



## Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA  
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE  
prednesené 6. apríla 2017<sup>1</sup>

**Vec C-65/16**

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

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Správny a pracovný súd Szeged, Maďarsko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Medzinárodná cestná preprava – Dohoda o pridružení medzi Európskym hospodárskym spoločenstvom a Tureckom – Článok 9 – Rozhodnutie Asociačnej rady ES-Turecko č. 1/95 – Články 4, 5 a 7 – Voľný pohyb tovaru – Daň z motorových vozidiel – Vyberanie dane v prípade nákladných vozidiel zapísaných do evidencie v Turecku prechádzajúcich ako tranzitná doprava cez Maďarsko – Dvojstranná dohoda uzatvorená členským štátom s Tureckom – Článok 3 ods. 2 ZFEÚ – Nariadenie (ES) č. 1072/2009 – Článok 1“

### I. Úvod

1. Návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Správny a pracovný súd Szeged, Maďarsko), patrí do rámca sporu medzi tureckou dopravnou spoločnosťou a maďarským daňovým orgánom, ktorý jej vyrubil povinnosť zaplatiť určité sumy na daň z motorových vozidiel upravenú maďarskou právnou úpravou.
2. Podľa maďarskej právnej úpravy sa vyberá daň v prípade nákladných vozidiel zapísaných do evidencie v krajine, ktorá nie je členom Európskej únie, v predmetnej veci v Turecku, ktoré sa používajú na prepravu tovaru, a to zakaždým, keď prekročia hranicu Maďarska, aby prešli cez jeho územie ako tranzitná doprava smerom do iného členského štátu.
3. Vnútroštátny súd sa pýta Súdneho dvora na to, či je takáto vnútroštátna právna úprava zlučiteľná s požiadavkami práva Únie, najmä s pravidlami vyplývajúcimi z Asociačnej dohody medzi Európskym hospodárskym spoločenstvom a Tureckou republikou<sup>2</sup> (ďalej len „dohoda o pridružení medzi EHS a Tureckom“)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Jazyk konania: francúzština.

<sup>2</sup> Dohoda, ktorá bola podpísaná 12. septembra 1963 v Ankare na jednej strane Tureckou republikou a na druhej strane členskými štátmi EHS a Spoločenstva, v ktorého mene bola uzatvorená, schválená a potvrdená rozhodnutím Rady 64/732/EHS z 23. decembra 1963 (Ú. v. ES 1964, 217, s. 3685; Mim. vyd. 11/011, s. 10).

<sup>3</sup> Podobný problém bol predložený Súdnemu dvoru vo veci CX (C-629/16), ktorá je v konaní.

4. V prvom rade sa pýta, či ustanovenia rozhodnutia Asociačnej rady ES–Turecko č. 1/95<sup>4</sup> (ďalej len „rozhodnutie Asociačnej rady č. 1/95“) zakazujú uplatňovať takú daň, o akú ide vo veci samej, keďže predstavuje poplatok s rovnakým účinkom ako clo v zmysle článku 4 tohto rozhodnutia, alebo, ak nie, tak opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenie dovozu v zmysle článku 5 uvedeného rozhodnutia, čo je opatrenie, ktoré by prípadne mohlo byť odôvodnené dôvodmi pre výnimku stanovenými v jeho článku 7.

5. Ďalej by chcel vnútroštátny súd vedieť, či tento druh dane je v rozpore s článkom 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom, ktorá zakazuje akúkoľvek diskrimináciu vykonávanú z dôvodu štátnej príslušnosti.

6. Nakoniec vyzýva Súdny dvor, aby určil, či článok 3 ods. 2 ZFEÚ, ako aj článok 1 ods. 2 a článok 1 ods. 3 písm. a) nariadenia (ES) č. 1072/2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh<sup>5</sup>, bránia tomu, aby orgány členského štátu mohli uplatňovať takúto daň na základe dvojstrannej dohody v oblasti dopravy uzatvorenej s treťou krajinou, v predmetnom prípade dohody uzatvorenej medzi Maďarskom a Tureckou republikou.

7. Z dôvodov uvedených nižšie zastávam názor, že treba odpovedať kladne na prvú položenú otázku, a to v tom zmysle, že také vnútroštátne opatrenie, o aké ide vo veci samej, predstavuje poplatok s rovnakým účinkom ako clo, ktorý je v rozpore s článkom 4 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95, a že teda netreba, aby Súdny dvor odpovedal na ostatné otázky, v súvislosti s ktorými však subsidiárne prednesiem pripomienky.

## II. Právny rámec

### A. Právo Únie

#### 1. Dohoda o pridružení medzi EHS a Tureckom a dodatkový protokol

8. Podľa článku 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom „zmluvné strany sú si vedomé, že v oblasti uplatňovania dohody bez toho, aby boli dotknuté určité ustanovenia, ktoré môžu byť stanovené podľa článku 8, je každá diskriminácia na základe štátnej príslušnosti zakázaná v súlade so zásadou uvedenou v článku 7 Zmluvy o založení Spoločenstva“ [*neoficiálny preklad*].

9. Dodatkový protokol k dohode o pridružení medzi EHS a Tureckom, ktorý bol podpísaný v Bruseli 23. novembra 1970<sup>6</sup>, je neoddeliteľnou súčasťou tejto dohody.<sup>7</sup> Jeho článok 41 stanovuje, že Asociačná rada má za úlohu stanoviť v súlade so zásadami uvedenými v článkoch 13 a 14 uvedenej dohody časový harmonogram a pravidlá postupného rušenia vzájomných obmedzení týkajúcich sa slobody usadiť sa a slobodného poskytovania služieb zo strany zmluvných strán.

10. Podľa článku 42 ods. 1 tohto protokolu „Asociačná rada rozšíri na Turecko, v súlade s pravidlami, ktoré sama určí, prepravné ustanovenia Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva s primeraným ohľadom na zemepisnú situáciu Turecka. Takým istým spôsobom môže rozšíriť opatrenia vykonané spoločenstvom pri uplatňovaní týchto ustanovení, pokiaľ ide o... cestnú... dopravu“.

4 Rozhodnutie z 22. decembra 1995 o vykonaní konečnej fázy colnej únie [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 35, 1996, s. 1).

5 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 21. októbra 2009 (Ú. v. EÚ L 300, 2009, s. 72).

6 Protokol, ktorý bol v mene Spoločenstva uzavretý, schválený a potvrdený nariadením Rady (EHS) č. 2760/72 z 19. decembra 1972 (Ú. v. ES L 293, 1972, s. 1; Mim. vyd. 11/011, s. 41).

7 Podľa článku 62 uvedeného protokolu.

## 2. Rozhodnutie Asociačnej rady č. 1/95

11. Podľa článku 1 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95 „bez toho, aby tým boli dotknuté ustanovenia dohody [o pridružení medzi EHS a Tureckom], a jej dodatkového a doplňujúceho protokolu, Asociačná rada EHS-Turecko stanoví ďalej podrobnosti týkajúce sa vykonania konečnej fázy colnej únie stanovenej v článkoch 2 a 5 uvedenej dohody“ [*neoficiálny preklad*].

12. Článok 4 tohto rozhodnutia, zaradený v oddiele I, nazvanom „Odstránenie ciel a poplatkov s rovnakým účinkom ako clo“ [*neoficiálny preklad*], kapitoly 1 nazvanej „Volný pohyb tovaru a obchodná politika“ [*neoficiálny preklad*], stanovuje, že „dovozné a vývozné clo, ako aj poplatky s rovnakým účinkom ako clo sa medzi Spoločenstvom a Tureckom zrušujú k dátumu nadobudnutia účinnosti tohto rozhodnutia. Spoločenstvo a Turecko sa zaväzujú, že od uvedeného dátumu nezavedú žiadne nové dovozné ani vývozné clo alebo akýkoľvek poplatok s rovnakým účinkom ako clo. Tieto ustanovenia sa vzťahujú aj na clá daňovej povahy“ [*neoficiálny preklad*].

13. Článok 5 tohto rozhodnutia, zaradený v oddiele II uvedenej kapitoly 1, nazvaný „Odstránenie množstevných obmedzení alebo opatrení s rovnakým účinkom“ [*neoficiálny preklad*], stanovuje že „množstevné obmedzenia dovozu, ako aj všetky opatrenia s rovnakým účinkom sú medzi zmluvnými stranami zakázané“ [*neoficiálny preklad*].

14. Podľa článku 7 tohto rozhodnutia „články 5 a 6 nebránia zákazom ani obmedzeniam dovozu, vývozu alebo tranzitu tovaru z dôvodov verejnej morálky, verejného poriadku, verejnej bezpečnosti, ochrany zdravia a života ľudí a zvierat alebo ochrany rastlín, ochrany národných pamiatok s umeleckou, historickou alebo archeologickou hodnotou, alebo ochrany priemyselného a obchodného vlastníctva. Takéto zákazy alebo obmedzenia však nesmú predstavovať prostriedok svojvoľnej diskriminácie, ani maskovaného obmedzenia obchodu medzi zmluvnými stranami“ [*neoficiálny preklad*].

15. Článok 66, zaradený v kapitole VI uvedeného rozhodnutia, nazvaný „Všeobecné a záverečné ustanovenia“ [*neoficiálny preklad*], stanovuje, že „ustanovenia tohto rozhodnutia, v rozsahu v akom sú v podstate zhodné s príslušnými pravidlami Zmluvy o zriadení Európskeho spoločenstva, sa pokiaľ ide o ich vykonávanie a uplatňovanie na tovary patriace do colnej únie, vykladajú v súlade s rozsudkami Súdneho dvora Európskych spoločenstiev v danej oblasti“ [*neoficiálny preklad*].

## 3. Nariadenie č. 1072/2009

16. Článok 1 nariadenia č. 1072/2009, nazvaný „Rozsah pôsobnosti“, stanovuje:

„1. Toto nariadenie sa uplatňuje na medzinárodnú prepravu tovaru po ceste vykonávanú v prenájme alebo za úhradu na území Spoločenstva.

2. V prípade, že ide o prepravu z členského štátu do tretej krajiny a naopak, toto nariadenie sa uplatňuje na tú časť cesty, ktorá sa uskutočnila na území ktoréhokoľvek tranzitného členského štátu. Neuplatňuje sa na tú časť cesty na území členského štátu, v ktorom sa uskutočňuje nakládka alebo vykládka, pokiaľ nebola uzavretá potrebná dohoda medzi Spoločenstvom a dotknutou treťou krajinou.

3. Do uzatvorenia dohôd uvedených v odseku 2 toto nariadenie nemá vplyv na:

a) ustanovenia týkajúce sa prepravy z niektorého členského štátu do tretej krajiny a naopak, ustanovené v dvojstranných dohodách uzavretých členskými štátmi s uvedenými tretími krajinami;

...“

17. Článok 2 bod 1 tohto nariadenia definuje pojem „vozidlo“ v zmysle uvedeného nariadenia takto: „motorové vozidlo evidované [zapísané do evidencie – *neoficiálny preklad*] v členskom štáte alebo súprava vozidiel, z ktorej je aspoň jedno motorové vozidlo evidované [zapísané do evidencie – *neoficiálny preklad*] v členskom štáte a ktoré sa používa výhradne na prepravu tovaru“.

## **B. Vnútroštátne právo**

### **1. Dohovor medzi Maďarskom a Tureckom**

18. Dohovor o medzinárodnej cestnej preprave uzatvorený medzi Prezidiálnou radou a vládou Maďarskej ľudovej republiky na jednej strane a vládou Tureckej republiky na druhej strane, bol podpísaný v Budapešti 14. septembra 1968<sup>8</sup> (ďalej len „dohovor medzi Maďarskom a Tureckom“).

19. Článok 18 ods. 2 uvedeného dohovoru stanovuje, že „vozidlá vykonávajúce prepravu tovaru medzi územím dvoch zmluvných strán, sú oslobodené, vrátane jazdy naprázdno, od daní, prirážok, poplatkov a príplatkov, ktoré sa musia platiť na území druhej zmluvnej strany za prepravu tovaru, alebo z titulu vlastníctva vozidla, alebo z titulu používania ciest“. Podľa odseku 3 tohto istého článku „vozidlá vykonávajúce prepravu tovaru cez územie druhej zmluvnej strany podliehajú, vrátane jazdy naprázdno, daniam, prirážkam, poplatkom a príplatkom, ktoré sa musia platiť za prepravu tovaru a na pokrytie výdavkov spojených s údržbou a opravou ciest...“.

