer van goederen, personen, diensten of kapitaal toepasselijk zijn en voorzien in specifieke non-discriminatiebepalingen.

⁷⁶ De verplichting om de verschuldigde belasting te betalen „voor het goederenvervoer en om de kosten te dekken die verband houden met het onderhoud en het herstel van de wegen” rust op deze Turkse voertuigen, zelfs voor de lege doorvoerritten die zij uitvoeren. Krachtens lid 3 van genoemd artikel 18, moeten Hongaarse voertuigen die Turkije doorkruisen, omgekeerd, soortgelijke belastingen die op het Turkse grondgebied gelden, betalen. Uit lid 2 van hetzelfde artikel blijkt dat de voertuigen die zijn geregistreerd in een van de staten die partij zijn bij de bilaterale overeenkomst daarentegen zijn vrijgesteld van de verschuldigde belastingen „voor het goederenvervoer, wgens het houderschap van het voertuig of voor het gebruik van de wegen” wanneer het grondgebied van de andere partij de eindbestemming is.

95. De verwijzende rechter wijst in dit verband op de exclusieve bevoegdheid van de Unie om internationale overeenkomsten te sluiten, welke bevoegdheid is vastgesteld bij artikel 3, lid 2, VWEU⁷⁷, en vermeldt dat overeenkomstig de rechtspraak van het Hof „telkens wanneer de Gemeenschap voor de tenuitvoerlegging van een in het Verdrag voorzien gemeenschappelijk beleid bepalingen heeft getroffen, waarbij in enigerlei vorm gemeenschappelijke regels worden ingevoerd, de lidstaten niet meer gerechtigd zijn om, individueel of zelfs collectief optredend, met derde landen verplichtingen aan te gaan, welke deze regels aantasten”.⁷⁸ Ik herinner eraan dat het aldus geformuleerde beginsel later door het Hof is afgebakend, en dat meer bepaald is gepreciseerd dat, aangezien de Unie slechts beschikt over toegedeelde bevoegdheden⁷⁹, de mogelijke bevoegdheid van de Unie, met name wanneer deze exclusief is, moet worden gebaseerd op een concrete analyse van de betrokken bepalingen.⁸⁰

96. Ter ondersteuning van zijn verzoek zet de verwijzende rechter uiteen dat verordening nr. 1072/2009 juist gemeenschappelijke regels heeft vastgesteld voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg die gelden binnen de gehele Unie en dat overeenkomstig overweging 3⁸¹ en artikel 1, lid 2, eerste volzin⁸², van die verordening dat instrument moet worden toegepast in elke lidstaat die, zoals dat het geval was met Hongarije in het hoofdgeding, als lidstaat van doorvoer wordt doorkruist door een voertuig dat goederen vervoert vanuit een derde land naar een lidstaat (of omgekeerd).⁸³

97. Hij vraagt het Hof meer bepaald of, hoewel de Unie regels heeft opgesteld op dat gebied, de Hongaarse autoriteiten uitvoering konden blijven geven aan de overeenkomst Hongarije-Turkije⁸⁴ met een beroep op artikel 1, lid 3, onder a), van verordening nr. 1072/2009, dat bepaalt dat „[i]n afwachting van de sluiting van de in lid 2 bedoelde overeenkomsten, [...] deze verordening [...] de bepalingen inzake vervoer vanuit een lidstaat naar een derde land en omgekeerd die zijn opgenomen in de tussen lidstaten en deze derde landen gesloten bilaterale overeenkomsten [onverlet laat]”.⁸⁵

77 Dat lid 2 bepaalt dat „[d]e Unie [...] exclusief bevoegd [is] een internationale overeenkomst te sluiten indien een wetgevingshandeling van de Unie in die sluiting voorziet, indien die sluiting noodzakelijk is om de Unie in staat te stellen haar interne bevoegdheid uit te oefenen of wanneer die sluiting gemeenschappelijke regels kan aantasten of de strekking daarvan kan wijzigen”.

78 De verwijzende rechter verwijst naar de punten 17 tot en met 19 van het arrest van 31 maart 1971, Commissie/Raad, „AETR” (22/70, EU:C:1971:32).

79 Overeenkomstig artikel 5, leden 1 en 2, VEU.

80 Zie met name de rechtspraak die is aangehaald in de standpuntbepaling van advocaat-generaal Jääskinen betreffende advies 1/13 [(Toetreding van derde landen tot het Haags Verdrag), EU:C:2014:2292, punten 58 e.v.], in advies 1/13 (Toetreding van derde landen tot het Haags Verdrag) van 14 oktober 2014 (EU:C:2014:2303, punten 71 e.v.) en in advies 3/15 (Verdrag van Marrakesh inzake de toegang tot gepubliceerde werken) van 14 februari 2017 (EU:C:2017:114, punt 108).

81 Volgens overweging 3 dient, „[o]m te zorgen voor een coherent kader voor het internationale goederenvervoer over de weg in de hele Gemeenschap, [verordening nr. 1072/2009] van toepassing te zijn op alle internationale vervoer op het grondgebied van de Gemeenschap. Vervoer van lidstaten naar derde landen is nog steeds overwegend geregeld bij bilaterale overeenkomsten tussen de lidstaten en die derde landen. Deze verordening dient derhalve niet van toepassing te zijn op het traject op het grondgebied van de lidstaat waar wordt geladen en gelost zolang niet de nodige overeenkomsten tussen de Gemeenschap en de betrokken derde landen zijn gesloten. Zij moet echter wel van toepassing zijn op het grondgebied van een lidstaat van doorvoer.”

