



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (andra avdelningen)

den 19 oktober 2017*

”Begäran om förhandsavgörande – Avtal om upprättandet av en associering mellan Europeiska ekonomiska gemenskapen och Turkiet – Artikel 9 – Beslut nr 1/95 fattat av associeringsrådet EG–Turkiet – Artiklarna 4, 5 och 7 – Tullunion – Vägtransport – Vägavgift för motorfordon – Beskattnings av tunga fordon registrerade i Turkiet som transiterar genom Ungern”

I mål C-65/16,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Förvaltnings- och arbetsdomstolen i Szeged, Ungern) genom beslut av den 18 januari 2016, som inkom till domstolen den 8 februari 2016, i målet

Istanbul Lojistik Ltd

mot

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság,

meddelar

DOMSTOLEN (andra avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden M. Ilešič samt domarna A. Rosas, C. Toader, A. Prechal, och E. Jarašiūnas (referent),

generaladvokat: H. Saugmandsgaard Øe,

justitiesekreterare: handläggaren I. Illéssy,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 19 januari 2017,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Istanbul Lojistik Ltd, genom S. Habóczy, V. Weiss och A. Nagy, ügyvéd,
- Ungerns regering, genom M. Tátrai, E.E. Sebestyén, Z. Fehér och G. Koós, samtliga i egenskap av ombud,
- Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av A. Collabolletta och G. Rocchitta, avvocati dello Stato,

* Rättegångsspråk: ungerska.

– Europeiska kommissionen, genom J. Hottiaux, E. Georgieva och L. Havas, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 6 april 2017 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 9 i avtalet om upprättandet av en associering mellan Europeiska ekonomiska gemenskapen och Turkiet, som undertecknades i Ankara den 12 september 1963 av Republiken Turkiet, å ena sidan, och av medlemsstaterna i EEG och gemenskapen, å andra sidan, och som ingicks, godkändes och bekräftades för gemenskapens räkning genom rådets beslut 64/732/EEG av den 23 december 1963 (EGT 1964, 217, s. 3685) (nedan kallat avtalet EEG–Turkiet), av artiklarna 4, 5 och 7 i beslut nr 1/95 fattat av associeringsrådet för EG och Turkiet av den 22 december 1995 om genomförande av den slutgiltiga fasen av tullunionen (EGT L 35, 1996, s. 1) (nedan kallat associeringsrådets beslut nr 1/95), av artikel 3.2 FEUF och av artikel 1.2 och 1.3 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 2009, s. 72).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan Istanbul Lojistik Ltd, ett turkiskt transportbolag, och Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság (den nationella skatte- och tullförvaltningens direktorat för överklaganden, Ungern) (nedan kallad skattemyndigheten i andra instans) angående myndighetens beslut att uppbära vägavgift för ett tungt fordon tillhörande bolaget till följd av att fordonet passerade den ungerska gränsen.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

- 3 Enligt artikel 9 i avtalet EEG–Turkiet gäller följande:

”De avtalsslutande parterna är ense om att inom tillämpningsområdet för detta avtal och utan att det påverkar tillämpningen av andra särskilda bestämmelser som antas med stöd av artikel 8, skall all diskriminering på grund av nationalitet vara förbjuden i enlighet med den princip som anges i artikel 7 i fördraget om upprättandet av gemenskapen.”

- 4 Det tilläggsprotokoll som undertecknades i Bryssel den 23 november 1970, bilagt avtalet EEG–Turkiet, och som ingicks, godkändes och bekräftades på gemenskapens vägnar genom rådets förordning (EEG) nr 2760/72 av den 19 december 1972 (EGT L 293, 1972, s. 1; svensk specialutgåva, område 1, volym 1, s. 130) (nedan kallat tilläggsprotokollet) utgör enligt artikel 62 däri en integrerad del av avtalet EEG–Turkiet.

- 5 I artikel 42.1 i tilläggsprotokollet anges följande:

”Associeringsrådet skall till Turkiet utvidga tillämpningen av de bestämmelser i Fördraget om upprättandet av gemenskapen som avser transport, motsvarande de närmare bestämmelser som man utfärdar med särskild hänsyn till Turkiets geografiska situation. Associeringsrådet får enligt samma villkor till Turkiet utvidga tillämpningen av de rättsakter som gemenskapen antagit för genomförandet av bestämmelserna om järnväg, landsväg och inre vattenvägar.”