### **2. Zákon o dani z motorových vozidiel**

20. Podľa preambuly gépjárműadórol szóló 1991. évi LXXXII. törvény (zákon č. LXXXII z roku 1991 o dani z motorových vozidiel)<sup>9</sup>, (ďalej len „zákon o dani z motorových vozidiel“), „Národné zhromaždenie v záujme lepšieho rozdelenia verejných nákladov spojených s automobilovou dopravou, zvýšenia príjmov obecných orgánov alebo, v prípade hlavného mesta, jednotlivých mestských obvodov, ako aj rozšírenia zdrojov financovania potrebných na údržbu a rozvoj verejnej cestnej siete, prijíma tento zákon o dani z motorových vozidiel“.

21. § 1 tohto zákona znie takto:

„1. Daň z motorových vozidiel musí byť zaplatená za každé vozidlo alebo príves, ktoré majú maďarské evidenčné číslo, ako aj za každé nákladné vozidlo zapísané do evidencie v cudzine, ktoré sa pohybuje na území Maďarska (spoločne ďalej len ‚vozidlo‘)....“

2. Pôsobnosť tohto zákona sa nevzťahuje... v kategórii nákladných vozidiel zapísaných do evidencie v cudzine na tie vozidlá, ktoré sú zapísané do evidencie v členskom štáte Európskej únie.“

22. Kapitola II zákona o dani z motorových vozidiel stanovuje podrobnosti týkajúce sa „dane z vnútroštátnych vozidiel“. Suma ročnej dane, ktorá sa má zaplatiť v prípade nákladných vozidiel zapísaných do evidencie v Maďarsku sa mení v závislosti od hmotnosti dotknutého vozidla, jeho systému pruženia a environmentálneho zaradenia.

23. § 6 tohto zákona stanovuje, že základ dane zodpovedá prevádzkovej hmotnosti nákladného vozidla uvedenej v úradnej evidencii, zvýšenej o 50 % kapacity naloženia (užitočnej hmotnosti).

8 Maďarská vláda odkazuje v tejto súvislosti na ustanovenia nariadenia, ktoré má právne účinky zákona č. 29/1969, o vyhlásení uvedeného dohovoru v Maďarsku, *Magyar Közlöny* 1969/78 (X.11.).

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

24. Podľa § 7 ods. 2 uvedeného zákona je sadzba dane za každých začatých 100 kilogramov základu dane 850 maďarských forintov (HUF) (približne 3 eurá) pre nákladné vozidlá vybavené pneumatickým pružením alebo rovnocenným systémom pruženia a 1 380 HUF (približne 5 eur) pre ostatné nákladné vozidlá.

25. § 8 tohto istého zákona stanovuje kritériá umožňujúce nárokovať si úľavu na dani, a to v rozsahu 20 až 30 %, v závislosti od kódu environmentálnej triedy, do ktorej bolo zaradené dotknuté nákladné vozidlo.

26. Kapitola III zákona o dani z motorových vozidiel stanovuje podrobnosti týkajúce sa „dane z vozidiel zapísaných do evidencie v cudzine“.

27. Podľa § 10 tohto zákona „má daň zaplatiť držiteľ vozidla“ a podľa § 11 tohto zákona „daňová povinnosť vzniká dňom vstupu na územie Maďarska“.

28. § 15 uvedeného zákona stanovuje:

„1. V prípade... vozidla s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 12 ton, ktoré sa pohybuje s dopravnou licenciou používanou na účely obslužnej dopravy, sa musí zaplatiť daň 30 000 HUF (približne 100 eur) z titulu jazdy smerom tam a takisto smerom naspäť. V prípade... vozidla s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 12 ton, ktoré sa pohybuje s dopravnou licenciou používanou na účely tranzitu, sa musí zaplatiť daň 60 000 HUF (približne 200 eur) z titulu prejazdu smerom tam a takisto smerom naspäť. ...

2. Sumy dane stanovené v odseku 1 sa chápu ako suma za jazdu smerom tam alebo smerom späť a za každý pobyt na maďarskom území nepresahujúci 48 hodín za jazdu. Ak je dĺžka pobytu dlhšia, daň je splatná v súlade s ustanoveniami odseku 1 vyššie za každé nové začaté obdobie 48 hodín. ...

3. Sumu dane splatnej na základe odseku 1 je možné zaplatiť nákupom daňovej nálepky, ktorá musí byť prilepená na licenciu cestnej dopravy – v prípade obslužnej dopravy, počas celej dĺžky dopravy a v prípade tranzitnej dopravy, oddelene len pre jazdu tam a naspäť – v čase vstupu na územie Maďarska. Keď je nálepka nalepená, alebo nálepky nalepené, daňovník musí povinne uviesť na tejto nálepke alebo týchto nálepkách dátum a čas vstupu (rok–mesiac–deň–hodina). Ak nie je splnená povinnosť zaplataenia (daňová nálepka), je možné jazdiť s dopravnou licenciou podliehajúcou zdaneniu bez vystavenia sa sankciám iba v oblasti najviac 5 km od miesta vstupu na územie Maďarska.“

29. § 17 ods. 2 tohto istého zákona stanovuje, že „ak daňovník nesplnil sčasti alebo úplne svoju povinnosť zaplatiť daň, colný orgán vyrubí daňový dlh, ako aj daňovú pokutu, ktorá je vo výške päťnásobku sumy tohto dlhu...“.

### **3. Zákon o cestnej premávke a vládny dekrét č. 156/2009**

30. Podľa § 20 ods. 1 písm. a) közüti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (zákon č. I z roku 1988 o cestnej premávke)<sup>10</sup>, (ďalej len „zákon o cestnej premávke“) môže byť povinná zaplatiť pokutu akákoľvek osoba, ktorá porušila ustanovenia týkajúce sa služieb vnútroštátnej alebo medzinárodnej cestnej dopravy (pri preprave osôb alebo tovaru), na ktoré treba mať povolenie a určitý dokument, ako to stanovuje tento zákon alebo osobitné legislatívne alebo regulačné akty, alebo ako to stanovujú akty práva Únie.

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

31. Podľa § 2 písm. b) közúti áru fuvarozáshoz, 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 [vládný dekrét č. 156/2009 (VII. 29.) o výške pokút, ktoré možno uložiť v prípade porušenia určitých ustanovení týkajúcich sa cestnej prepravy tovaru a osôb a cestnej premávky, ako aj úlohu verejného orgánu spojených s uložením pokuty]<sup>11</sup> v znení uplatniteľnom vo veci samej:

„Na účely § 20 ods. 1 písm. a) [zákona o cestnej premávke] a ak nie je ustanovené inak, je povinná zaplatiť pokutu vo výške stanovenej v prílohe 1 každá osoba, ktorá... porušila ustanovenia týkajúce sa povolení a dokumentov vyžadovaných na vykonávanie služieb cestnej prepravy, stanovených v § 3 až 34 [vládneho dekrétu č. 261/2011]<sup>12</sup>“.

32. Podľa bodu 5 písm. a) prílohy 1 tohto istého dekrétu dopravca, ktorý má neplatnú licenciu na cestnú prepravu tovaru, musí zaplatiť pokutu 300 000 HUF (približne 980 eur).

### III. Spor vo veci samej, prejudiciálne otázky a konanie pred Súdny dvorom

33. Istanbul Lojistik Ltd je obchodnou spoločnosťou zaregistrovanou v Turecku, ktorá vykonáva na účet podnikov usadených v Turecku a v Únii cestnú prepravu tovaru z Turecka, ktorého cieľovou destináciou sú členské štáty Únie, pričom dochádza k prechodu konkrétne cez územie Maďarska.

34. Dňa 30. marca 2015 Nemzeti Adó- és Vámhivatal (Národné daňové a colné riaditeľstvo, Maďarsko, ďalej len „daňový orgán prvého stupňa“) vykonal kontrolu v okolí mesta Nagylak (Maďarsko), pri hranici s Rumunskom, na súprave vozidiel<sup>13</sup> s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 12 ton, zapísaných do evidencie v Turecku, ktoré patrili spoločnosti Istanbul Lojistik. Táto spoločnosť bola držiteľom, pokiaľ ide o dotknuté nákladné vozidlo, tranzitnej licencie medzi Maďarskom a Tureckom, ktorú používala na prepravu textilného tovaru z Turecka do Nemecka cez Maďarsko. Táto licencia obsahovala všetky náležitosti vyžadované maďarskou právnou úpravou, ale daňová nálepka zodpovedajúca sume dane splatnej pre automobilové vozidlá, preukazujúca zaplatenie tejto dane, nebola nalepená na uvedenej licencií.

35. V správnych rozhodnutiach, ktoré daňový orgán prvého stupňa prijal 31. marca 2015 po vykonaní uvedenej kontroly, konštatoval, že Istanbul Lojistik si nesplnila svoju daňovú povinnosť stanovenú maďarským zákonom o dani z motorových vozidiel a že v dôsledku toho jej tranzitná licencia nie je platná. Tento orgán uložil spoločnosti Istanbul Lojistik povinnosť zaplatiť daňový dlh vo výške 60 000 HUF (približne 200 eur) zodpovedajúci uvedenej dani, daňovú pokutu vo výške 300 000 HUF (približne 980 eur), ako aj správnu pokutu 300 000 HUF, teda v celkovej sume 660 000 HUF (približne 2 150 eur).

36. Istanbul Lojistik napadla tieto správne rozhodnutia na Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság (Oddelenie opravných prostriedkov Národného daňového a colného riaditeľstva, Maďarsko, ďalej len „daňový orgán druhého stupňa“), ktorý rozhodnutiami z 13. mája 2015 potvrdil napadnuté rozhodnutia.

37. Uvedený podnik podal správnu žalobu proti týmto posledným uvedeným rozhodnutiam na Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Správny a pracovný súd Szeged).

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

<sup>12</sup> Díj ellenében végzett közúti árutovábbítási, a saját számlás áruszállítási, valamint az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenységről, továbbá az ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról szóló 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet [vládný dekrét č. 261/2011 (XII. 7.) o činnostiach cestnej prepravy tovaru za odmenu, prepravy tovaru na vlastný účet, ako aj činnostiach prepravy osôb autobusom za odmenu a prepravy osôb na vlastný účet, ako aj o zmene právnych pravidiel týkajúcich sa týchto činností], Magyar Közlöny 2011/146 (XII.7.).

<sup>13</sup> Spresňujem, že v práve Únie sa pojem „súprava vozidiel“ nachádza najmä v článku 2 bode 1 nariadenia č. 1072/2009.

38. Na podporu svojej žaloby Istanbul Lojistik tvrdí, že ustanovenia predmetného zákona o dani z motorových vozidiel porušujú články 4 až 6 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95. Uvádza, že daň, ktorá sa vyberá za vozidlá zapísané do evidencie v krajinách, ktoré nie sú členmi Únie v prípade tranzitu cez Maďarsko, by sa mohla považovať za poplatok s rovnakým účinkom ako clo v zmysle článku 30 ZFEÚ, a preto aj v zmysle článku 4 uvedeného rozhodnutia. Podľa žalobkyne má táto daň tak diskriminačný, ako aj ochranný charakter a predstavuje obmedzenie voľného pohybu tovaru, ktoré je v rozpore s právom Únie.

39. Daňový orgán druhého stupňa v rámci svojej obrany navrhuje žalobu zamietnuť. Tvrdí, že konal podľa vnútroštátnej právnej úpravy v oblasti dopravy, čo je oblasť v ktorej článok 4 ods. 2 písm. g) ZFEÚ povoľuje Maďarsku prijímať a uplatňovať už prijaté pravidlá. Dodáva, že daň z motorových vozidiel predstavuje výdavok vynaložený v rámci medzinárodnej dopravy, ktorý nemožno považovať za clo alebo poplatok s rovnakým účinkom. Okrem toho tvrdí, že aj keby boli ustanovenia týkajúce sa colnej únie vyhlásené v predmetnom prípade za uplatniteľné, Maďarsko má aj tak právo obmedziť voľný pohyb tovaru pochádzajúceho z Turecka v rámci výnimiek týkajúcich sa verejného záujmu uvedených v článku 36 ZFEÚ, najmä tých, ktoré sa týkajú bezpečnosti cestnej premávky a verejného poriadku v oblasti stíhania porušení. Nakoniec tvrdí, že nariadenie č. 1072/2009 nezakazuje Maďarsku upraviť dvojstrannými dohodami medzinárodnú cestnú dopravu tovaru medzi svojím územím a územím Turecka.

