Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

19 päivänä lokakuuta 2017*

Ennakkoratkaisupyyntö – Euroopan talousyhteisön ja Turkin välinen assosiaatiosopimus – 9 artikla – EY–Turkki-assosiaationeuvoston päätös N:o 1/95 – 4, 5 ja 7 artikla – Tulliliitto – Maantiekuljetus – Ajoneuvovero – Verojen ja maksujen kantaminen Turkissa rekisteröidyiltä raskailta ajoneuvoilta, jotka kulkevat Unkarin kautta

Asiassa C-65/16,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Szegedin hallinto- ja työtuomioistuin, Unkari) on esittänyt 18.1.2016 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 8.2.2016, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Istanbul Lojistik Ltd

vastaan

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. Ilešič sekä tuomarit A. Rosas, C. Toader, A. Prechal ja E. Jarašiūnas (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: H. Saugmandsgaard Øe,

kirjaaja: hallintovirkamies I. Illéssy,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 19.1.2017 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Istanbul Lojistik Ltd, edustajinaan S. Habóczky, V. Weiss ja A. Nagy, ügyvédek,

– Unkarin hallitus, asiamiehinään M. M. Tátrai, E. E. Sebestyén, M. Z. Fehér ja G. Koós,

– Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajinaan A. Collabolletta ja G. Rocchitta, avvocati dello Stato,

– Euroopan komissio, asiamiehinään J. Hottiaux, E. Georgieva ja L. Havas,

kuultuaan julkisasiamiehen 6.4.2017 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

* Oikeudenkäyntikieli: unkari.

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee yhtäältä Turkin tasavallan ja toisaalta ETY:n ja sen jäsenvaltioiden Ankarassa 12.9.1963 allekirjoittaman Turkin ja ETY:n välisestä assosiaatiosta tehdyn sopimuksen, joka tehtiin, hyväksyttiin ja vahvistettiin yhteisön puolesta 23.12.1963 tehdyllä neuvoston päätöksellä 64/732/ETY (EYVL 1964, 217, s. 3685; jäljempänä ETY–Turkki-assosiaatiosopimus), 9 artiklan ja tulliliiton viimeisen vaiheen aloittamisesta 22.12.1995 tehdyn EY–Turkki-assosiaationeuvoston päätöksen N:o 1/95 (EYVL 1996, L 35, s. 1; jäljempänä assosiaationeuvoston päätös N:o 1/95) 4, 5 ja 7 artiklan, SEUT 3 artiklan 2 kohdan sekä maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä 21.10.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 (EUVL 2009, L 300, s. 72) 1 artiklan 2 kohdan ja 3 kohdan a alakohdan tulkintaa.

2 Pyyntö on esitetty asiassa, jossa turkkilainen kuljetusalan yritys Istanbul Lojistik Ltd on riitauttanut Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóságin (valtion vero- ja tullihallinnon muutoksenhakuosasto, Unkari; jäljempänä toisen asteen veroviranomainen) päätöksen periä mainitun yrityksen omistamalta raskaalta ajoneuvolta Unkarin rajan ylittämiseen perustuvan veron.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

3 ETY–Turkki-assosiaatiosopimuksen 9 artiklassa määrätään seuraavaa:

”Sopimuspuolet toteavat, että sopimuksen soveltamisalalla kaikki kansalaisuuteen perustuva syrjintä on kiellettyä yhteisön perustamissopimuksen 7 artiklassa ilmaistun periaatteen mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sellaisten erityissäännösten ja määräysten soveltamista, jotka voidaan antaa 8 artiklan nojalla.”

4 ETY–Turkki-assosiaatiosopimukseen liitetyn, Brysselissä 23.11.1970 allekirjoitetun lisäpöytäkirjan, joka tehtiin, hyväksyttiin ja vahvistettiin yhteisön puolesta 19.12.1972 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 2760/72 (EYVL 1972, L 293, s. 1; jäljempänä lisäpöytäkirja) 62 artiklan mukaan lisäpöytäkirja on erottamaton osa assosiaatiosopimusta.

5 Lisäpöytäkirjan 42 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa:

”Assosiaationeuvosto laajentaa yhteisön perustamissopimuksen liikenteeseen sovellettavat määräykset koskemaan Turkkia niiden yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti, jotka se antaa ottaen erityisesti huomioon Turkin maantieteellisen aseman. Se voi samojen edellytysten mukaisesti laajentaa Turkkiin yhteisön antamia säännöksiä näiden määräysten soveltamiseksi rautatie-, maantie- ja sisävesiliikennettä varten.”