6 Artikel 1 i associeringsrådets beslut nr 1/95 har följande lydelse:

”Utan att det påverkar bestämmelserna i [avtalet EEG–Turkiet] med tillhörande och kompletterande protokoll, fastställer associeringsrådet härmed reglerna för genomförandet av slutfasen i tullunionen enligt artiklarna 2 och 5 i ovannämnda avtal.”

7 Kapitel I, om fri rörlighet för varor och om handelspolitik, i beslutet innehåller ett avsnitt I med rubriken ”Avveckling av tullar och avgifter med motsvarande verkan”. Artikel 4 i det beslutet, som ingår i det avsnittet, anger följande:

”Import- och exporttullar och avgifter med motsvarande verkan skall avskaffas helt mellan gemenskapen och Turkiet den dag detta beslut träder i kraft. Från den dagen skall gemenskapen och Turkiet avstå från att införa nya tullar på import eller export, eller avgifter med motsvarande verkan. Dessa bestämmelser skall tillämpas även på tullar av fiskal karaktär.”

8 Avsnitt II i associeringsrådets beslut nr 1/95, med rubriken ”Avskaffande av kvantitativa restriktioner eller åtgärder med motsvarande verkan” består av artiklarna 5–11 i beslutet. Artikel 5 stadgar följande:

”Kvantitativa importrestriktioner samt åtgärder med motsvarande verkan skall vara förbjudna mellan de avtalsslutande parterna.”

9 Artikel 6 i beslutet har följande lydelse:

”Kvantitativa importrestriktioner samt åtgärder med motsvarande verkan skall vara förbjudna mellan de avtalsslutande parterna.”

10 Artikel 7 i beslutet har följande lydelse:

”Bestämmelserna i artiklarna 5 och 6 skall inte hindra sådana förbud mot eller restriktioner för import, export eller transitering som grundas på hänsyn till allmän moral, allmän ordning eller allmän säkerhet, eller intresset att skydda människors och djurs hälsa och liv, att bevara växter, att skydda nationella skatter av konstnärligt, historiskt eller arkeologiskt värde eller intresset att skydda industriell och kommersiell äganderätt. Sådana förbud eller restriktioner får dock inte utgöra ett medel för godtycklig diskriminering eller innefatta en förtäckt begränsning av handeln mellan de avtalsslutande parterna.”

11 I artikel 66 i beslutet föreskrivs följande:

”Bestämmelserna i detta beslut skall i den mån de till sin innebörd är identiska med motsvarande bestämmelser i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen för genomförande och tillämpning rörande varor som omfattas av tullunionen tolkas i enlighet med relevanta beslut av Europeiska gemenskapernas domstol.”

12 I artikel 1, som har rubriken ”Tillämpningsområde”, i förordning nr 1072/2009 föreskrivs följande:

”1. Denna förordning ska tillämpas på internationell godstransport på väg i yrkesmässig trafik inom gemenskapens territorium.

2. Vid transporter från en medlemsstat till ett tredjeland och omvänt ska denna förordning tillämpas på den del av transporten som utgörs av transitering genom en annan medlemsstats territorium. Den ska inte tillämpas på den del av transporten som företas på den medlemsstats territorium där lastning eller lossning sker, så länge som nödvändiga avtal inte har ingåtts mellan gemenskapen och det berörda tredjelandet.

3. I avvaktan på att de avtal som avses i punkt 2 ingås ska denna förordning inte påverka
- a) bestämmelser om transport från en medlemsstat till ett tredjeland och omvänt som avses i bilaterala överenskommelser mellan medlemsstater och dessa tredjeländer,
- ...”

Ungersk rätt

- 13 Artikel 18.3 i avtalet mellan presidentrådet och Folkrepubliken Ungerns regering å ena sidan och Republiken Turkiets regering å andra sidan, om internationella vägtransporter, undertecknades i Budapest den 14 september 1968 (Magyar Közlöny 1969/78 (X. 11.)), nedan kallat avtalet Ungern–Turkiet), föreskriver följande:

”Fordon som transporterar varor genom den andra avtalsslutande partens territorium omfattas, inklusive för färden utan last, av avgifter, tilläggsavgifter, tullar och vägavgifter, som ska erläggas för transport av gods och för att täcka kostnader för underhåll och reparation av vägar, inbegripet avgifter för fordon som överskrider den tillåtna maxvikten enligt den andra avtalsslutande partens nationella lagstiftning.”