40. V tomto kontexte rozhodnutím z 18. januára 2016, ktoré bolo doručené Súdnu dvoru 8. februára 2016, Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Správny a pracovný súd Szeged) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

- „1. Má sa článok 4 [rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95] vykladať v tom zmysle, že daň z motorových vozidiel, akou je daň [, ktorá je] upravená maďarským zákonom o dani z motorových vozidiel [a ktorou] majú byť podľa [tohto zákona] zaťažené nákladné vozidlá zapísané do evidencie v Turecku, prevádzkované tureckým dopravcom a používané na prepravu tovarov, uložená z dôvodu prekročenia maďarskej hranice týmito vozidlami počas cesty z Turecka do iného členského štátu cez Maďarsko ako členský štát tranzitu, predstavuje poplatok s rovnakým účinkom ako clo a že nie je preto zlučiteľná s vyššie uvedeným článkom?
2. a) Ak je odpoveď na prvú otázku záporná, má sa článok 5 [rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95] vykladať v tom zmysle, že daň z motorových vozidiel, akou je daň [, ktorá je] upravená maďarským zákonom o dani z motorových vozidiel [a ktorou] majú byť podľa [tohto zákona] zaťažené nákladné vozidlá zapísané do evidencie v Turecku, prevádzkované tureckým dopravcom a používané na prepravu tovarov, uložená z dôvodu prekročenia maďarskej hranice týmito vozidlami počas cesty z Turecka do iného členského štátu cez Maďarsko ako členský štát tranzitu, predstavuje opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenie a nie je preto zlučiteľná s vyššie uvedeným článkom?
- b) Má sa článok 7 [rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95] vykladať v tom zmysle, že daň z motorových vozidiel, akou je daň [, ktorá je] upravená maďarským zákonom o dani z motorových vozidiel [a ktorou] majú byť podľa [tohto zákona] zaťažené nákladné vozidlá zapísané do evidencie v Turecku, prevádzkované tureckým dopravcom a používané na prepravu tovarov, uložená z dôvodu prekročenia maďarskej hranice týmito vozidlami počas cesty z Turecka do iného členského štátu cez Maďarsko ako členský štát tranzitu, môže byť uplatnená z dôvodov týkajúcich sa zabezpečenia bezpečnosti cestnej premávky a stíhania porušení?
3. Má sa článok 3 ods. 2 ZFEÚ a článok 1 ods. 2 a článok 1 ods. 3 písm. a) nariadenia č. 1072/2009 vykladať v tom zmysle, že bráni tomu, aby členský štát tranzitu na základe dvojstrannej dohody uzavretej s Tureckom v oblasti dopravy uplatnil daň z motorových vozidiel, akou je daň [, ktorá je] upravená maďarským zákonom o dani z motorových vozidiel [a ktorou] majú byť podľa [tohto zákona] zaťažené nákladné vozidlá zapísané do evidencie v Turecku, prevádzkované tureckým

dopravcom a používané na prepravu tovarov, uložená z dôvodu prekročenia maďarskej hranice týmito vozidlami počas cesty z Turecka do iného členského štátu cez Maďarsko ako členský štát tranzitu?

4. Má sa článok 9 [dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom] vykladať v tom zmysle, že daň z motorových vozidiel, akou je daň [, ktorá je] upravená maďarským zákonom o dani z motorových vozidiel [a ktorou] majú byť podľa [tohto zákona] zatažené nákladné vozidlá zapísané do evidencie v Turecku, prevádzkované tureckým dopravcom a používané na prepravu tovarov, uložená z dôvodu prekročenia maďarskej hranice týmito vozidlami počas cesty z Turecka do iného členského štátu cez Maďarsko ako členský štát tranzitu, predstavuje diskrimináciu z dôvodu štátnej príslušnosti a že nie je preto zlučiteľná s vyššie uvedeným článkom?“

41. Písomné pripomienky predložili Istanbul Lojistik, maďarská a talianska vláda, ako aj Európska komisia. Listom z 24. novembra 2016 Súdny dvor na základe článku 61 ods. 1 svojho rokovacieho poriadku položil maďarskej vláde otázku, ktorá si vyžadovala písomnú odpoveď pred pojednávaním, pričom maďarská vláda na ňu odpovedala. Na pojednávaní 19. januára 2017 boli zastúpené Istanbul Lojistik, maďarská vláda a Komisia.

## IV. Analýza

### A. Úvodné poznámky

42. Podľa preambuly maďarského zákona o dani z motorových vozidiel, prijatého v roku 1991, je hlavným cieľom tejto dane financovať údržbu verejnej cestnej siete. Táto daň sa vyberá v prípade všetkých vozidiel, ktoré sú zapísané do evidencie v Maďarsku, ako aj v prípade všetkých nákladných vozidiel, ktoré sú zapísané do evidencie v cudzine a pohybujú sa na maďarskom území, s výnimkou tých, ktoré sú zapísané do evidencie v inom členskom štáte Únie.<sup>14</sup> Presný dôvod tohto posledného uvedeného oslobodenia z rozhodnutia vnútroštátneho súdu nevyplýva.<sup>15</sup>

43. Frekvencia výberu a metóda výpočtu tejto dane sa menia v závislosti od miesta zapísania dotknutého vozidla do evidencie. Ak je toto vozidlo zapísané do evidencie v Maďarsku, daň sa musí uhrádzať ročne a jej výška závisí od rôznych vlastností vozidla, ako je jeho prevádzková hmotnosť a užitočná hmotnosť, jeho prípadné vybavenie pneumatickým pružením, ako aj jeho vplyv na životné prostredie.<sup>16</sup> Na druhej strane, ak ide o nákladné vozidlo zapísané do evidencie v tretej krajine, jeho držiteľ je povinný zaplatiť daň, a to formou kúpy daňovej nálepky pri každom vstupe na maďarské územie. Keď je tak ako v spore vo veci samej takéto vozidlo z cudziny vybavené tranzitnou licenciou na tomto území, cena nálepky, ktorá môže byť až do výšky 60 000 HUF (približne 200 eur), je splatná tak za cestu tam, ako aj cestu späť a treba ju opäť zaplatiť, ak dĺžka pobytu na tomto území prekročí 48 hodín.<sup>17</sup>

<sup>14</sup> Pozri § 1 ods. 1 a 2 uvedeného zákona.

<sup>15</sup> Podľa talianskej vlády to, že užívateľ vozidla prepravujúceho tovar, ktoré je zapísané do evidencie v inom členskom štáte Únie, je oslobodené od platenia dane z titulu svojho tranzitu cez územie Maďarska, je odôvodnené podľa článku 5 smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 1999, s. 42; Mim. vyd. 07/004, s. 372), ktorá stanovuje, že dane z vozidiel uvedených v článku 3 tejto smernice „vyberá výhradne členský štát registrácie [štát, v ktorom sú zapísané do evidencie – *neoficiálny preklad*]“.

<sup>16</sup> Podľa ustanovení kapitoly II zákona o dani z motorových vozidiel, ktorých podstata je zhrnutá v bodoch 22 až 25 týchto návrhov.

<sup>17</sup> Pozri ustanovenia kapitoly III zákona o dani z motorových vozidiel, ktorých podstata je zhrnutá v bode 26 a nasl. týchto návrhov. Ako poznamenáva Komisia, § 15 ods. 3 tohto zákona stanovuje „zónu tolerancie“ 5 km od miesta vstupu na maďarské územie, v rámci ktorej sa neuplatní sankcia.



44. Uvedený zákon stanovuje, že nezaplatenie dane sa postihuje daňovou pokutou vo výške, ktorá sa rovná päťnásobku sumy, ktorá nebola zaplatená.<sup>18</sup> Navyše zákon o cestnej premávke, pochádzajúci z roku 1988, stanovuje správnu pokutu, ktorá sa má platiť za pohyb na maďarskom území bez požadovaných dokladov a ktorej výška bola vládny dekrétom č. 156/2009<sup>19</sup> stanovená na 300 000 HUF (približne 980 eur).

45. Práve na základe týchto vnútroštátnych ustanovení maďarský daňový orgán uložil žalobkyni vo veci samej, tureckej prepravnej spoločnosti, dve pokuty popri povinnosti zaplatiť daň z motorových vozidiel, ktorú táto spoločnosť mala zaplatiť z dôvodu vstupu vozidla zapísaného do evidencie v Turecku, ktorého bola držiteľkou, do Maďarska.

46. Vnútroštátny súd sa v prvom rade pýta, či sa taká daň, akou je daň stanovená právnou úpravou, o ktorú ide vo veci samej, má považovať za poplatok s rovnakým účinkom ako clo v zmysle článku 4 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95, vykladaného vzhľadom na judikatúru týkajúcu sa článku 30 ZFEÚ. Vzhľadom na odôvodnenie uznesenia vnútroštátneho súdu sa mi zdá, že vnútroštátny súd položil tri ostatné otázky iba subsidiárne pre prípad, že by Súdny dvor odpovedal záporne na prvú prejudiciálnu otázku.

47. Z dôvodov uvedených ďalej navrhujem Súdnemu dvoru, aby odpovedal kladne na prvú otázku, a preto nerozhodoval o ďalších položených otázkach. Na účely poskytnutia vyčerpávajúcej odpovede však stručne preskúmam tieto posledné uvedené otázky.

48. Vnútroštátny súd sa svojimi prvými dvoma prejudiciálnymi otázkami, ktoré treba podľa mňa analyzovať tak, že sa dodrží ich presné poradie, pýta Súdneho dvora na výklad zásady voľného pohybu tovaru a zákazu diskriminácie vzhľadom na povinnosti vyplývajúce z dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom. Tretia otázka sa zase týka rozdelenia právomocí medzi Úniou a členské štáty, pokiaľ ide o dvojstranné dohody uzatvorené s tretími krajinami v oblasti medzinárodnej cestnej prepravy tovaru.

#### ***B. O dosahu na voľný pohyb tovaru vzhľadom na články 4, 5 a 7 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95 (prvá a druhá otázka)***

49. Prvé dve prejudiciálne otázky sa týkajú toho, či je to, že sa vyžaduje od tureckých dopravcov zaplatenie dane z motorových vozidiel, nezlučiteľné s ustanoveniami rozhodnutia Asociačnej rady ES-Turecko č. 1/95, ktoré ako stanovuje jeho článok 1, upravuje podrobnosti týkajúce sa vykonania konečnej fázy colnej únie vyplývajúcej z dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom.

50. Uvedené otázky sa konkrétnejšie týkajú článkov 4, 5 a 7 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95. Článok 4 vyžaduje, aby sa dovozné a vývozné clo, ako aj poplatky s rovnakým účinkom ako clo úplne zrušili v obchode medzi Úniou a Tureckom. Článok 5 zakazuje množstevné obmedzenia pri dovoze a opatrenia s rovnakým účinkom v tom istom rámci, kým článok 7 umožňuje poskytnúť výnimku z tohto zákazu tým, že stanovuje, že takéto opatrenia môžu byť odôvodnené najmä dôvodmi verejného poriadku, bezpečnosti verejnosti alebo ochrany zdravia a života osôb.

<sup>18</sup> Pozri § 17 ods. 2 zákona o dani z motorových vozidiel.

<sup>19</sup> Pozri bod 30 a nasl. týchto návrhov.

51. Tento návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka doteraz neskúmanej oblasti. Z článku 66 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95 však vyplýva, že ustanovenia tohto rozhodnutia, ktoré sú v podstate zhodné s príslušnými pravidlami Zmluvy o ES (teraz Zmluva o FEÚ), sa majú vykladať v súlade s rozsudkami Súdneho dvora v danej oblasti.<sup>20</sup> Keďže obsah článkov 4, 5 a 7 uvedeného rozhodnutia sa zhoduje s obsahom článkov 30, 34 a 36 ZFEÚ, treba vykladať tieto prvé uvedené články tak, že sa preberie judikatúra Súdneho dvora týkajúca sa posledných uvedených článkov.

