



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Tweede kamer)

19 oktober 2017*

„Prejudiciële verwijzing – 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 – Douane-unie – Vervoer over de weg – Motorrijtuigenbelasting – Heffing ten aanzien van in Turkije geregistreerde zware vrachtvoertuigen die Hongarije als staat van doorvoer gebruiken”

In zaak C-65/16,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (bestuurs- en arbeidsrechter Szeged, Hongarije) bij beslissing van 18 januari 2016, ingekomen bij het Hof op 8 februari 2016, in de procedure

Istanbul Lojistik Ltd

tegen

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság,

wijst

HET HOF (Tweede kamer),

samengesteld als volgt: M. Ilešič, kamerpresident, A. Rosas, C. Toader, A. Prechal en E. Jarašiūnas (rapporteur), rechters,

advocaat-generaal: H. Saugmandsgaard Øe,

griffier: I. Illéssy, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 19 januari 2017,

gelet op de opmerkingen van:

- Istanbul Lojistik Ltd, vertegenwoordigd door S. Habóczky, V. Weiss en A. Nagy, ügyvéd,
- de Hongaarse regering, vertegenwoordigd door M. M. Tátrai, E. E. Sebestyén, M. Z. Fehér en G. Koós als gemachtigden,
- de Italiaanse regering, vertegenwoordigd door G. Palmieri als gemachtigde, bijgestaan door A. Collabolletta en G. Rocchitta, avvocati dello Stato,

* Procestaal: Hongaars.

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door J. Hottiaux, E. Georgieva en L. Havas als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 6 april 2017,

het navolgende

Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 9 van de Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Economische Gemeenschap en Turkije, welke overeenkomst 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 namens de Gemeenschap is gesloten, goedgekeurd en bevestigd bij besluit 64/732/EEG van de Raad van 23 december 1963 (PB 1964, 217, blz. 3685; hierna: „associatieovereenkomst EEG-Turkije”), van de artikelen 4, 5 en 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad EG-Turkije van 22 december 1995 inzake de tenuitvoerlegging van de slotfase van de douane-unie (PB 1996, L 35, blz. 1; hierna: „besluit nr. 1/95 van de Associatieraad”), van artikel 3, lid 2, VWEU en van artikel 1, lid 2 en lid 3, onder a), van verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (PB 2009, L 300, blz. 72).
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen Istanbul Lojistik Ltd, een Turkse vervoeronderneming, en de Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság (nationale belasting- en douanedienst, directie bezwaar, Hongarije; hierna: „belastingdienst, directie bezwaar”) over de beslissing van de belastingdienst, directie bezwaar, om ten aanzien van een zwaar vrachtvoertuig van die onderneming een belasting wegens het overschrijden van de Hongaarse grens te heffen.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

- 3 Artikel 9 van de associatieovereenkomst EEG-Turkije luidt als volgt:
„De overeenkomstsluitende partijen erkennen, 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 Gemeenschap vermelde beginsel.”
- 4 Artikel 62 van het op 23 november 1970 te Brussel ondertekende en aan de associatieovereenkomst EEG-Turkije gehechte Aanvullend Protocol, dat namens de Gemeenschap is gesloten, goedgekeurd en bevestigd bij verordening (EEG) nr. 2760/72 van de Raad van 19 december 1972 (PB 1972, L 293, blz. 1; hierna: „aanvullend protocol”), bepaalt dat het aanvullend protocol integrerend deel uitmaakt van de associatieovereenkomst EEG-Turkije.
- 5 Artikel 42, lid 1, van het aanvullend protocol luidt:
„De Associatieraad breidt, 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 per spoor, over de weg en over de binnenwateren door de Gemeenschap zijn genomen tot Turkije uitbreiden.”

- 6 Artikel 1 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad luidt:

„Onverminderd de bepalingen van de [associatieovereenkomst EEG-Turkije] en de aanvullende en complementaire protocollen daarop, stelt de Associatieraad hierbij de regels voor de tenuitvoerlegging van de slotfase van de in de artikelen 2 en 5 van voornoemde overeenkomst voorziene douane-unie vast.”