- 14 Ingressen till gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény (lag LXXXII av år 1991 om vägavgift för motorfordon) (Magyar Közlöny 1991/145 (XII. 26.)) (nedan kallad lagen om vägavgift för motorfordon) har följande lydelse:

”I strävan att uppnå en bättre fördelning av offentliga kostnader för fordonstrafiken, öka de kommunala förvaltningarnas intäkter och, i huvudstaden, stadsdelsnämndernas intäkter och att utöka de finansieringskällor som behövs för att underhålla och utveckla det allmänna vägnätet, [antar] nationalförsamlingen [denna lag].”

- 15 I 1 § i den lagen stadgas följande:

”1. Vägavgift för motorfordon ska erläggas för varje fordon och släpvagn som är försedd med ungersk registreringsskylt, och varje tungt fordon som är registrerat i utlandet och som är i trafik i Ungern (nedan gemensamt kallade fordon) ...

2. Inom kategorin tunga fordon registrerade i utlandet omfattar inte lagens tillämpningsområde tunga fordon som är registrerade i en annan medlemsstat i Europeiska unionen.”

- 16 Enligt artikel 10 i denna lag ”ska avgiften erläggas av fordonsinnehavaren”.

- 17 Enligt artikel 11 ”uppstår avgiftsskyldighet den dag då fordonet inreser i Ungern”.

- 18 I artikel 15 föreskrivs följande:

”1. Om ett fordon (eller, avseende tillämpningen av denna punkt, ett fordonståg) vars totalvikt inte överstiger 12 ton är i trafik och för vilket det finns ett trafikillstånd för lokala transporttjänster ska en vägavgift på 10 000 [ungerska forint (HUF) (cirka 33 euro)] erläggas för tur- och returfärden var för sig. Om ett fordon vars totalvikt överstiger 12 ton är i trafik och för vilket det finns ett trafikillstånd för lokala transporttjänster ska en vägavgift på 30 000 HUF [(cirka 100 euro)] erläggas för tur- och returfärden var för sig. Om ett fordon vars totalvikt inte överstiger 12 ton är i trafik och för vilket det finns ett trafikillstånd för transitering (vilket även får vara utfärdat av ett tredjeland) ska en vägavgift på 20 000 HUF [(cirka 66 euro)] erläggas för tur- och returfärden var för sig. Om ett fordon vars totalvikt överstiger 12 ton är i trafik och för vilket det finns ett trafikillstånd för transitering ska en

vägavgift på 60 000 HUF [(ungefär 200 euro)] erläggas för tur- och returfärden var för sig. Skyldigheten att betala avgiften enligt bestämmelserna ovan föreligger även när transporttillståndet inte är giltigt eller när den avgiftsskyldige har använt det rättsstridigt, eller när denne har använt fordonet i trafik utan transporttillstånd.

2. Avgiftsbeloppen som fastställs i punkt 1 omfattar tur- eller returfärden och för en vistelse i Ungern som inte överstiger 48 timmar per färd. Om vistelsen är längre ska avgift erläggas enligt punkt 1 ovan för varje påbörjad period om 48 timmar. ...

3. Avgiftsbeloppet enligt punkt 1 ska betalas genom att köpa ett avgiftsmärke som ska vara fäst på vägtransporttillståndet – under hela transporten vid transporttjänster och separat för tur- och returfärden vid transitering – vid inträdet i Ungern. När avgiftsmärket eller avgiftsmärkena är fästa ska den avgiftsskyldige, på det eller dem, ange datum och tidpunkt för inträdet (år–månad–dag–tid). Om inte den avgiftsskyldige uppfyller sin betalningsskyldighet (avgiftsmärket) är det endast möjligt att i trafik färdas med transporttillståndet inom en radie på högst 5 kilometer kring inträdesplatsen i Ungern utan att påföras straffavgifter.”

19 I 17 § punkt 2 i nämnda lag föreskrivs följande:

”Om den avgiftsskyldige delvis eller inte alls uppfyller sin betalningsskyldighet, fastställer tullmyndigheten en skuld och en sanktionsavgift som motsvarar fem gånger skulden ...”