### **1. O kvalifikácii ako poplatok s rovnakým účinkom ako clo v zmysle článku 4 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95 (prvá otázka)**

52. Prvá prejudiciálna otázka vyzýva Súdny dvor určiť, či taká daň, o akú ide vo veci samej, predstavuje poplatok s rovnakým účinkom ako clo, ktorý je v rozpore s článkom 4 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95. V tejto súvislosti vnútroštátny súd uvádza, že podľa § 1 ods. 1 a 2 zákona o dani z motorových vozidiel sú držiteľia vozidiel zapísaných do evidencie v inom členskom štáte Únie oslobodení od platenia tejto dane, kým držiteľia vozidiel zapísaných do evidencie v tretej krajine, a konkrétnejšie v Turecku, podliehajú tejto dani v prípade tranzitu cez maďarské územie.

53. Z judikatúry Súdneho dvora týkajúcej sa výkladu článku 30 ZFEÚ, ktorý je v podstate zhodný s článkom 4 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95,<sup>21</sup> vyplýva, že pojem „poplatok s rovnakým účinkom ako clo“ v zmysle týchto ustanovení sa musí chápať v širokom význame, ako zahŕňajúci *každé, hoci aj minimálne, jednostranne uložené peňažné zaťaženie*<sup>22</sup>, ktoré bez ohľadu na svoje označenie a spôsob úhrady postihuje tovar na základe skutočnosti, že *prekračuje hranicu*, ak aj nie je clom vo vlastnom slova zmysle. Cieľ, na ktorý bola predmetná daň zriadená a určenie použitia príjmov, ktoré prinesie, nie sú relevantnými faktormi posúdenia.<sup>23</sup>

54. Ako zdôrazňujú vnútroštátny súd, Istanbul Lojistik, talianska vláda a Komisia, definícia uvedeného pojmu sa v podstate sústreďuje na negatívne účinky, ktoré vyvoláva takáto finančná záťaž. Táto záťaž musí mať ten istý protekcionistický, a teda reštriktívny dosah ako clo, pričom o takýto prípad ide najmä keď je výsledkom tejto záťaže umelé zvýšenie ceny režínej ceny dovážaných alebo vyvázaných tovarov oproti národným tovarom.<sup>24</sup> Domnievam sa, že v prejednávanej veci ide o takýto prípad.

55. V prvom rade poznamenávam, že je pravda, že vozidlá zapísané do evidencie v Maďarsku podliehajú takisto dani vyplývajúcej zo zákona prijatého v roku 1991 maďarským parlamentom. Z ustanovení tohto zákona<sup>25</sup> však vyplýva, že spôsob výberu uvedenej dane, ako aj dodatočné náklady z toho vyplývajúce pre uvedené vozidlá sú značne odlišné od tých, ktorým podliehajú vozidlá zapísané do evidencie v tretej krajine. Ako som to už opísal vyššie,<sup>26</sup> podmienky uplatnenia uvedenej dane nie sú vôbec rovnocenné v závislosti od toho, či ide o vozidlo zapísané do evidencie v Maďarsku alebo, tak ako v predmetnom prípade, o vozidlo zapísané do evidencie v Turecku. Okrem toho maďarská vláda

20 Ako pripomína vnútroštátny súd, z ustálenej judikatúry vyplýva, že výklad daný ustanoveniam práva Únie týkajúcim sa vnútorného trhu, možno preniesť na výklad dohody uzatvorenej Úniou s tretím štátom, keď v predmetnej dohode sú výslovne uvedené ustanovenia s týmto účinkom (pozri najmä rozsudok z 24. septembra 2013, Demirkan, C-221/11, EU:C:2013:583, bod 44 a citovanú judikatúru).

21 Článok 30 ZFEÚ totiž zakazuje dovozné a vývozné clá alebo poplatky s rovnakým účinkom medzi členskými štátmi Únie, kým uvedený článok 4 stanovuje to isté pravidlo, pokiaľ ide o strany dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom.

22 Teda daň zavedená z vôle samotného členského štátu, oproti dani vyplývajúcej z požiadaviek práva Únie (pozri najmä rozsudok z 21. februára 1984, St. Nikolaus Brennerer und Likörfabrik, 337/82, EU:C:1984:69, bod 15). V tejto veci sa mi zdá byť nesporné, že predmetná vnútroštátna právna úprava nevyplýva z takýchto požiadaviek. Nebudem teda tejto podmienke venovať osobitný priestor.

23 Pozri najmä rozsudky z 1. júla 1969, Komisia/Taliansko (24/68, EU:C:1969:29, body 7 a 9); z 8. novembra 2005, Jersey Produce Marketing Organisation (C-293/02, EU:C:2005:664, bod 55); z 21. júna 2007, Komisia/Taliansko (C-173/05, EU:C:2007:362, bod 42), ako aj z 2. októbra 2014, Orgacom (C-254/13, EU:C:2014:2251, body 23 a 35).

24 Pozri najmä rozsudky zo 14. decembra 1962, Komisia/Luxembursko a Belgicko (2/62 a 3/62, EU:C:1962:45, s. 827, predposledný bod); z 3. februára 1981, Komisia/Francúzsko (90/79, EU:C:1981:27, bod 12), ako aj z 21. marca 1991, Komisia/Taliansko (C-209/89, EU:C:1991:139, bod 7).

25 Pozri ustanovenia kapitol II a III zákona o dani z motorových vozidiel, na ktoré sú odkazy v bodoch 22 až 25, ako aj v bode 26 a nasl. týchto návrhov.

26 Pozri bod 43 týchto návrhov.

uznáva, na čo sa odvoláva Istanbul Lojistik, že počet tranzitných licencií oslobodených od dane, ktorý má zabezpečiť konkurenčnú rovnováhu medzi maďarskými a tureckými dopravcami,<sup>27</sup> nie je dostatočný na pokrytie skutočného počtu žiadostí tureckých dopravcov, ktorí sa nachádzajú v situácii, že sú povinní platiť spornú daň, keď sa vyčerpá ročný prídel bezplatných licencií.<sup>28</sup>

56. V súlade s už citovanou judikatúrou<sup>29</sup> nie je relevantné, že dosah predmetnej dane na konečnú cenu tovarov môže byť veľmi malý, ako tvrdila maďarská vláda na pojednávaní. Stačí konštatovať, že dopravcovia, ktorí sú držiteľmi vozidiel zapísaných do evidencie v Turecku, sú povinní znášať dodatočnú záťaž, hoci aj minimálnu, oproti tým, ktorí sú držiteľmi vozidiel zapísaných do evidencie v Maďarsku.

57. Navyše si myslím, že nie je zanedbateľné, že taká turecká dopravná spoločnosť, akou je žalobkyňa vo veci samej, je povinná zaplatiť daň vo výške 60 000 HUF (približne 200 eur), tak smerom tam, ako aj smerom naspäť, a zakaždým, keď sa jedno z jej vozidiel nachádza v tranzite cez maďarské územie počas obdobia dlhšieho ako 48 hodín. Na účely vyhnutia sa tejto značnej a opakujúcej sa záťaži je alternatívou len urobiť veľkú obchádzku, aby vozidlá neprechádzali cez toto územie, alebo využiť iné dopravné prostriedky, čo sú riešenia, z ktorých vyplývajú zjavné obmedzenia a ktoré samotné vyvolávajú ďalšie výdavky.<sup>30</sup> Podľa mňa existuje skutočné riziko, že konkurencieschopnosť tureckých dopravcov bude v tomto kontexte menšia.<sup>31</sup>

58. Okrem toho maďarská a talianska vláda namietajú, že nemôže dôjsť k dosahu na voľný pohyb tovaru, keďže daň, o ktorú ide vo veci samej, nezaťažuje priamo prepravované tovary ako také, ale službu, ktorú predstavuje cezhraničná cestná preprava, pričom táto posledná uvedená oblasť nebola liberalizovaná v rámci dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom a rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95.<sup>32</sup> Tvrdia, že daň sa vyberá od všetkých držiteľov nákladných vozidiel zapísaných do evidencie v tretej krajine, ktorí sa pohybujú na maďarskom území, a že jej suma bola stanovená bez toho, aby sa zohľadňoval pôvod alebo miesto určenia prepravovaného tovaru, alebo jeho povaha alebo množstvo, pričom zdaňované vozidlo môže byť dokonca aj prázdne.

59. Zdôrazňujem však, že suma dane vyberanej od týchto osôb sa mení najmä v závislosti od maximálnej povolenej hmotnosti dotknutého vozidla a podľa toho, či sa prebiehajúca preprava vykonáva ako obslužná doprava alebo ako tranzit cez maďarské územie,<sup>33</sup> čo sú kritériá, ktoré sú podľa mňa v skutočnosti spojené s množstvom tovaru, ktorý možno prepraviť, a s miestom, kam má byť tento tovar dodaný. Preto rovnako ako vnútroštátny súd, ktorý kladie Súdnemu dvoru otázku z hľadiska voľného pohybu tovaru, sa domnievam, že daň, o ktorú ide vo veci samej, sa týka nie služby, ktorá je poskytovaná zahraničnými dopravcami, ale tovaru, ktorý sa pohybuje na tomto ich území prostredníctvom nich.

27 Podľa ustanovení dohody medzi Maďarskom a Tureckom.

28 Istanbul Lojistik tvrdí, že maďarský systém vytvára cestné kvóty, ktoré obmedzujú obchod medzi Úniou a Tureckom, pretože predražujú tovar pochádzajúci z Turecka, pričom sa odvoláva na správu zo 14. októbra 2014, nazvanú „Study on the economic impact of an agreement between the EU and the Republic of Turkey“, ktorú pripravil ICF Consulting Ltd na žiadosť Komisie a je dostupná na tejto internetovej adrese: [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/road\\_en](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/road_en) (najmä, s. v až vi a s. 39).

29 Pozri bod 53 týchto návrhov.

30 Istanbul Lojistik a Komisia tvrdia takisto, že predmetná daň môže zvýšiť režijnú cenu prepravovaného tovaru, keďže zahraničný dopravca musí buď zaplatiť požadovanú sumu, alebo si zvoliť dlhšiu, a teda nákladnejšiu trasu.

31 Pozri analogicky rozsudok z 21. decembra 2011, Komisia/Rakúsko (C-28/09, EU:C:2011:854, body 115 a 116), v ktorom Súdny dvor rozhodol, že existencia náhradných dopravných prostriedkov alebo trás nie je takej povahy, aby vyvrátila možnosť obmedzenia voľného pohybu tovaru.

32 V tejto súvislosti len pripomínam, že Súdny dvor rozhodol, že v súčasnom stave vývoja pridruženía medzi EHS a Tureckom neexistuje žiadna osobitná právna úprava v oblasti dopravy, ale že dopravné služby poskytované v rámci uvedeného pridruženía podliehajú všeobecným pravidlám uplatniteľným na poskytovanie služieb, a najmä článku 41 ods. 1 Dodatkového protokolu k dohode o pridružení medzi EHS a Tureckom, ktorý zakazuje členskému štátu zaviesť nové obmedzenia slobody usadiť sa a poskytovať služby odo dňa nadobudnutia platnosti uvedeného protokolu voči nemu (pozri rozsudky z 21. októbra 2003, Abatay a i., C-317/01 a C-369/01, EU:C:2003:572, body 92 až 102, ako aj z 24. septembra 2013, Demirkan, C-221/11, EU:C:2013:583, bod 37 a nasl.).

33 Pozri § 15 ods. 1 zákona o dani z motorových vozidiel.

60. Nakoniec podobne ako Istanbul Lojistik a Komisia uvádzam, že Súdny dvor už rozhodol „daň, ktorá sa vyberá nie z výrobku ako takého, ale z určitej činnosti podniku, ktorá súvisí s výrobkom môže patriť do pôsobnosti [článku 30 ZFEÚ]“<sup>34</sup>. Preprava tovaru podľa mňa predstavuje takúto činnosť, pretože je neoddeliteľne spojená s premiestnením tovaru, a teda s jeho voľným pohybom. Preto, aj keby platilo, že udalosťou zakladajúcou vznik spornej dane je výlučne preprava, zdá sa mi, že toto konštatovanie nebráni tomu, aby mohla byť považovaná za poplatok s rovnakým účinkom ako clo v zmysle uvedeného článku 30, ako aj článku 4 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95.<sup>35</sup>

61. Tieto dve vlády tvrdia takisto, že predmetná daň sa nevyberá z dôvodu, že tovar prekročí hranicu, ako to vyžaduje judikatúra Súdneho dvora. Zdanenie sa viaže nie na akt prekročenia maďarskej hranice, ale na pohyb na maďarskom území, vzhľadom na to, že tento pohyb môže poškodiť stav ciest a životného prostredia.