- 7 Hoofdstuk I van dit besluit ziet op vrij verkeer van goederen en handelspolitiek en omvat een deel I, dat het opschrift „Afschaffing van de douanerechten en heffingen van gelijke werking” draagt. Artikel 4 van het besluit is opgenomen in dit deel en luidt als volgt:

„De in- en uitvoerrechten en heffingen van gelijke werking als een douanerecht tussen de Gemeenschap en Turkije worden bij het van kracht worden van dit besluit volledig 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.”

- 8 Deel II van hoofdstuk I, met als opschrift „Afschaffing van de kwantitatieve beperkingen en maatregelen van gelijke werking”, omvat de artikelen 5 tot en met 11 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad. Artikel 5 van dit besluit luidt:

„Kwantitatieve invoerbeperkingen en alle maatregelen van gelijke werking zijn tussen de overeenkomstsluitende partijen verboden.”

- 9 Artikel 6 van het besluit luidt:

„Kwantitatieve uitvoerbeperkingen en alle maatregelen van gelijke werking zijn tussen de overeenkomstsluitende partijen verboden.”

- 10 Artikel 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad is in de volgende bewoordingen gesteld:

„De bepalingen van de artikelen 5 en 6 vormen 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.”

- 11 Artikel 66 van dit besluit luidt:

„De bepalingen van dit besluit worden, 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, uitgelegd overeenkomstig de ter zake dienende jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen.”

12 Artikel 1 van verordening nr. 1072/2009 draagt het opschrift „Toepassingsgebied” en 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;

[...]”

Hongaars recht

13 Artikel 18 van de op 14 september 1968 te Boedapest ondertekende 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 [*Magyar Közlöny* 1969/78 (X. 11.); hierna: „overeenkomst Hongarije-Turkije”] bepaalt in lid 3:

„Voertuigen die goederen vervoeren over het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij, met inbegrip van de lege rit, zijn 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, met inbegrip van de belastingen die zijn vastgesteld voor voertuigen waarvan het gewicht meer bedraagt dan de maxima die naar het nationale recht van de andere overeenkomstsluitende partij gelden.”

14 De considerans van de gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény (wet nr. LXXXII van 1991 op de motorrijtuigenbelasting) [*Magyar Közlöny* 1991/145 (XII. 26.); hierna: „wet op de motorrijtuigenbelasting”] luidt als volgt:

„De Nationale Vergadering [stelt], 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].”

15 § 1 van deze wet bepaalt:

„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’) [...].

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

16 § 10 van de wet bepaalt dat „[d]e betaling is verschuldigd door de houder van het voertuig”.

17 Krachtens § 11 van de wet op de motorrijtuigenbelasting „[vangt] [d]e belastingplicht [...] aan op de dag van binnenkomst op het grondgebied van Hongarije”.

18 § 15 van deze wet bepaalt:

„1. In het geval van een voertuig (of, voor de toepassing van dit lid, een samenstel van voertuigen) met een maximum laadgewicht van niet meer dan 12 ton, dat aan het verkeer deelneemt met een vervoervergunning voor lokaal vervoer, moet een belasting van 10 000 [Hongaarse forint (HUF) (ongeveer 33 EUR)] worden betaald voor respectievelijk de heen- en de terugrit, terwijl in het geval van een voertuig met een maximum laadgewicht van meer dan 12 ton, dat aan het verkeer deelneemt met een vervoervergunning voor lokaal vervoer, een belasting van 30 000 HUF [(ongeveer 100 EUR)] moet worden betaald voor respectievelijk de heen- en de terugrit. In het geval van een voertuig met een maximum laadgewicht van niet meer dan 12 ton, dat aan het verkeer deelneemt met een voor doorvoer gebruikte vervoervergunning (met inbegrip van een door een derde land afgegeven vergunning), moet een belasting van 20 000 HUF [(ongeveer 66 EUR)] worden betaald voor respectievelijk de heen- en de terugrit, terwijl 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, een belasting van 60 000 HUF [(ongeveer 200 EUR)] moet worden betaald voor respectievelijk de heen- en de terugrit. De uit het voorgaande voortvloeiende verplichting tot betaling van de belasting geldt ook als de vervoervergunning niet geldig is, als de belastingplichtige deze op onrechtmatige wijze heeft gebruikt of als hij zonder vervoervergunning aan het verkeer heeft deelgenomen.