20 Enligt 20 § punkt 1 a i közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (lag nr I av år 1988 om vägtrafik (Magyar Közlöny 1988/15 (IV. 21)) kan ”den som åsidosätter bestämmelserna om nationella eller internationella vägtransporttjänster (person- eller varutransport) som omfattas av kravet på tillstånd eller innehav av en handling, såsom föreskrivs i denna lag, andra specifika lagar och föreskrifter eller unionsrättsakter, bli skyldig att betala böter”.

21 Enligt artikel 4 i 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 (regeringsdekret nr 261/2011 (XII. 7) om godstransport på väg mot vederlag, godstransport för egen räkning samt persontransport med buss mot vederlag och persontransport för egen räkning, jämte ändring av de rättsliga bestämmelserna om dessa verksamheter) (Magyar Közlöny 2011/146 (XII. 7.)) gäller följande:

”1. Internationell godstransport på väg mot vederlag eller för egen räkning som delvis äger rum i Ungern får utföras med

a) ett gemenskapstillstånd, meddelat för internationell godstransport på väg, enligt artikel 4 i [förordning nr 1072/2009] ...,

b) ett tillstånd utfärdat av Internationellt transportforum ..., eller

c) ett tillstånd för tunga fordon utfärdat på grundval av ett bilateralt eller multilateralt avtal,

angående verksamheten i fråga.”

22 Enligt 2 § i 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 (regeringsdekret nr 156/2009. (VII. 29.)

om bötesbelopp som kan påföras vid åsidosättanden av vissa bestämmelser om vägtransport av gods och personer och om vägtrafik och om den offentliga myndighetens uppdrag att ålägga böter) (Magyar Közlöny 2009/107 (VII. 29.) gäller följande:

”Enligt 20 § punkt 1 a i [lag nr I av år 1988 om vägtrafik] är, om inte annat följer av andra bestämmelser föreligger skyldighet att betala böter med ett belopp som föreskrivs i bilaga 1

...

b) den som åsidosätter bestämmelserna om de tillstånd och handlingar som krävs för att få utföra vägtransporttjänster, vilka föreskrivs i [4 § punkt 1 c i regeringsdekret nr 261/2011 om godstransport].

Enligt punkt 5 a i bilaga 1 ska en transportör med ett icke giltigt tillstånd för vägtransport av gods betala böter på 300 000 HUF [(cirka 1 000 euro)].”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 23 Istanbul Lojistik är ett bolag registrerat i Turkiet, som utför vägtransporter av gods från Turkiet till de olika medlemsstaterna, främst Tyskland, åt företag etablerade i Turkiet och i Europeiska unionen.
- 24 Den 30 mars 2015 kontrollerade Nemzeti Adó- és Vámhivatal (den nationella skatte- och tullmyndigheten, Ungern) ett fordonståg i utkanten av Nagylak (Ungern), nära gränsen till Rumänien. Fordonståget hade en totalvikt som översteg 12 ton, var registrerat i Turkiet och användes av Istanbul Lojistik. Bolaget hade ett transiteringstillstånd Ungern–Turkiet för det berörda tunga fordonet, som användes för att transportera textilprodukter från Turkiet till Tyskland via Ungern. Transiteringstillståndet innehöll alla uppgifter som krävdes enligt den ungerska lagstiftningen, men avgiftsmärket som motsvarade den vägavgift som krävdes för motorfordon och som styrkte att avgiften hade betalats var inte fäst på tillståndet.
- 25 I de administrativa beslut som fattades den 31 mars 2015, efter kontrollen, konstaterade den nationella skatte- och tullmyndigheten att Istanbul Lojistik inte hade uppfyllt sin avgiftsskyldighet enligt den ungerska lagstiftningen om vägavgift för motorfordon och att transiteringstillståndet följaktligen inte var giltigt. Myndigheten ålade Istanbul Lojistik att betala 60 000 HUF (cirka 200 euro) som motsvarade vägavgiften, jämte en sanktionsavgift på 300 000 HUF (cirka 1 000 euro) och administrativa böter på 300 000 HUF, det vill säga ett totalbelopp på 660 000 HUF (cirka 2 200 euro).
- 26 Istanbul Lojistik överklagade dessa beslut till skattemyndigheten i andra instans, som fastställde dem genom beslut av den 13 maj 2015.
- 27 Bolaget överklagade besluten av skattemyndigheten i andra instans till Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Förvaltnings- och arbetsdomstolen i Szeged, Ungern).
- 28 Till stöd för sitt överklagande har Istanbul Lojistik hävdatt att de aktuella bestämmelserna i lagen om vägavgift för motorfordon strider mot artiklarna 4–6 i associeringsrådets beslut nr 1/95. Företaget har gjort gällande att vägavgift för motorfordonen kan ses som en avgift med motsvarande verkan som en tull i den mening som avses i artikel 30 FEUF och följaktligen i artikel 4 i nämnda beslut. Företaget ansåg att denna avgift hade en såväl diskriminerande som beskyddande verkan och att den utgjorde en begränsning av den fria rörligheten för varor, i strid med unionsrätten.
- 29 Skattemyndigheten i andra instans yrkade att överklagandet skulle ogillas.