62. Táto analýza je však v rozpore s analýzou poskytnutou vnútroštátnym súdom, ako to odhaľuje najmä znenie prejudiciálnych otázok. Navyše poznamenávam, že uvedená daň sa musí vždy zaplatiť v okamihu „vstupu na územie Maďarska“, a to „z titulu prejazdu smerom tam a takisto smerom naspäť“, tak v prípade obslužnej dopravy, ako aj tranzitnej prepravy, a to výlučne v prípade vozidiel zapísaných do evidencie v krajinách, ktoré nie sú členmi Únie.<sup>36</sup> Hmotnoprávne prepojenie s pohybom tovaru je teda podľa mňa jasné.<sup>37</sup>

63. Okrem toho, ako to zdôrazňujú vnútroštátny súd, Istanbul Lojistik a Komisia, z ustálenej judikatúry vyplýva, že zákaz poplatkov s rovnakým účinkom ako clo, stanovený v článku 30 ZFEÚ, sa vzťahuje na pohyb tovaru pochádzajúceho priamo z tretej krajiny, ktorý tak ako v predmetnom prípade iba prechádza cez územie členského štátu, aby bol nakoniec vyvezený do iných členských štátov. Súdny dvor totiž rozhodol, že colná únia medzi členskými štátmi nevyhnutne implikuje to, aby bol medzi nimi zaručený voľný pohyb tovaru, čo je jedna zo základných zásad Zmluvy a jej dôsledkom je existencia všeobecnej zásady slobody tranzitu tovaru v rámci Európskej únie.<sup>38</sup> Ten istý prístup musí byť podľa mňa prijatý, pokiaľ ide o článok 4 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95, keďže riadne fungovanie colnej únie vyplývajúcej z dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom by bolo v opačnom prípade narušené, ako to už Súdny dvor pripustil v kontexte iných dohôd uzatvorených s tretími krajinami.<sup>39</sup>

64. Dodávam, že tvrdenie maďarskej vlády, podľa ktorého ide v tomto prípade o „daň“<sup>40</sup>, ktorá je odôvodnená najmä údržbou a rozvojom verejnej cestnej siete, je neúčinné, keďže ani cieľ dotknutého opatrenia, ani názov, ktorý mu dali vnútroštátne orgány, nie sú podľa vyššie uvedenej judikatúry Súdneho dvora<sup>41</sup> určujúce.

34 Pozri návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Mengozzi vo veci Essent Netwerk Noord a i. (C-206/06, EU:C:2008:33, body 48 až 50), ako aj rozsudok zo 17. júla 2008, Essent Netwerk Noord a i. (C-206/06, EU:C:2008:413, bod 44).

35 Pozri analogicky, pokiaľ ide o dane považované za vnútorné zdanenie, rozsudok z 8. novembra 2007, Stadtgemeinde Frohnleiten a Gemeindebetriebe Frohnleiten (C-221/06, EU:C:2007:657, body 43 a nasl., ako aj citovanú judikatúru).

36 Pozri § 1, § 11 a § 15 zákona o dani z motorových vozidiel.

37 Na rozdiel od iných okolností, za ktorých Súdny dvor dospel k záveru, že dotknutá daň patrí do všeobecného režimu vnútroštátneho zdanenia tovaru (pozri najmä rozsudky z 5. októbra 2006, Nádasdi a Németh, C-290/05 a C-333/05, EU:C:2006:652, body 40 až 42, ako aj z 18. januára 2007, Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, body 23 až 25).

38 Pozri najmä rozsudky z 21. júna 2007, Komisia/Taliansko (C-173/05, EU:C:2007:362, body 30 až 32 a citovaná judikatúra), ako aj z 21. decembra 2011, Komisia/Rakúsko (C-28/09, EU:C:2011:854, bod 113 a citovaná judikatúra).

39 Pozri najmä rozsudky z 5. októbra 1995, Aprile (C-125/94, EU:C:1995:309, body 39 a nasl.), ako aj z 21. júna 2007, Komisia/Taliansko (C-173/05, EU:C:2007:362, body 33 a 40).

40 Maďarská vláda rozvinula odôvodnenie založené na myšlienke, že sporná daň by mohla v skutočnosti predstavovať vnútroštátne daňové opatrenie v zmysle judikatúry týkajúcej sa článku 110 ZFEÚ. Poznamenávam, že podobné ustanovenia, a tiež zakazujúcej povahy, sa nachádzajú aj v článku 50 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95. Považujem však za nepotrebné, aby sa Súdny dvor v tejto súvislosti vyjadril, keďže vnútroštátny súd sa nepýtal na výklad uvedených ustanovení a nezdá sa to byť potrebné na účely vyriešenia sporu vo veci samej (pozri analogicky najmä rozsudok z 19. septembra 2013, Martin Y Paz Diffusion, C-661/11, EU:C:2013:577, bod 48). Nakoniec režim zdanenia uplatniteľný na vozidlá zapísané do evidencie v Maďarsku je natoľko odlišný od toho, ktorý sa uplatňuje na vozidlá zapísané do evidencie v tretej krajine, že kvalifikácia ako „vnútroštátne zdanenie“ je podľa mňa neutržateľná (pokiaľ ide o tento pojem, pozri najmä rozsudok zo 17. júla 2008, Essent Netwerk Noord a i., C-206/06, EU:C:2008:413, bod 41).

41 Pozri poznámku pod čiarou 23 týchto návrhov.

65. Spresňujem, aby to bolo úplné, že podobne ako Komisia zastávam názor, že taká vnútroštátna právna úprava, o akú ide vo veci samej, nepatrí medzi dôvody pre výnimku zo zákazu poplatkov s rovnakým účinkom ako clo, ktorých prípustnosť bola uznaná Súdny dvorom<sup>42</sup> za osobitných podmienok, ktoré sa uplatňujú striktne.<sup>43</sup> Konkrétne, Súdny dvor už rozhodol, že dôvody založené na opravách a údržbe cestnej siete neumožňujú stanoviť osobitnú daň prevádzkovateľom, ktorí prepravujú tovar tak, že prekročia hranice dotknutého územia, keďže z takejto služby nemajú prospech výlučne títo prevádzkovatelia a táto služba nemôže teda odôvodniť požiadavku peňažnej protihodnoty voči nim.<sup>44</sup>

66. V dôsledku toho vzhľadom na judikatúru Súdneho dvora týkajúcu sa článku 30 ZFEÚ zastávam názor, že také vnútroštátne opatrenie, akým je to vo veci samej, predstavuje určité poplatok s rovnakým účinkom ako clo v zmysle článku 4 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95 a že je preto zakázané uvedeným článkom, pokiaľ ide o tovary, na ktoré sa vzťahuje existujúca colná únia medzi Európskou úniou a Tureckou republikou.

## ***2. O existencii opatrenia s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenie dovozu a jeho prípadné odôvodnenie vzhľadom na články 5 a 7 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95 (druhá prejudiciálna otázka)***

67. Dve časti druhej prejudiciálnej otázky, ktoré sa týkajú v príslušnom poradí článkov 5 a 7 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95, predložil vnútroštátny súd výlučne pre prípad, že by Súdny dvor rozhodol, že vnútroštátne opatrenie, ktoré je predmetom sporu vo veci samej, sa nemá považovať za poplatok s rovnakým účinkom ako clo v zmysle článku 4 tohto istého rozhodnutia.

68. Keďže navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prvú z položených otázok v tom zmysle, že uvedené opatrenie predstavuje daň tejto povahy, odporúčam neposkytnúť odpoveď na druhú prejudiciálnu otázku, napriek námietke formulovanej zo strany spoločnosti Istanbul Lojistik, ktorá sa domnieva, že o tomto bode treba rozhodnúť v každom prípade. Ako však poznamenáva samotný tento účastník konania, z judikatúry Súdneho dvora týkajúcej sa prepojenia medzi ustanoveniami Zmluvy o FEÚ týkajúcimi sa voľného pohybu tovaru vyplýva, že opatrenia daňovej povahy, ako tie, o ktoré ide vo veci samej, patria v zásade do pôsobnosti osobitných ustanovení, teda ustanovení článku 30 ZFEÚ, a nie pod zákaz množstevných obmedzení pri dovoze, uvedený v článkoch 34 a 36 ZFEÚ, takže vnútroštátne opatrenie treba skúmať vo vzťahu k posledným uvedeným článkom, len ak sa neuplatní prvý z týchto článkov.<sup>45</sup> Vzhľadom na to, že uvedené články v podstate zodpovedajú článkom 4, 5 a 7 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95, z vyššie uvedeného vyplýva, že kladná odpoveď na prvú prejudiciálnu otázku spôsobuje, že netreba odpovedať na druhú prejudiciálnu otázku. Preskúvam ju však subsidiárne, aby som pokryl aj hypotézu vyjadrenú vnútroštátnym súdom.

42 Pripomínam, že odôvodnenia, ktoré sú uvedené v článku 36 ZFEÚ, rovnako ako v článku 7 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95 (pokiaľ ide o tento aspekt, pozri bod 75 a nasl. týchto návrhov), sú uplatniteľné výlučne vo vzťahu k opatreniam s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenie, a nie vo vzťahu k poplatkom s rovnakým účinkom ako clo (pozri najmä rozsudok zo 14. júna 1988, Dansk Denkvit, 29/87, EU:C:1988:299, bod 32).

43 Teda na finančnú záťaž, ktorá zodpovedá kritériám kvalifikácie ako poplatku s rovnakým účinkom ako clo, sa nemusí vzťahovať zákaz vyplývajúci z tejto kvalifikácie, ak predstavuje „odmen[ui] za skutočne poskytnutú službu vo výške primeranej uvedenej službe, alebo ak spadá pod všeobecný systém vnútorných poplatkov, ktorý sa sústavne uplatňuje na základe rovnakých kritérií na vnútroštátne a na dovezené a vyvezené výrobky alebo tiež, za určitých podmienok, ak sa vyberá z dôvodu kontrol uskutočnených na účely dodržania povinností, ktoré ukladá právna úprava Spoločenstva“ (pozri najmä rozsudky z 21. marca 1991, Komisia/Taliansko, C-209/89, EU:C:1991:139, bod 9, ako aj z 8. novembra 2005, Jersey Produce Marketing Organisation, C-293/02, EU:C:2005:664, bod 56).

44 Pozri rozsudok z 9. septembra 2004, Carbonati Apuani (C-72/03, EU:C:2004:506, bod 32).

45 Pozri najmä rozsudky zo 16. decembra 1992, Lornoy a i. (C-17/91, EU:C:1992:514, body 14 a 15); zo 17. júna 2003, De Danske Bilimportører (C-383/01, EU:C:2003:352, bod 32 a nasl.), ako aj z 18. januára 2007, Brzeziński (C-313/05, EU:C:2007:33, bod 50).

*a) O výklade článku 5 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95 (prvá časť druhej prejudiciálnej otázky)*

69. Prvá časť druhej prejudiciálnej otázky sa týka toho, či daň uložená v prípade vozidiel zapísaných do evidencie v tretej krajine, ktoré sú v tranzite na maďarskom území, môže byť kvalifikovaná ako opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenie dovozu v zmysle článku 5 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95 a je teda zakázaná týmto ustanovením.

70. Vnútroštátny súd v odôvodnení svojho rozhodnutia konštatuje koreláciu medzi uvedeným článkom 5 a článkom 34 ZFEÚ<sup>46</sup>, ktorých ustanovenia sú naozaj v podstate zhodné.<sup>47</sup> Vzhľadom na ich rovnocennosť treba, ako to stanovuje článok 66 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95, vykladať článok 5 tohto rozhodnutia vzhľadom na rozsudky Súdneho dvora týkajúce sa článku 34 ZFEÚ.<sup>48</sup>

71. Podľa ustálenej judikatúry sa akákoľvek právna úprava členských štátov, ktorá je spôsobilá byť priamo alebo nepriamo, aktuálne alebo potenciálne prekážkou obchodu v rámci Európskej únie, musí považovať za opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenie.<sup>49</sup> Podľa mňa musí to isté platiť analogicky v prípade právnej úpravy členského štátu, v prípade ktorej hrozí narušenie, za rovnakých podmienok, obchodu v rámci colnej únie vyplývajúcej z dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom.