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 lokaal vervoer 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.”

19 § 17, lid 2, van de wet op de motorrijtuigenbelasting bepaalt:

„Wanneer de belastingplichtige gedeeltelijk of geheel niet heeft voldaan aan zijn verplichting de belasting te betalen, stelt de douanediens de belastingschuld vast, alsmede een fiscale geldboete die overeenkomt met vijfmaal het bedrag van deze schuld. [...]

20 De közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (wet nr. I van 1988 betreffende het wegverkeer) [*Magyar Közlöny* 1988/15 (IV. 21.)] bepaalt in § 20, lid 1, onder a), dat „[v]an 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 Gemeenschap, [...] de betaling van een geldboete [kan] worden geëist”.

21 § 4 van de 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.)] bepaalt:

„1. Commercieel goederenvervoer over de weg of goederenvervoer over de weg voor eigen rekening dat wordt verricht in het kader van internationaal vervoer over Hongaars grondgebied, kan geschieden met

- a) een – voor internationaal goederenvervoer over de weg afgegeven – communautaire vergunning als bedoeld in artikel 4 van [verordening nr. 1072/2009] [...],
- b) een door het International Transport Forum afgegeven vergunning [...], of
- c) een krachtens een bilaterale of multilaterale overeenkomst afgegeven vergunning voor zware vrachtvoertuigen,

welke vergunning ziet op de desbetreffende activiteiten.”

22 § 2 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] [*Magyar Közlöny* 2009/107 (VII. 29.)] bepaalt:

„Voor de toepassing van § 20, lid 1, onder a), van [wet nr. I van 1988 betreffende het wegverkeer], en behoudens andersluidende bepalingen, moet eenieder die

[...]

- b) de bepalingen inzake de vereiste vergunningen en documenten om vervoerdiensten over de weg te verrichten, zoals voorzien in [§ 4, lid 1, onder c), van regeringsbesluit nr. 261/2011 met betrekking tot goederenvervoer], schendt,

een geldboete betalen ter hoogte van een in bijlage 1 vastgesteld bedrag.

Ingevolge punt 5, onder a), van bijlage 1 moet de vervoerder die geen vergunning voor goederenvervoer over de weg heeft of in het bezit is van een ongeldige vergunning voor goederenvervoer over de weg een geldboete betalen van 300 000 HUF [(ongeveer 1 000 EUR)].”

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

23 Istanbul Lojistik is een in Turkije gevestigde onderneming die voor rekening van in Turkije en in de Europese Unie gevestigde ondernemingen vanuit Turkije goederenvervoer over de weg verricht naar verschillende lidstaten, waaronder met name Duitsland.