6 Assosiaationeuvoston päätöksen N:o 1/95 1 artiklassa määrätään seuraavaa:

”[Assosiaationeuvosto] vahvistaa säännöt tulliliiton viimeisen, [ETY–Turkki-assosiaatiosopimuksen] 2 ja 5 artiklassa määrätyn vaiheen täytäntöönpanoa varten, sanotun kuitenkaan rajoittamatta [ETY–Turkki-assosiaatiosopimuksen], sen lisäpöytäkirjojen ja täydentävien pöytäkirjojen määräysten soveltamista.”

7 Päätöksen I luvussa, joka koskee tavaroiden vapaata liikkuvuutta ja kauppapolitiikkaa, on I jakso, jonka otsikko on ”Tullien ja vaikutukseltaan vastaavien maksujen poistaminen”. Tässä jaksossa olevassa 4 artiklassa määrätään seuraavaa:

”Tuonti- ja vientitullit ja vaikutukseltaan vastaavat maksut poistetaan kokonaan yhteisön ja Turkin väliltä päivänä, jona tämä päätös tulee voimaan. Yhteisö ja Turkki eivät ota välillään käyttöön uusia vienti- tai tuontitulleja taikka vaikutukseltaan vastaavia maksuja kyseisestä päivästä alkaen. Näitä määräyksiä sovelletaan myös fiskaalisiin tulleihin.”

8 Luvun II jakson otsikko on ”Määrällisten rajoitusten ja vaikutukseltaan vastaavien toimenpiteiden poistaminen”, ja se koostuu assosiaationeuvoston päätöksen N:o 1/95 5–11 artiklasta. Sen 5 artiklassa määrätään seuraavaa:

”Sopimuspuolten väliset viennin määrälliset rajoitukset ja kaikki vaikutukseltaan vastaavat toimenpiteet ovat kiellettyjä.”

9 Päätöksen 6 artikla on muotoiltu seuraavasti:

”Sopimuspuolten väliset viennin määrälliset rajoitukset ja kaikki vaikutukseltaan vastaavat toimenpiteet ovat kiellettyjä.”

10 Assosiaationeuvoston päätöksen N:o 1/95 7 artiklassa määrätään seuraavaa:

”Se mitä 5 ja 6 artiklassa määrätään, ei estä sellaisia tuontia, vientiä tai kauttakuljetusta koskevia kieltoja tai rajoituksia, jotka ovat perusteltuja julkisen moraalin, yleisen järjestyksen tai turvallisuuden kannalta, ihmisten, eläinten tai kasvien terveyden ja elämän suojelemiseksi, taiteellisten, historiallisten tai arkeologisten kansallisaarteiden suojelemiseksi taikka teollisen ja kaupallisen omaisuuden suojelemiseksi. Nämä kiellot tai rajoitukset eivät kuitenkaan saa olla keino mielivaltaiseen syrjintään tai sopimuspuolten välisen kaupan peiteltyyn rajoittamiseen.”

11 Päätöksen 66 artiklassa määrätään seuraavaa:

”Tämän [päätöksen] määräyksiä, jos ne ovat sisällöltään yhteneväiset Euroopan yhteisön perustamissopimuksen vastaavien määräyksien kanssa, tulkitaan niiden täytäntöön panemiseksi ja soveltamiseksi tulliliittoon kuuluviin tuotteisiin Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen aiheellisten päätösten mukaisesti.”

12 Asetuksen N:o 1072/2009 1 artiklassa, jonka otsikko on ”Soveltamisala”, säädetään seuraavaa:

”1. Tätä asetusta sovelletaan toisen lukuun yhteisön alueella harjoitettavaan maanteiden kansainväliseen tavaraliikenteeseen.

2. Kun on kyse kuljetuksesta jäsenvaltiosta kolmanteen maahan tai päinvastoin, tätä asetusta sovelletaan siihen osaan matkasta, joka tapahtuu minkä tahansa jäsenvaltion alueella, jonka kautta liikennöidään. Sitä ei sovelleta sen jäsenvaltion alueella tapahtuvaan matkan osaan, jossa kuormaus tai purkaminen tapahtuu, kunnes yhteisön ja kyseisen kolmannen maan välillä on tehty tarvittava sopimus.