82 Volgens genoemde eerste volzin is verordening nr. 1072/2009 van toepassing „[i]n geval van vervoer vanuit een lidstaat naar een derde land en omgekeerd [...] op het traject op het grondgebied van iedere lidstaat van doorvoer”.

83 Ik herinner eraan dat in het onderhavige geval het aan de orde zijnde belasting onderworpen voertuig uit Turkije was vertrokken om via Hongarije naar Duitsland te gaan.

84 De verwijzende rechter en Istanbul Lojistik zijn het niet eens betreffende de vraag of deze mogelijkheid wordt bevestigd of tegengesproken door de studie van ICF Consulting Ltd, welke is genoemd in voetnoot 28 van deze conclusie (zie blz. 6, punt 2.1, en blz. 8, punt 2.2, van genoemde studie).

85 De Hongaarse regering stelt dat de Unie geen exclusieve bevoegdheid heeft op dat gebied op grond dat deze bepaling van verordening nr. 1072/2009, die uitdrukkelijk rekening houdt met tussen lidstaten en derde landen gesloten bilaterale overeenkomsten, erin voorziet dat dergelijke overeenkomsten van kracht blijven zolang ze niet zijn vervangen door op het niveau van de Unie vastgestelde bepalingen.

98. Uit de *tweede volzin* van artikel 1, lid 2, van verordening nr. 1072/2009 blijkt immers dat deze verordening „niet van toepassing [is] op het traject over het grondgebied van de lidstaat waar de goederen worden geladen of gelost, zolang niet de noodzakelijke overeenkomst tussen de Gemeenschap en het betrokken derde land is gesloten”⁸⁶, terwijl genoemde verordening op grond van de *eerste volzin* van hetzelfde lid wel toepasselijk is met betrekking tot situaties waarin een lidstaat van de Unie alleen als lidstaat van doorvoer wordt gebruikt.⁸⁷

99. Genoemde tweede volzin is mijns inziens in het onderhavige geval niet relevant omdat, zoals Istanbul Lojistik stelt en zoals de verwijzende rechter zelf erkent, het Hongaarse grondgebied in casu alleen heeft gediend als doorvoertraject en niet als plaats waar de betrokken goederen worden geladen of gelost.

100. Ik benadruk met name, in navolging van de Hongaarse en de Italiaanse regering, alsook van de Commissie, dat het hoofdgeding niet onder de materiële werkingssfeer valt van verordening nr. 1072/2009, gelet op het feit dat artikel 2, punt 1, ervan bepaalt dat dat instrument uitsluitend betrekking heeft op de voertuigen voor goederenvervoer die zijn geregistreerd in een lidstaat van de Unie⁸⁸, terwijl het voertuig dat door de bestreden besluiten is onderworpen aan de Hongaarse belasting in Turkije was geregistreerd.

101. Bijgevolg ben ik subsidiair van mening dat aangezien verordening nr. 1072/2009 niet toepasselijk is in een geval zoals in het hoofdgeding aan de orde is, de bepalingen ervan er niet aan in de weg kunnen staan dat de Hongaarse autoriteiten zich kunnen beroepen op artikel 18, lid 3, van de overeenkomst Hongarije-Turkije om betaling van de in dit geval aan de orde zijnde belasting op te leggen.

V. Conclusie

102. Gelet op het bovenstaande geef ik het Hof in overweging de door de Szege di Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság voorgelegde prejudiciële vragen te beantwoorden als volgt:

„Artikel 4 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad EG-Turkije van 22 december 1995 inzake de tenuitvoerlegging van de slotfase van de douane-unie moet aldus worden uitgelegd dat een motorrijtuigenbelasting zoals in het hoofdgeding aan de orde is, die wordt geheven van alle houders van zware vrachtvoertuigen die in een niet-lidstaat van de Europese Unie zijn geregistreerd en Hongarije gebruiken als lidstaat van doorvoer om een andere lidstaat te bereiken, en moet worden betaald telkens wanneer de Hongaarse grens wordt overschreden, ten aanzien van de onder die douane-unie vallende goederen een heffing van gelijke werking als een douanerecht is en dus door dat artikel is verboden.

Gelet op het antwoord op de eerste prejudiciële vraag, behoeft niet te worden geantwoord op de tweede, de derde en de vierde prejudiciële vraag.”

⁸⁶ Cursivering door mij. Gelijksortige bepalingen kwamen reeds voor in de derde overweging en artikel 1 van verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van 26 maart 1992 betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Gemeenschap van of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van een of meer lidstaten (PB 1992, L 95, blz. 1), die is vervangen door verordening nr. 1072/2009.

⁸⁷ Zie eveneens overweging 3 van de verordening, aangehaald in voetnoot 81 van deze conclusie.

⁸⁸ Genoemd punt 1 omschrijft het begrip „voertuig” in de zin van deze verordening immers als elk „in een lidstaat geregistreerd motorvoertuig of een samenstel van voertuigen waarvan ten minste het trekkende voertuig in een lidstaat is geregistreerd, dat uitsluitend wordt gebruikt voor vervoer van goederen”.