- 30 Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Förvaltnings- och arbetsdomstolen i Szeged) frågar sig om avgiften i fråga är en avgift med motsvarande verkan som en tull i strid med artikel 4 i associeringsrådets beslut nr 1/95. Den hänskjutande domstolen har noterat att enligt den nationella lagstiftningen ska innehavare av fordon som är registrerade i en medlemsstat inte betala avgiften, medan innehavare av fordon registrerade i Turkiet är skyldiga att betala den vid transitering genom Ungern.
- 31 Om EU-domstolen finner att vägavgiften inte är en avgift med motsvarande verkan som en tull, uppkommer enligt den hänskjutande domstolen frågan om den är en åtgärd med motsvarande verkan som en kvantitativ restriktion och därmed en åtgärd som strider mot artikel 5 i associeringsrådets beslut nr 1/95.
- 32 Om sistnämnda fråga besvaras positivt vill den hänskjutande domstolen få klarlagt om avgiften med tillämpning av artikel 7 i associeringsrådets beslut nr 1/95 kan vara motiverad av trafiksäkerhetsskäl och för att bekämpa lagöverträdelse. Den har uppgett att syftet med lagen om vägavgift för motorfordon bland annat är en bättre fördelning av de offentliga kostnaderna för biltrafiken, ökade intäkter för kommunerna och uppbyggd av tillräckliga medel för att underhålla och utveckla det allmänna vägnätet. Den hänskjutande domstolen frågar sig också om avgiften är proportionerlig, lämplig för att säkerställa de mål som eftersträvas och icke-diskriminerande.
- 33 Om vägavgiften varken är en avgift med motsvarande verkan som en tull eller en åtgärd med motsvarande verkan som en kvantitativ restriktion, frågar sig den hänskjutande domstolen om tillämpningen av avtalet Ungern–Turkiet är förenlig med artikel 3.2 FEUF och med förordning nr 1072/2009, eftersom transportområdet enligt den hänskjutande domstolen hör till unionens exklusiva befogenheter.
- 34 Den hänskjutande domstolen frågar sig även om denna skatt är diskriminerande för turkiska transportörer i den mening som avses i artikel 9 i avtalet EEG–Turkiet.
- 35 Mot denna bakgrund beslutade Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Förvaltnings- och arbetsdomstolen i Szeged) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:

”1) Ska artikel 4 i [associeringsrådets beslut nr 1/95] tolkas så, att en avgift såsom den enligt den ungerska lagen om vägavgift för motorfordon som enligt nämnda lag tas ut för ett fordon för varutransport registrerat i Turkiet som används av en turkisk transportör för befordran av varor från Turkiet till en medlemsstat via Ungern i egenskap av transitmedlemsstat, redan som en följd av att det passerar den ungerska gränsen, utgör en avgift med motsvarande verkan som en tull och därmed är oförenlig med nämnda artikel?

- 2 a) Om den första frågan besvaras nekande, ska då artikel 5 i nämnda beslut nr 1/95 tolkas så, att en avgift såsom den enligt den ungerska lagen om vägavgift för motorfordon som enligt nämnda lag tas ut för ett fordon för varutransport registrerat i Turkiet som används av en turkisk transportör för befordran av varor från Turkiet till en medlemsstat via Ungern i egenskap av transitmedlemsstat, redan som en följd av att det passerar den ungerska gränsen, utgör en åtgärd med motsvarande verkan som en kvantitativ restriktion och därmed är oförenlig med nämnda artikel?
- b) Ska artikel 7 i nämnda beslut nr 1/95 tolkas så, att en avgift såsom den enligt den ungerska lagen om vägavgift för motorfordon som enligt nämnda lag tas ut för ett fordon för varutransport registrerat i Turkiet som används av en turkisk transportör för befordran av varor från Turkiet till en medlemsstat via Ungern i egenskap av transitmedlemsstat, redan som en följd av att det passerar den ungerska gränsen, får tas ut med hänvisning till trafiksäkerhetsskäl och för att bekämpa lagöverträdelse?