- 24 Op 30 maart 2015 heeft de Nemzeti Adó- és Vámhivatal (nationale belasting- en douanediens, Hongarije) in de buurt van Nagylak (Hongarije), nabij de grens met Roemenië, een inspectie uitgevoerd van een in Turkije geregistreerd en door Istanbul Lojistik geëxploiteerd samenstel van voertuigen met een maximum laadgewicht van meer dan 12 ton. Istanbul Lojistik beschikte voor het betrokken zware vrachtoortuig over een doorvoervergunning Hongarije-Turkije, die zij gebruikte om textielproducten van Turkije, via Hongarije als staat van doorvoer, naar Duitsland te vervoeren. De doorvoervergunning bevatte alle door de Hongaarse wetgeving vereiste gegevens, maar de bij het bedrag van de vereiste motorrijtuigenbelasting behorende belastingzegel waaruit blijkt dat dat bedrag is betaald, was niet op die vergunning aangebracht.
- 25 Bij administratieve besluiten van 31 maart 2015, die na bovengenoemde inspectie zijn vastgesteld, heeft de nationale belasting- en douanediens geconstateerd dat Istanbul Lojistik niet had voldaan aan haar belastingverplichtingen krachtens de wet op de motorrijtuigenbelasting en dat haar doorvoervergunning bijgevolg niet geldig was. De nationale belasting- en douanediens heeft Istanbul Lojistik de betaling opgelegd van een bedrag van 60 000 HUF (ongeveer 200 EUR) aan motorrijtuigenbelasting en een bijbehorende geldboete van 300 000 HUF (ongeveer 1 000 EUR), en daarnaast nog van een even hoge bestuurlijke geldboete, dus een totaalbedrag van 660 000 HUF (ongeveer 2 200 EUR).
- 26 Istanbul Lojistik heeft deze besluiten aangevochten bij de belastingdienst, directie bezwaar, die bij besluiten van 13 mei 2015 de aangevochten besluiten heeft bevestigd.
- 27 Daarop is Istanbul Lojistik bij de Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (bestuurs- en arbeidsrechter Szeged, Hongarije) in beroep gegaan tegen de besluiten van de belastingdienst, directie bezwaar.
- 28 Ter onderbouwing van haar beroep betoogt Istanbul Lojistik 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 voert aan dat de motorrijtuigenbelasting 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 dat besluit. Bij de heffing van deze belasting is haars inziens sprake van discriminatie en bescherming van de markt. Gesteld wordt dat de belasting een met het Unierecht strijdige beperking van het vrije verkeer van goederen vormt.
- 29 De belastingdienst, directie bezwaar, concludeert tot verwerping van het beroep.
- 30 De Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság vraagt zich af of de aan de orde zijnde motorrijtuigenbelasting een met artikel 4 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad strijdige heffing van gelijke werking als een douanerecht vormt. Er wordt namelijk op gewezen dat volgens de aan de orde zijnde nationale regeling de houders van in een lidstaat geregistreerde voertuigen geen motorrijtuigenbelasting hoeven te betalen, terwijl de houders van voertuigen die in Turkije zijn geregistreerd deze belasting moeten betalen wegens het gebruiken van Hongarije als staat van doorvoer.
- 31 Mocht het Hof oordelen dat de motorrijtuigenbelasting geen heffing van gelijke werking als een douanerecht is, dan is volgens de verwijzende rechter de vraag aan de orde of deze belasting een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve beperking is en zich dus niet verdraagt met artikel 5 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad.
- 32 Indien de laatste vraag bevestigend wordt beantwoord, wenst de verwijzende rechter te vernemen of de motorrijtuigenbelasting op grond van artikel 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad kan worden gerechtvaardigd door de eisen met betrekking tot de verkeersveiligheid en de rechtshandhaving. Hij merkt op dat de doelen van de wet op de motorrijtuigenbelasting met name een betere verdeling van de overheidsuitgaven die verband houden met het gemotoriseerd verkeer, de verhoging van de

inkomsten van de gemeenten en het verstrekken van de middelen die noodzakelijk zijn voor het onderhoud en de ontwikkeling van het openbaar wegennet zijn. De verwijzende rechter vraagt zich tevens af of de motorrijtuigenbelasting evenredig is, geschikt is om de nagestreefde doelen te verwezenlijken en niet discriminerend is.

33 Als geen sprake is van een heffing van gelijke werking als een douanerecht of van een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve beperking, wenst de verwijzende rechter te vernemen of de toepassing van de overeenkomst Hongarije-Turkije verenigbaar is met artikel 3, lid 2, VWEU en met verordening nr. 1072/2009, aangezien vervoer, volgens de verwijzende rechter, onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie valt.

34 De verwijzende rechter vraagt zich ook af of de motorrijtuigenbelasting Turkse vervoerders discrimineert, gelet op artikel 9 van de associatieovereenkomst EEG-Turkije.