72. V tejto veci maďarská vláda na účely vyvrátenia kvalifikácie ako opatrenia s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenie tvrdí, že daň z motorových vozidiel, o ktorú ide vo veci samej, má iste pravdepodobne dosah na voľný pohyb tovaru, ktorý môže byť reflektovaný do ceny určitých tovarov, ale že tento účinok je príliš neistý a nepriamy nato, aby ho bolo možné vnímať, v zmysle judikatúry Súdneho dvora v danej oblasti.<sup>50</sup> Talianska vláda takisto tvrdí, že záťaž vyplývajúca zo spornej normy zťažuje dopravný prostriedok a nie samotné tovary, ktoré sú týmto dopravným prostriedkom prepravované.

73. Aj keby však Súdny dvor rozhodol, že právna úprava, o ktorú ide vo veci samej, nepatrí do pôsobnosti článku 4 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95, domnievam sa, že môže spôsobiť obmedzenie obchodu medzi Úniou a Tureckou republikou, ktoré je v rozpore s článkom 5 uvedeného rozhodnutia. Podobne ako Istanbul Lojistik a Komisia sa totiž domnievam, že sporná daň by mala v tomto prípade byť kvalifikovaná ako opatrenie, ktoré môže narušiť uvedený obchod, keďže spôsobuje dodatočné náklady v prípade tovarov, ktoré sa prepravujú vozidlami zapísanými do evidencie v Turecku, a zvyšuje teda ich konečnú cenu.<sup>51</sup> Okrem toho, hoci táto maďarská právna úprava ovplyvňuje hlavne dopravné služby poskytované tureckými dopravcami, môže byť podľa mňa považovaná za takú, že predstavuje takéto opatrenie, keďže výkon slobody pohybu tovarov je nevyhnutne spojený s dopravou týchto tovarov.<sup>52</sup> Zdá sa mi teda, že reštriktívny účinok predmetného dodatočného zaťaženia nie je príliš nepriamy na to, aby mohol byť zohľadnený.

46 Komisia v prvokoch odpovede, ktorú poskytla – subsidiárne – s ohľadom na druhú prejudiciálnu otázku, zahrnula nielen tieto ustanovenia týkajúce sa množstevných obmedzení pri dovoze, ktoré uvádza vnútroštátny súd, ale aj tie, ktoré sa týkajú množstevných obmedzení pri vývoze, ktoré sa nachádzajú v článku 6 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95 a v článku 35 ZFEÚ. Považujem však za lepšie obmedziť moje pripomienky na predmet otázky tak, ako ju predložil vnútroštátny súd.

47 Článok 34 ZFEÚ totiž zakazuje množstevné obmedzenia pri dovoze a všetky opatrenia s rovnakým účinkom medzi členskými štátmi Únie, kým uvedený článok 5 formuluje ten istý zákaz, pokiaľ ide o strany dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom.

48 Pozri tiež bod 51 týchto návrhov.

49 Pozri najmä rozsudky zo 16. januára 2014, Juvelta (C-481/12, EU:C:2014:11, bod 16), ako aj z 27. októbra 2016, Audace a i. (C-114/15, EU:C:2016:813, bod 66 a citovanú judikatúru).

50 V tejto súvislosti maďarská vláda cituje najmä rozsudky zo 14. júla 1994, Peralta (C-379/92, EU:C:1994:296, bod 24), ako aj z 21. septembra 1999, BASF (C-44/98, EU:C:1999:440, bod 21).

51 Pozri tiež bod 55 týchto návrhov.

52 V tomto zmysle vnútroštátny súd správne zdôrazňuje, že Súdny dvor už viackrát rozhodol, pokiaľ ide o zásadu voľného pohybu tovaru stanovenú Zmluvou o FEÚ, že opatrenia ovplyvňujúce dopravu môžu predstavovať prekážku obchodu s týmito tovarmi v rámci Spoločenstva. V tejto súvislosti uvádza najmä rozsudok z 21. decembra 2011, Komisia/Rakúsko (C-28/09, EU:C:2011:854), v ktorom Súdny dvor naozaj pripustil, že vnútroštátna právna úprava, ktorá zakazuje používanie určitých spôsobov prepravy na určitých miestach, porušuje voľný pohyb tovaru prepravovaného týmito spôsobmi prepravy (pozri bod 114 a nasl., ako aj citovanú judikatúru). Pozri tiež bod 60 týchto návrhov.

74. Vzhľadom na tieto prvky subsidiárne navrhujem pripustiť, že uplatňovanie takej dane, o akú ide vo veci samej, možno kvalifikovať ako opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenie dovozu tovarov, na ktoré sa vzťahuje colná únia uzatvorená s Tureckom v zmysle článku 5 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95, a teda sa na ňu vzťahuje zákaz upravený v tomto ustanovení.

*b) O výklade článku 7 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95 (druhá časť druhej prejudiciálnej otázky)*

75. V prípade, že by Súdny dvor rozhodol že daň, o ktorú ide vo veci samej, predstavuje naozaj opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenie zakázané článkom 5 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95, druhá časť druhej prejudiciálnej otázky vyzýva ďalej Súdny dvor, aby určil, či uplatňovanie tohto opatrenia môže byť riadne odôvodnené dôvodmi založenými na bezpečnosti cestnej premávky a stíhaní porušení vzhľadom na ustanovenia článku 7 tohto istého rozhodnutia.

76. Podobne ako vnútroštátny súd, Istanbul Lojistik a Komisia sa domnievam, že podľa pravidla stanoveného v článku 66 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95 sa má článok 7 tohto rozhodnutia vykladať v súlade s judikatúrou Súdneho dvora týkajúcou sa článku 36 ZFEÚ, keďže znenie uvedeného článku 7 je v podstate analogické so znením tohto posledného uvedeného článku.<sup>53</sup>

77. Z tejto judikatúry vyplýva, že zoznam odôvodnení vymenovaných v článku 36 ZFEÚ – ktoré umožňujú pripustiť obmedzenia dovozu, vývozu alebo tranzitu v rozsahu, v akom sledujú ciele všeobecného záujmu – má vyčerpávajúcu povahu a musí v zásade byť predmetom striktného výkladu, keďže ide o výnimku zo zásady voľného pohybu tovaru.<sup>54</sup> Ten istý prístup musí podľa mňa byť zachovaný vo vzťahu k zoznamu, ktorý je uvedený v článku 7 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95.

78. Istanbul Lojistik tvrdí, že na tomto zozname výnimiek nie sú výslovne uvedené dôvody uvádzané v predmetnom prípade maďarskými orgánmi na účely pokusu odôvodnenia spornej právnej úpravy, teda požiadavky týkajúce sa bezpečnosti cestnej premávky a stíhania porušení, podľa obrany predloženej v spore vo veci samej daňovým orgánom druhého stupňa.<sup>55</sup>

79. Poznamenávam však, že Súdny dvor už pripustil, že bezpečnosť cestnej premávky môže byť zohľadnená z titulu článku 30 ES, teraz článku 36 ZFEÚ.<sup>56</sup> Nemožno totiž vylúčiť, že predchádzanie nebezpečným situáciám v cestnej premávke môže byť spojené s cieľmi verejného poriadku a/alebo „bezpečnosti verejnosti“ v zmysle tohto posledného uvedeného ustanovenia. To isté platí podľa mňa, pokiaľ ide o potrebu zabezpečiť stíhanie porušení, ktorú uvádza ako odôvodnenie žalobkyňa vo veci samej.<sup>57</sup> Zdá sa mi teda, že vecná pôsobnosť článku 36 ZFEÚ a analogicky vecná pôsobnosť článku 7 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95 by mohli v zásade zahŕňať takéto odôvodnenia.

53 Faktory umožňujúce urobiť výnimku zo zákazov stanovených v článkoch 34 a 35 ZFEÚ, ktoré sú uvedené v článku 36 ZFEÚ, sú totiž tie isté, ako tie, ktoré sú citované v článku 7 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95 vo vzťahu k zákazom stanoveným v článkoch 5 a 6 tohto rozhodnutia. Tak uvedený článok 36, ako aj uvedený článok 7 navyše stanovujú, že takéto obmedzenia nepredstavujú „prostriedk[y] svojoľnej diskriminácie alebo skryt[é] obmedzovaní[e] obchodu“ jednak medzi členskými štátmi štáty a jednak medzi stranami dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom.

54 Pozri najmä rozsudky zo 17. júna 1981, Komisia/Írsko (113/80, EU:C:1981:139, bod 7), ako aj z 19. októbra 2016, Deutsche Parkinson Vereinigung (C-148/15, EU:C:2016:776, bod 29).

55 Pozri bod 39 týchto návrhov.

56 Pozri rozsudok z 11. júna 1987, Gofette a Gilliard (406/85, EU:C:1987:274, bod 7).

57 V tomto zmysle v rozsudkoch zo 17. júna 1987, Komisia/Taliansko (154/85, EU:C:1987:292, body 13 a 14), ako aj z 30. apríla 1991, Boscher (C-239/90, EU:C:1991:180, bod 23), Súdny dvor nevyvylúčil, že cieľ predchádzania prepravy ukradnutého tovaru môže predstavovať dôvod verejného poriadku v zmysle uvedeného článku 36, aj keď dospel k záveru, že sporné opatrenia nedodrжали zásadu proporcionality.

80. Okrem toho z ustálenej judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že okrem dôvodov vymenovaných v článku 36 ZFEÚ možno zohľadniť aj naliehavé dôvody všeobecného záujmu na odôvodnenie prekážok voľného pohybu tovaru.<sup>58</sup> Domnievam sa, že táto judikatúra môže byť prenesená na článok 7 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95. Poznávam, že Súdny dvor už rozhodol, že boj proti kriminalite a ochrane cestnej premávky môžu predstavovať dôvody tohto typu.<sup>59</sup> Možnosť odvolávať sa na tieto posledné uvedené dôvody je v zásade vyhradená pre prípady, keď sú predmetné vnútroštátne opatrenia nerozdielne uplatniteľné,<sup>60</sup> čo však podľa mňa nie je tak v tejto veci.<sup>61</sup>

81. Navyše nie je preukázané, že dôvody uvádzané žalovanou vo veci samej a potom zopakované v druhej prejudiciálnej otázke naozaj zodpovedajú cieľom, ktoré sledoval maďarský zákonodarca, keď prijímal spornú právnu úpravu. V tejto súvislosti poukazujem na to, že v preambule zákona o dani z motorových vozidiel sú stanovené odôvodnenia odlišné od uvedených dôvodov, pretože majú v zásade rozpočtovú povahu.<sup>62</sup> Súdny dvor však opakovane vylúčil, že by mohli argumenty hospodárskej povahy odôvodniť prekážku voľného pohybu tovaru.<sup>63</sup>

82. V každom prípade, ako to pripomína vnútroštátny súd, z ustálenej judikatúry vyplýva, že reštriktívne opatrenie na to, aby mohlo byť odôvodnené cieľom všeobecného záujmu, musí byť nielen nevyhnutné a vhodné na dosiahnutie sledovaného legitímneho cieľa, ale musí byť k nemu aj proporcionálne.<sup>64</sup> Prináleží vnútroštátnemu orgánu, ktorý sa chce odvolať na ustanovenia článku 36 ZFEÚ a analogicky článku 7 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95, aby preukázal, že tieto kritériá sú v predmetnom prípade naozaj splnené.<sup>65</sup>

83. V predmetnom prípade podobne, ako to uvádza Istanbul Lojistik a Komisia, sa domnievam, že maďarské orgány nepredložili dostatočne preukazujúce skutočnosti v tomto zmysle. Podľa mňa dotknutá daň nepredstavuje primeraný nástroj na dosiahnutie uvádzaných cieľov všeobecného záujmu, pretože je sporné, či môže to, že sa vyberá táto daň bez akejkoľvek inej kontroly, a to na vyššej úrovni iba v prípade určitých kategórií nákladných vozidiel, ktoré sa už pohybujú v Maďarsku – teda tých, ktoré sú zapísané do evidencie v tretej krajine, na rozdiel od tých, ktoré sú zapísané do evidencie v Maďarsku alebo v inom členskom štáte – naozaj prispieť k zlepšeniu bezpečnosti na cestách a favorizovať stíhanie porušení na tomto území.

58 Možnosť otvorená rozsudkom z 20. februára 1979, Rewe-Zentral, nazývaným „Cassis de Dijon“ (120/78, EU:C:1979:42, body 8 a nasl.), bola neskôr viackrát pripomenutá Súdny dvorom (pozri najmä rozsudok zo 16. apríla 2013, Las, C-202/11, EU:C:2013:239, bod 28).