- 3) Ska artikel 3.2 FEUF och artikel 1.2 och 1.3 a i förordning (EG) nr 1072/2009 tolkas så, att de hindrar att transitmedlemsstaten, på grundval av ett bilateralt avtal om transporter som ingåtts med Republiken Turkiet, tar ut en skatt såsom den enligt den ungerska lagen om vägavgift för motorfordon som enligt nämnda lag tas ut för ett fordon för varutransport registrerat i Turkiet som används av en turkisk transportör för befordran av varor från Turkiet till en medlemsstat via Ungern i egenskap av transitmedlemsstat, redan som en följd av att det passerar den ungerska gränsen?
- 4) Ska artikel 9 i [avtalet EEG–Turkiet] tolkas så, att en avgift såsom den enligt den ungerska lagen om vägavgift för motorfordon som enligt nämnda lag tas ut för ett fordon för varutransport registrerat i Turkiet som används av en turkisk transportör för befordran av varor från Turkiet till en medlemsstat via Ungern i egenskap av transitmedlemsstat, redan som en följd av att det passerar den ungerska gränsen, utgör diskriminering på grund av nationalitet och därmed är oförenlig med nämnda artikel?”

Prövning av tolkningsfrågorna

- 36 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan i huvudsak för att få klarhet i om artikel 4 i associeringsrådets beslut nr 1/95 ska tolkas så, att en vägavgift för motorfordon såsom den i fråga i målet, som ska betalas av innehavarna av tunga fordon registrerade i Turkiet som transiterar genom Ungern, är en skatt med motsvarande verkan som en tull i den mening som avses i den bestämmelsen.
- 37 Det framgår av artikel 1 i det beslutet att det fastställer reglerna för genomförandet av slutfasen i tullunionen mellan unionen och Republiken Turkiet. Artikel 4 i beslutet kräver att import- och exporttullar och avgifter med motsvarande verkan avskaffas helt mellan unionen och Republiken Turkiet den dag detta beslut träder i kraft.
- 38 Enligt artikel 66 i beslutet ska de bestämmelser i beslutet som är identiska med motsvarande bestämmelser i EG-fördraget (nu FEU-fördraget) tolkas i enlighet med relevanta avgöranden från EU-domstolen. Eftersom artikel 4 i beslutet i sak är identisk med artikel 30 FEUF ska den följaktligen tolkas i enlighet med domstolens praxis avseende sistnämnda bestämmelse.
- 39 Det följer av fast rättspraxis att varje påлага, hur liten denna än är och oavsett dess beteckning och utformning, som ensidigt läggs på varor på grund av att de passerar gränsen, när den inte är en tull i egentlig mening, utgör en avgift med motsvarande verkan i den mening som avses i artiklarna 28 FEUF och 30 FEUF (dom av den 18 januari 2007, Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, punkt 22 och där angiven rättspraxis, och dom av den 2 oktober 2014, Orgacom, C-254/13, EU:C:2014:2251, punkt 23). Förbudet mot avgifter med motsvarande verkan som tullar är motiverat med att sådana avgifter hindrar rörligheten för varor genom att på ett konstlat sätt höja priserna på importerade eller exporterade varor jämfört med nationella varor (dom av den 21 mars 1991, kommissionen/Italien, C-209/89, EU:C:1991:139, punkt 7).
- 40 Avgifter med motsvarande verkan är också förbjudna oberoende av i vilket syfte de har införts och vad intäkterna från avgiften används till (dom av den 21 juni 2007, kommissionen/Italien, C-173/05, EU:C:2007:362, punkt 42 och där angiven rättspraxis).
- 41 Domstolen erinrar också om att skälen för undantag i artikel 36 FEUF enbart gäller åtgärder med motsvarande verkan som en kvantitativ restriktion, inte avgifter med motsvarande verkan som en tull (se, bland annat, dom av den 14 juni 1988, Dansk Denkvit, 29/87, EU:C:1988:299, punkt 32).