35 Tegen deze achtergrond heeft de Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság 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 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 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 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 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 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 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?”

Beantwoording van de prejudiciële vragen

- 36 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 4 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad aldus moet worden uitgelegd dat een motorrijtuigenbelasting als in het hoofdgeding, die moet worden betaald door houders van in Turkije geregistreerde zware vrachtoertuigen die het Hongaarse grondgebied voor doorvoer gebruiken, een heffing van gelijke werking als een douanerecht in de zin van dit artikel is.
- 37 Blijkens artikel 1 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad bevat dat besluit de regels voor de tenuitvoerlegging van de slotfase van de douane-unie tussen de Unie en de Republiek Turkije. Ingevolge artikel 4 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad worden bij het van kracht worden van het besluit de in- en uitvoerrechten en heffingen van gelijke werking als een douanerecht tussen de Unie en de Republiek Turkije volledig opgeheven.
- 38 Artikel 66 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad bepaalt dat de bepalingen van dat besluit, voor zover zij wezenlijk gelijk zijn aan de dienovereenkomstige voorschriften van het EG-Verdrag, thans VWEU, worden uitgelegd overeenkomstig de ter zake dienende jurisprudentie van het Hof. Aangezien artikel 4 van het besluit wezenlijk gelijk is aan artikel 30 VWEU, moet het dus worden uitgelegd overeenkomstig de op artikel 30 VWEU betrekking hebbende arresten van het Hof.
- 39 Derhalve moet in herinnering worden geroepen dat elke eenzijdig opgelegde geldelijke last, hoe gering ook, ongeacht de benaming en de structuur ervan, die wegens grensoverschrijding op goederen wordt geheven en geen douanerecht in eigenlijke zin is, een heffing van gelijke werking in de zin van de artikelen 28 en 30 VWEU vormt (arresten van 18 januari 2007, *Brzeziński*, C-313/05, EU:C:2007:33, punt 22 en aldaar aangehaalde rechtspraak, en 2 oktober 2014, *Orgacom*, C-254/13, EU:C:2014:2251, punt 23). De rechtvaardiging van het verbod op heffingen van gelijke werking als een douanerecht is gelegen in de belemmering die dergelijke heffingen vormen voor het vrije verkeer van goederen, doordat zij de prijs van de in- of uitgevoerde goederen tegenover die van de nationale goederen kunstmatig opdrijven (arrest van 21 maart 1991, *Commissie/Italië*, C-209/89, EU:C:1991:139, punt 7).
- 40 Bovendien zijn heffingen van gelijke werking verboden ongeacht het doel waarmee zij werden ingevoerd of de bestemming van de opbrengst ervan (arrest van 21 juni 2007, *Commissie/Italië*, C-173/05, EU:C:2007:362, punt 42 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 41 Voorts moet eraan worden herinnerd dat de in artikel 36 VWEU genoemde rechtvaardigingsgronden uitsluitend gelden voor maatregelen van gelijke werking als een kwantitatieve invoerbepanking, en niet voor heffingen van gelijke werking als een douanerecht (zie onder meer arrest van 14 juni 1988, *Dansk Denkavit*, 29/87, EU:C:1988:299, punt 32).
- 42 Verder is het zo dat de douane-unie noodzakelijkerwijs impliceert dat het vrije verkeer van goederen tussen de lidstaten wordt verzekerd. Deze vrijheid zou niet volledig zijn indien de lidstaten het verkeer van transitogoederen op enigerlei wijze konden belemmeren of hinderen. Als uitvloeisel van de douane-unie en in het wederzijds belang van de lidstaten moet derhalve het bestaan worden erkend van een algemeen beginsel van vrije doorvoer van goederen binnen de Unie (arrest van 21 juni 2007, *Commissie/Italië*, C-173/05, EU:C:2007:362, punt 31 en aldaar aangehaalde rechtspraak). De lidstaten zouden immers inbreuk maken op dit beginsel indien zij op goederen die via hun grondgebied worden vervoerd, doorvoerrecht of andere met de doorvoer in verband staande heffingen zouden leggen (arrest van 16 maart 1983, *SIOT*, 266/81, EU:C:1983:77, punt 19).