59 Pozri najmä rozsudky z 10. apríla 2008, Komisia/Portugalsko (C-265/06, EU:C:2008:210, bod 38); z 10. februára 2009, Komisia/Taliansko (C-110/05, EU:C:2009:66, bod 60), ako aj z 6. októbra 2015, Capoda Import-Export (C-354/14, EU:C:2015:658, bod 43).

60 Pozri najmä rozsudok zo 17. júna 1981, Komisia/Írsko (113/80, EU:C:1981:139, bod 10). Zdá sa mi, že Súdny dvor v nedávnej judikatúre dával menší dôraz na túto podmienku (pozri najmä rozsudky z 1. júla 2014, Ålands Vindkraft, C-573/12, EU:C:2014:2037, body 75 a 76, ako aj z 12. novembra 2015, Visnapuu, C-198/14, EU:C:2015:751, body 108 a 110).

61 Pozri tiež bod 84 týchto návrhov.

62 Pozri bod 20 týchto návrhov. V písomných a ústnych pripomienkach maďarská vláda potvrdila, že preambula uvedeného zákona uvádza, že táto daň sa považovala za nevyhnutnú na účely zvýšenia disponibilných rozpočtových dotácií na údržbu cestnej infraštruktúry. Dodala, že škodlivé účinky vytvárané konkrétnejšie nákladnými vozidlami odôvodňovali zvýšenie základu dane, aby sa tak riešili aspoň nepriamo problémy týkajúce sa životného prostredia a bezpečnosti na cestách.

63 Pozri najmä rozsudok z 25. októbra 2001, Komisia/Grécko (C-398/98, EU:C:2001:565, bod 30 a citovaná judikatúra).

64 Pozri najmä rozsudok z 21. júna 2016, New Valmar (C-15/15, EU:C:2016:464, bod 48).

65 Pozri najmä rozsudky z 8. novembra 1979, Denkavit Futtermittel (251/78, EU:C:1979:252, bod 24), ako aj z 5. februára 2004, Komisia/Taliansko (C-270/02, EU:C:2004:78, bod 22 a nasl.).



84. Navyše aj keby platilo, že sú všetky predchádzajúce podmienky splnené, z konečného znenia dvoch vyššie uvedených článkov vyplýva, že takéto opatrenie nesmie predstavovať ani prostriedok svojvoľnej diskriminácie, ani skryté obmedzenie. Keďže režim dane vyberanej z motorových vozidiel pohybujúcich sa na maďarskom území sa mení v závislosti od toho, či je dotknuté vozidlo zapísané do evidencie v Maďarsku, v inom členskom štáte Únie alebo v tretej krajine,<sup>66</sup> zdá sa mi, že odlišné a nevýhodnejšie zaobchádzanie, ktoré sa uplatňuje v tomto poslednom uvedenom prípade bez objektívne preukázaného dôvodu, predstavuje faktor svojvoľnej diskriminácie.<sup>67</sup>

85. Tieto úvahy neumožňujú podľa mňa pripustiť odôvodnenia, ktoré uvádzajú maďarské orgány. Na záver zastávam názor, že v prípade, že by daň, o ktorú ide vo veci samej, bola kvalifikovaná ako opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenie dovozu v zmysle článku 5 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95, dôvody uvádzané v obrane nemôžu postačovať na odôvodnenie takéhoto vnútroštátneho opatrenia na základe článku 7 uvedeného rozhodnutia.

### **C. O porušení zásady zákazu diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti vzhľadom na článok 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom (štvrtá otázka)**

86. Štvrtá prejudiciálna otázka predstavuje rozšírenie okruhu vymedzeného prvou a druhou prejudiciálnou otázkou, keďže sa týka toho istého normatívneho rámca ako tieto otázky, teda povinností vyplývajúcich z dohôd uzatvorených medzi ES (teraz Úniou) a Tureckom.<sup>68</sup> Zdá sa mi byť teda vhodné venovať sa jej pred skúmaním tretej z otázok položených vnútroštátnym súdom.

87. Súdnemu dvoru sa v podstate kladie otázka, či článok 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom, ktorý zakazuje akúkoľvek diskrimináciu na základe štátnej príslušnosti v oblasti pôsobnosti uvedenej dohody, sa musí vykladať v tom zmysle, že bráni takej právnej úprave, o akú ide vo veci samej, keďže núti držiteľov nákladných vozidiel zapísaných do evidencie v cudzine, v predmetnom prípade v Turecku, aby zaplatili osobitnú daň, kým držiteľia takýchto vozidiel zapísaných do evidencie v členskom štáte Únie sú od nej oslobodení.<sup>69</sup>

88. Vnútroštátny súd v odôvodnení svojho rozhodnutia spresňuje, že sa pýta, či je sporná daň diskriminačná voči tureckým dopravcom a či preto musí byť považovaná za nezlučiteľnú s článkom 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom, ako aj s článkom 18 ZFEÚ. Obsah týchto dvoch článkov je totiž rovnocenný, pretože odsek 1 článku 18 ZFEÚ stanovuje zásadu, podľa ktorej akákoľvek diskriminácia z dôvodu štátnej príslušnosti je zakázaná v oblasti pôsobnosti Zmlúv.<sup>70</sup> Dodávam, že článok 9 uvedenej dohody výslovne odkazuje na tú istú „zásadu [zákazu diskriminácie] stanovenú v článku 7 Zmluvy o zriadení [EHS]“ [*neoficiálny preklad*], ktorý zodpovedá článku 18 ZFEÚ.<sup>71</sup>

<sup>66</sup> Pokiaľ ide o tieto rôzne režimy, pozri body 43 a 55 týchto návrhov.

<sup>67</sup> Spomedzi iných faktorov diskriminácie poznamenávam, že úľava na dani je stanovená pre vozidlá, ktoré sú vybavené pneumatickým pružením, čím menej poškodzujú cesty a/alebo ktoré sú šetrnejšie k životnému prostrediu, ale iba ak sú zapísané do evidencie v Maďarsku (pozri body 24 a 25 týchto návrhov), a nie ak sú zapísané do evidencie v cudzine.

<sup>68</sup> Aj keď sa štvrtá prejudiciálna otázka týka dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom a dve prvé prejudiciálne otázky sa týkajú rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95, tieto právne nástroje sú medzi sebou úzko prepojené, pretože uvedené rozhodnutie bolo prijaté s cieľom realizácie konečnej fázy colnej únie zriadenej medzi stranami, ktoré uzatvorili uvedenú dohodu, ako to uvádza tak názov tohto rozhodnutia, ako aj jeho preambula a článok 1.

<sup>69</sup> Pokiaľ ide o toto oslobodenie, pozri bod 42 týchto návrhov.

<sup>70</sup> Zásada takisto zakotvená v článku 21 ods. 2 Charty základných práv Európskej únie (ďalej len „Charta“). V rozsudku z 2. júna 2016, Komisia/Holandsko (C-233/14, EU:C:2016:396, bod 76), Súdny dvor pripomenul, že zákaz stanovený v článku 18 ZFEÚ sa uplatňuje vo všetkých situáciách patriacich do oblasti pôsobnosti práva Únie z hľadiska *ratione materiae*.

<sup>71</sup> Článok 37 dodatkového protokolu k uvedenej dohode stanovuje osobitné uplatňovanie tejto zásady v oblasti práce, keď uvádza, že „každý členský štát prizná pracovníkom tureckej štátnej príslušnosti zamestnaným v Spoločenstve režim charakterizovaný neexistenciou akejkoľvek diskriminácie založenej na štátnej príslušnosti v porovnaní s pracovníkmi, ktorí sú štátnymi príslušníkmi iných členských štátov Spoločenstva, pokiaľ ide o pracovné podmienky a odmeňovanie“ [*neoficiálny preklad*].

89. Komisia tvrdí, že netreba odpovedať osobitne na štvrtú prejudiciálnu otázku, keďže problematika týkajúca sa prípadnej diskriminácie vykonávanej na základe štátnej príslušnosti, by mala byť skúmaná už v rámci prvých dvoch prejudiciálnych otázok, keby Súdny dvor pripustil, že dotknutá vnútroštátna právna úprava patrí do pôsobnosti článkov 4 až 7 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95, a preto do pôsobnosti dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom.<sup>72</sup>

90. Je najmä pravda, že členské štáty môžu prijímať opatrenia obmedzujúce voľný pohyb tovaru, ktoré by boli odôvodnené jedným z dôvodov vymenovaných v článku 36 ZFEÚ len pod podmienkou, že nepredstavujú prostriedok svojoľnej diskriminácie,<sup>73</sup> čo je kritérium, ktoré by malo byť analyzované v rámci druhej časti druhej prejudiciálnej otázky<sup>74</sup>, keby sa k nej chcel Súdny dvor vyjadriť.

91. Vzhľadom na kladnú odpoveď, ktorú navrhujem poskytnúť na prvú prejudiciálnu otázku, považujem za nepotrebné odpovedať na štvrtú prejudiciálnu otázku, keďže stačí, aby Súdny dvor konštatoval existenciu čo i len jedného dôvodu nezlučiteľnosti s právom Únie, spomedzi všetkých tých, ktoré boli postupne uvádzané vnútroštátnym súdom. Presnejšie, keby Súdny dvor dospel k záveru, tak ako navrhujem, že na predmetnú právnu úpravu sa vzťahuje zákaz poplatkov s rovnakým účinkom ako clo, ktorý je stanovený v článku 4 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95, nebolo by podľa mňa potrebné vzhľadom na judikatúru týkajúcu sa prepojenia medzi článkom 18 ZFEÚ a ustanoveniami Zmluvy o FEÚ týkajúcimi sa základných slobôd pohybu<sup>75</sup> pristúpiť k výkladu článku 9 dohody o pridružení medzi EHS a Tureckom.

***D. O rozdelení právomocí medzi Úniou a členské štáty vzhľadom na článok 3 ods. 2 ZFEÚ, článok 1 ods. 2 a článok 1 ods. 3 písm. a) nariadenia č. 1072/2009 (tretia prejudiciálna otázka)***

92. Z odôvodnenia rozhodnutia vnútroštátneho súdu vyplýva, že tretia prejudiciálna otázka bola položená len pre prípad, že by Súdny dvor rozhodol, že daň, o ktorú ide vo veci samej, nepredstavuje ani poplatok s rovnakým účinkom ako clo v zmysle článku 4 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95, ani opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenie dovozu v zmysle článku 5 tohto rozhodnutia. Vzhľadom na kladnú odpoveď, ktorú navrhujem poskytnúť na prvú z otázok predložených Súdnemu dvoru, netreba podľa mňa odpovedať na tretiu prejudiciálnu otázku. Chcel by som však uviesť niekoľko poznámok s ohľadom na túto záležitosť na účely podania vyčerpávajúcej odpovede.

93. Tretia prejudiciálna otázka sa v podstate týka rozdelenia právomocí medzi Úniou a členské štáty, pokiaľ ide o dohody uzatvorené s tretími krajinami v oblasti medzinárodnej cestnej prepravy tovaru. Z rozhodnutia vnútroštátneho súdu vyplýva, že žalobkyňa vo veci samej, teda daňový orgán druhého stupňa, tvrdila, že Maďarsko môže voľne upraviť medzinárodnú prepravu tovaru prostredníctvom dvojstranných dohôd na základe článku 4 ods. 2 bod g) ZFEÚ, podľa ktorého sa „spoločné právomoci Únie a členských štátov... uplatňujú [okrem iných oblastí na] doprav[u]“, ako aj vzhľadom na ustanovenia nariadenia č. 1072/2009. Tento pohľad je totožný so stanoviskom maďarskej a talianskej vlády, ako aj Komisie. Istanbul Lojistik na druhej strane tvrdí, že Únia má implicitnú výlučnú právomoc v danej oblasti.

72 V tejto súvislosti cituje rozsudok z 30. apríla 2014, Pflieger a i. (C-390/12, EU:C:2014:281, body 31 až 36), v ktorom sa pripomína, že keď sa členský štát odvoláva na naliehavé dôvody všeobecného záujmu na odôvodnenie právnej úpravy, ktorá je takej povahy, že môže brániť výkonu slobôd stanovených Zmluvami, musí sa toto odôvodnenie vykladať vzhľadom na všeobecné zásady práva Únie a najmä na základné práva garantované Chartou, medzi ktoré patrí zásada zákazu diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti.