- 42 Tullunionen förutsätter dessutom med nödvändighet att den fria rörligheten för varor mellan medlemsstaterna säkerställs. Denna frihet skulle inte vara fullständig om medlemsstaterna hade möjlighet att på något sätt hindra eller störa transitvarutrafiken. Det är därför, som en följd av tullunionen och i medlemsstaternas ömsesidiga intresse, nödvändigt att som en allmän princip erkänna principen om transiteringsfrihet för varor inom gemenskapen (dom av den 21 juni 2007, kommissionen/Italien, C-173/05, EU:C:2007:362, punkt 31 och där angiven rättspraxis). Medlemsstaterna bryter mot den principen om de för varor i transit på deras territorium tillämpar transiteringsavgifter eller andra avgifter med anledning av transiteringen (dom av den 16 mars 1983, SITO, 266/81, EU:C:1983:77, punkt 19).
- 43 Domstolen har redan konstaterat att när den utlösande faktorn för en avgift är transport av varor och avgiften läggs inte på varan som sådan utan på en verksamhet som är nödvändig i samband med denna vara, kan den omfattas av artikel 30 FEUF (dom av den 17 juli 2008, Essent Netwerk Noord m.fl., C-206/06, EU:C:2008:413, punkt 44 och där angiven rättspraxis). En sådan avgift läggs på varorna även om den tas ut vid det tillfälle då de transporteras eller då vägarna nyttjas och betalas först betalas av innehavaren av det tunga fordonet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 17 juli 1997, Haahr Petroleum, C-90/94, EU:C:1997:368, punkt 38).
- 44 Av de skäl som redovisas i punkterna 37 och 38 ovan kan tolkningen av bestämmelserna i EUF-fördraget om fri rörlighet för varor inom unionen överföras på bestämmelserna om fri rörlighet av varor i tullunionen enligt avtalet EEG–Turkiet.
- 45 I förevarande fall föreskriver lagen om vägavgift för motorfordon att avgiften för dessa fordon, beträffande tunga fordon registrerade i ett tredjeland, ska erläggas vid infarten till Ungern, såväl på tur- som returreisan. Storleken på den avgiften beror på kriterier som bland annat avser mängden varor som kan transporteras och vart de ska transporteras.
- 46 Domstolen konstaterar därför, mot bakgrund av den rättspraxis som nämns i punkterna 40–43 ovan, att även om vägavgiften inte uppburits på varor som sådana, belastar den varor som transporteras med fordon registrerade i ett tredjeland, såsom Turkiet, vid passerandet av den ungerska gränsen, och inte transporttjänsten i sig, som den ungerska och den italienska regeringen har anfört.
- 47 Det saknar därvidlag betydelse, sett till den rättspraxis som nämns i punkterna 39–41 ovan, att – som den ungerska regeringen anfört – det inte är fråga om en särskilt hög avgift eller att uppbörden av avgiften motiveras med behovet av att säkerställa underhållet av det nationella vägnätet och med den skada på miljön om detta transportsätt orsakar.
- 48 Av detta följer att en vägavgift för motorfordon såsom den i fråga i det nationella målet är en avgift med motsvarande verkan som en tull i den mening som avses i artikel 4 i associeringsrådets beslut nr 1/95, eftersom den utgör en ekonomisk börda som åläggs unilateralt och belastar varor till följd av att de passerar en gräns.
- 49 Av vad som anförts följer att den första frågan ska besvaras på följande sätt. Artikel 4 i associeringsrådets beslut nr 1/95 ska tolkas så, att en vägavgift för motorfordon såsom den i fråga i målet, som ska betalas av innehavarna av tunga fordon registrerade i Turkiet som transiterar genom Ungern, är en skatt med motsvarande verkan som en tull i den mening som avses i den bestämmelsen.
- 50 Med beaktande av svaret på den första frågan behöver den andra till den fjärde frågan inte besvaras.

Rättegångskostnader

- 51 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (andra avdelningen) följande:

Artikel 4 i beslut nr 1/95 fattat av associeringsrådet för EG och Turkiet av den 22 december 1995 om genomförande av den slutgiltiga fasen av tullunionen ska tolkas så, att en vägavgift för motorfordon såsom den i fråga i målet, som ska betalas av innehavarna av tunga fordon registrerade i Turkiet som transiterar genom Ungern, är en skatt med motsvarande verkan som en tull i den mening som avses i den bestämmelsen.

Underskrifter