- 43 Tevens moet erop worden gewezen dat het Hof reeds heeft geoordeeld dat een belasting waarvan het belastbare feit het vervoer van goederen is en 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 (arrest van 17 juli 2008, Essent Netwerk Noord e.a., C-206/06, EU:C:2008:413, punt 44 en aldaar aangehaalde rechtspraak). Een dergelijke belasting treft immers producten, ook al wordt zij geïnd naar aanleiding van het vervoer van die producten of het gebruik van wegen en wordt zij eerst door de houder van het zware vrachtvoertuig betaald (zie in die zin arrest van 17 juli 1997, Haahr Petroleum, C-90/94, EU:C:1997:368, punt 38).
- 44 Om de in de punten 37 en 38 van het onderhavige arrest genoemde redenen geldt de uitlegging van de bepalingen van het VWEU inzake het vrije verkeer van goederen binnen de Unie ook voor de bepalingen die betrekking hebben op het vrije verkeer van goederen binnen de douane-unie die voortvloeit uit de associatieovereenkomst EEG-Turkije.
- 45 In het onderhavige geval bepaalt de in het hoofdgeding aan de orde zijnde wet op de motorrijtuigenbelasting dat de motorrijtuigenbelasting, wat in een derde land geregistreerde zware vrachtvoertuigen betreft, op het moment van binnenkomst op het Hongaarse grondgebied moet worden betaald, zowel voor de heenrit als voor de terugrit. De hoogte van die belasting is afhankelijk van criteria die met name verband houden met de hoeveelheid goederen die kan worden vervoerd en met de bestemming van de goederen.
- 46 Gelet op de in de punten 40 tot en met 43 van het onderhavige arrest aangehaalde rechtspraak moet dan ook worden vastgesteld dat de motorrijtuigenbelasting weliswaar geen betrekking heeft op producten als zodanig, maar bij het overschrijden van de Hongaarse grens wordt geheven op de goederen die worden vervoerd door in een derde land, namelijk Turkije, geregistreerde voertuigen, en niet op, zoals de Hongaarse en de Italiaanse regering betogen, het vervoer.
- 47 Uit de in de punten 39 tot en met 41 van het onderhavige arrest aangehaalde rechtspraak volgt dat het betoog van de Hongaarse regering dat geen hoge belasting wordt betaald en dat de belastingheffing gerechtvaardigd wordt door de noodzaak om het nationale wegennet te onderhouden en door het feit dat het milieu wordt aangetast door die vervoerswijze, niet relevant is.
- 48 Een motorrijtuigenbelasting als in het hoofdgeding is dus een heffing van gelijke werking als een douanerecht in de zin van artikel 4 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad, daar sprake is van een eenzijdig opgelegde geldelijke last die wegens grensoverschrijding op goederen wordt geheven.
- 49 Gelet op het voorgaande dient op de eerste vraag te worden geantwoord dat artikel 4 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad aldus moet worden uitgelegd dat een motorrijtuigenbelasting als in het hoofdgeding, die moet worden betaald door houders van in Turkije geregistreerde zware vrachtvoertuigen die het Hongaarse grondgebied voor doorvoer gebruiken, een heffing van gelijke werking als een douanerecht in de zin van dit artikel is.
- 50 Gelet op het antwoord op de eerste vraag, hoeven de tweede tot en met de vierde vraag niet te worden beantwoord.

Kosten

- 51 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Tweede kamer) verklaart voor recht:

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 als in het hoofdgeding, die moet worden betaald door houders van in Turkije geregistreerde zware vrachtvoertuigen die het Hongaarse grondgebied voor doorvoer gebruiken, een heffing van gelijke werking als een douanerecht in de zin van dit artikel is.

ondertekeningen