73 Rovnocenné pravidlo je uvedené tak v článku 7 rozhodnutia Asociačnej rady č. 1/95, ako aj v článku 29 *in fine* Dodatočného protokolu k dohode o pridružení medzi EHS a Tureckom.

74 Pozri bod 75 a nasl. týchto návrhov.

75 Pozri najmä rozsudky z 19. júna 2014, Strojírny Prostějov a ACO Industries Tábor (C-53/13 a C-80/13, EU:C:2014:2011, bod 31 a nasl.); z 18. decembra 2014, Generali-Providencia Biztosító (C-470/13, EU:C:2014:2469, bod 30 a nasl.), ako aj z 29. októbra 2015, Nagy (C-583/14, EU:C:2015:737, bod 24), ktoré pripomínajú, že článok 18 ZFEÚ sa nemá uplatniť, keď sa uplatňujú ustanovenia Zmluvy o FEÚ týkajúce sa voľného pohybu tovaru, osôb, služieb alebo kapitálu a tieto ustanovenia zakotvujú osobitné pravidlá zákazu diskriminácie.

94. Konkrétne, vnútroštátny súd chce zistiť, či sú orgány Maďarska oprávnené vykonať dvojstrannú dohodu, ktorú Maďarsko podpísalo s Tureckou republikou v roku 1968 a ktorej článok 18 ods. 3 zakotvuje uloženie dane z tureckých vozidiel, ktoré vykonávajú prepravu tovaru tak, že prechádzajú cez maďarské územie.<sup>76</sup> Pýta sa preto, či by mohlo byť zdanenie, ktoré je predmetom veci samej, uplatnené na základe tohto ustanovenia.

95. V tejto súvislosti sa tento súd odvoláva na výlučnú právomoc Únie na uzatváranie medzinárodných dohôd, ktorá je upravená v článku 3 ods. 2 ZFEÚ,<sup>77</sup> a uvádza, že v súlade s judikatúrou Súdneho dvora „vždy, keď Spoločenstvo na vykonanie niektorej spoločnej politiky uvedenej v Zmluve prijme ustanovenia, ktoré v akejkoľvek forme zakladajú spoločné pravidlá, členské štáty už nemajú právo jednotlivito a ani spoločne vstupovať do takých zmluvných záväzkov s tretími štátmi, ktoré by mohli mať vplyv na tieto pravidlá“<sup>78</sup>. Pripomínam, že takto stanovená zásada bola potom neskôr vyprofilovaná Súdny dvorom, ktorý najmä spresnil, že keďže Únia nemá zverenú právomoc,<sup>79</sup> jej prípadná právomoc, navyše výlučnej povahy, musí mať základ v konkrétnej analýze dotknutých ustanovení.<sup>80</sup>

96. Na podporu svojho návrhu vnútroštátny súd uvádza, že nariadenie č. 1072/2009 práve stanovilo spoločné pravidlá prístupu na medzinárodný trh cestnej prepravy tovaru, ktoré platia v celej únii a že podľa odôvodnenia 3<sup>81</sup> a článku 1 ods. 2 prvej vety<sup>82</sup> nariadenia č. 1072/2009 je cieľom tohto právneho nástroja, aby sa uplatňoval v každom členskom štáte, cez ktorý, tak ako to bolo v prípade Maďarska v spore vo veci samej, prechádza ako tranzit vozidlo prepravujúce tovar z tretej krajiny dovážaný do určitého členského štátu (a naopak).<sup>83</sup>

97. Súdneho dvora sa presnejšie pýta na to, či napriek tomu, že Únia v danej oblasti prijala právnu úpravu, maďarské orgány mohli naďalej dopustiť, aby dohovor medzi Maďarskom a Tureckom<sup>84</sup> bol účinný, pričom sa odvolávali na článok 1 ods. 3 písm. a) nariadenia č. 1072/2009, podľa ktorého „do uzatvorenia dohôd uvedených v odseku 2 toto nariadenie nemá vplyv na... ustanovenia týkajúce sa prepravy z niektorého členského štátu do tretej krajiny a naopak, ustanovené v dvojstranných dohodách uzavretých členskými štátmi s uvedenými tretími krajinami“<sup>85</sup>.

76 Povinnosť platiť splatné dane „za prepravu tovaru a na pokrytie výdavkov spojených s údržbou a opravou ciest“ zatažuje tieto turecké vozidlá aj v prípade tranzitnej jazdy naprázdno. Podľa odseku 3 uvedeného článku 18 maďarské vozidlá prechádzajúce cez Turecko ako tranzitná doprava, musia recipročne zaplatiť dane rovnakej povahy, ktoré sa uplatňujú na jeho území. Z odseku 2 toho istého článku vyplýva, že vozidlá zapísané do evidencie v jednom z štátov, ktoré sú stranami tejto dvojstrannej dohody, sú naopak oslobodené od splatných daní „za prepravu tovaru, alebo z titulu vlastníctva vozidla, alebo z titulu používania ciest“, keď je územie druhého štátu ich cieľovou destináciou.

77 Podľa uvedeného odseku 2 „Únia má... výlučnú právomoc uzavrieť medzinárodnú dohodu, ak je jej uzavretie ustanovené v legislatívnom akte Únie alebo ak je jej uzavretie potrebné na to, aby Únia mohla vykonávať svoju vnútornú právomoc, alebo ak môžu byť uzavretím zmlúv dotknuté spoločné pravidlá alebo pozmenený rozsah ich pôsobnosti“.

78 Vnútroštátny súd sa odvoláva na body 17 až 19 rozsudku z 31. marca 1971, Komisia/Rada, nazývaného „AETR“ (22/70, EU:C:1971:32).

79 Podľa článku 5 ods. 1 a 2 ZEÚ.

80 Pozri najmä judikatúru citovanú v stanovisku generálneho advokáta Jääskinena vo veci, v ktorej bolo vydané stanovisko 1/13 [(Pristúpenie tretích štátov k Haagskemu dohovoru), EU:C:2014:2292, bod 58 a nasl.], ako aj v samotnom stanovisku 1/13 (Pristúpenie tretích štátov k Haagskemu dohovoru) zo 14. októbra 2014 (EU:C:2014:2303, bod 71 a nasl.), a stanovisko 3/15 (Marrákešská zmluva o prístupe k uverejneným dielam) zo 14. februára 2017 (EU:C:2017:114, bod 108).

81 Podľa tohto odôvodnenia 3 „na zabezpečenie jednotného rámca medzinárodnej nákladnej cestnej dopravy v Spoločenstve by sa [nariadenie č. 1072/2009] malo uplatňovať na každú medzinárodnú prepravu na území Spoločenstva. Na prepravu z členských štátov do tretích krajín sa naďalej do veľkej miery uplatňujú dvojstranné dohody medzi členskými štátmi a týmito tretími krajinami. Toto nariadenie by sa preto nemalo uplatňovať na tú časť cesty na území členského štátu nakládka alebo vykládka, pokiaľ neboli uzavreté potrebné dohody medzi Spoločenstvom a príslušnými tretími krajinami. Malo by sa však uplatňovať na územie tranzitného členského štátu“.

82 Podľa uvedenej prvej vety sa nariadenie č. 1072/2009 uplatňuje „v prípade, že ide o prepravu z členského štátu do tretej krajiny a naopak... na tú časť cesty, ktorá sa uskutočnila na území ktoréhokoľvek tranzitného členského štátu“.

83 Pripomínam, že v predmetnom prípade vozidlo podliehajúce spornej dani odišlo z Turecka s cieľovou destináciou v Nemecku cez Maďarsko.

84 Vnútroštátny súd a Istanbul Lojistik sa nezhodujú v tom, či táto možnosť je potvrdená alebo vyvrátená správou ICF Consulting Ltd, ktorá sa uvádza v poznámke pod čiarou 28 týchto návrhov (pozri s. 6 bod 2.1, a s. 8 bod 2.2 uvedenej správy).

85 Maďarská vláda tvrdí, že Únia nemá výlučnú právomoc v tejto oblasti z dôvodu, že toto ustanovenie nariadenia č. 1072/2009, ktoré výslovne zohľadňuje dvojstranné dohody uzatvorené medzi členskými štátmi a tretími krajinami, stanovuje, že takéto dohody zostávajú v platnosti, kým nebudú nahradené ustanoveniami prijatými na úrovni Únie.

98. Z *druhej vety* odseku 2 článku 1 nariadenia č. 1072/2009 totiž vyplýva, že toto nariadenie sa „*neuplatňuje...* na tú časť cesty na území členského štátu, v ktorom sa uskutočňuje nakládka alebo vykládka, *pokiaľ nebola uzavretá potrebná dohoda medzi Spoločenstvom a dotknutou tretou krajinou*“<sup>86</sup>, na rozdiel od uplatniteľnosti uvedeného nariadenia, ktorá je stanovená v *prvej vete* toho istého odseku, pokiaľ ide o situácie, v ktorých cez členský štát Únie len prechádza tranzitná doprava.<sup>87</sup>

99. Podľa mňa však uvedená druhá veta nie je v predmetnom prípade relevantná, pretože ako to uvádza Istanbul Lojistik a ako to pripúšťa samotný vnútroštátny súd, maďarské územie v tomto prípade bolo len tranzitným územím, a nie miestom nakládky alebo vykládky dotknutého tovaru.

100. Hlavne, podobne ako maďarská a talianska vláda, ako aj Komisia, zdôrazňujem, že spor vo veci samej nepatrí do vecnej pôsobnosti nariadenia č. 1072/2009, keďže jeho článok 2 bod 1 stanovuje, že tento právny nástroj sa týka výlučne vozidiel prepravujúcich tovar, ktoré sú zapísané do evidencie v členskom štáte Únie,<sup>88</sup> kým vozidlo podliehajúce maďarskej dani z titulu sporných rozhodnutí bolo zapísané do evidencie v Turecku.

101. V dôsledku toho sa subsidiárne domnievam, že keďže nariadenie č. 1072/2009 nie je uplatniteľné v takom prípade, o aký ide vo veci samej, jeho ustanovenia nemôžu brániť tomu, aby sa maďarské orgány mohli odvolávať na článok 18 ods. 3 dohovoru medzi Maďarskom a Tureckom na účely vyžadovania zaplatenia spornej dane v tomto prípade.

## V. Návrh

102. Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na otázky položené Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Správny a pracovný súd Szeged, Maďarsko) takto:

Článok 4 rozhodnutia Asociačnej rady ES-Turecko č. 1/95 z 22. decembra 1995 o vykonaní konečnej fázy colnej únie [*neoficiálny preklad*] sa má vykladať v tom zmysle, že taká daň z motorových vozidiel, o akú ide vo veci samej, ktorá sa vyberá od všetkých držiteľov nákladných vozidiel zapísaných do evidencie v krajine, ktorá nie je členom Európskej únie, prechádzajúcich cez územie Maďarska ako tranzitná doprava s cieľovou destináciou v inom členskom štáte, a ktorá musí byť zaplatená pri každom prekročení maďarskej hranice, predstavuje poplatok s rovnakým účinkom ako clo vo vzťahu k tovarom, na ktoré sa vzťahuje uvedená únia, a je teda zakázaná týmto článkom.

Vzhľadom na odpoveď poskytnutú na prvú prejudiciálnu otázku netreba odpovedať na druhú, tretiu a štvrtú prejudiciálnu otázku.

<sup>86</sup> Kurzívou zvýraznil generálny advokát. Podobné ustanovenia sa nachádzali už v treťom odôvodnení a v článku 1 nariadenia Rady (EHS) č. 881/92 z 26. marca 1992 o prístupe na trh v preprave tovarov cestnou dopravou v rámci spoločenstva na územie alebo z územia členského štátu alebo pri prechode cez územie jedného alebo viacerých členských štátov (Ú. v. ES L 95, 1992, s. 1; Mim. vyd. 07/001, s. 370), ktoré bolo nahradené nariadením č. 1072/2009.

<sup>87</sup> Pozri tiež jeho odôvodnenie 3, citované v poznámke pod čiarou 81 týchto návrhov.

<sup>88</sup> Uvedený bod 1 totiž definuje pojem „vozidlo“ v zmysle tohto nariadenia ako každé „motorové vozidlo [zapísané do evidencie] v členskom štáte alebo súprav[ú] vozidiel, z ktorej je aspoň jedno motorové vozidlo [zapísané do evidencie] v členskom štáte a ktoré sa používa výhradne na prepravu tovaru“.