3. Siihen asti kun 2 kohdassa tarkoitetut sopimukset on tehty, tämä asetus ei vaikuta:

a) jäsenvaltiosta kolmanteen maahan tai päinvastoin tapahtuvaa kuljetusta koskeviin määräyksiin, jotka sisältyvät jäsenvaltioiden ja kyseisten kolmansien maiden tekemiin kahdenvälisiin sopimuksiin;

– –”

Unkarin oikeus

13 Kansainvälisestä maantiekuljetuksesta Unkarin kansantasavallan presidentin neuvoston, Unkarin kansantasavallan hallituksen ja Turkin tasavallan hallituksen välillä Budapestissä 14.9.1968 tehdyn sopimuksen (Magyar Közlöny 1969/78, (X. 11); jäljempänä Unkari–Turkki-sopimus) 18 artiklan 3 kappaleessa määrätään seuraavaa:

”Toisen sopimuspuolen alueen kautta tavaroita kuljettaviin ajoneuvoihin sovelletaan tavarankuljetuksista maksettavia sekä teiden ylläpitoa ja korjausta varten perittäviä veroja, maksuja ja lisämaksuja, myös silloin kun ne kulkevat tyhjinä, ja veroja, jotka kohdistuvat toisen sopimuspuolen kansallisessa lainsäädännössä sallitut painorajat ylittäviin ajoneuvoihin.”

14 Ajoneuvoverosta vuonna 1991 annetun lain nro LXXXII (gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény; Magyar Közlöny 1991/145, (XII. 26.); jäljempänä ajoneuvoverosta annettu laki), johdanto-osa kuuluu seuraavasti:

”Kansalliskokous hyväksyy tämän [lain] ajoneuvovero[sta] ajoneuvoliikenteeseen liittyvien julkisten kustannusten tasapuolisen jaon edistämiseksi, kunnallishallintojen tai pääkaupungin kaupunginosahallintojen tulojen kasvattamiseksi sekä julkisen tieverkoston ylläpitoon ja kehittämiseen tarvittavien rahoituslähteiden lisäämiseksi.”

15 Ajoneuvoverolain 1 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Ajoneuvoveroa on maksettava jokaisesta unkarilaisilla rekisterikilvillä varustetusta ajoneuvosta ja perävaunusta sekä jokaisesta ulkomailla rekisteröidystä raskaasta ajoneuvosta, joka liikennöi Unkarin alueella (jäljempänä yhteisesti ajoneuvo) – –.

2. Tämän lain soveltamisalaan eivät kuulu – – ulkomailla rekisteröidyistä raskaista ajoneuvoista sellaiset, jotka on rekisteröity jossakin Euroopan unionin jäsenvaltiossa.”

16 Lain 10 §:ssä säädetään, että ”ajoneuvon haltija on velvollinen maksamaan veron”.

17 Ajoneuvoverosta annetun lain 11 §:n mukaan ”verovelvollisuus alkaa päivästä, jolloin ajoneuvo saapuu Unkariin”.

18 Lain 15 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Ajoneuvosta (ja tätä momenttia sovellettaessa yhdistelmäajoneuvosta), jonka suurin sallittu kuormitus on enintään 12 tonnia ja jolle on myönnetty Unkariin suuntautuvia kuljetuksia varten tarkoitettu liikennelupa, on maksettava veroa 10 000 Unkarin forinttia [(HUF)] [(noin 33 euroa)] sekä menomatkan että paluumatkan osalta, kun taas ajoneuvosta, jonka suurin sallittu kuormitus on yli 12 tonnia ja jolle on myönnetty Unkariin suuntautuvia kuljetuksia varten tarkoitettu liikennelupa, on maksettava veroa 30 000 HUF [(noin 100 euroa)] sekä menomatkan että paluumatkan osalta. Ajoneuvosta, jonka suurin sallittu kuormitus on enintään 12 tonnia ja jolle on myönnetty kauttakulkua varten tarkoitettu liikennelupa (kolmannessa maassa myönnetty lupa mukaan lukien), on maksettava veroa 20 000 HUF [(noin 66 euroa)] sekä menomatkan että paluumatkan osalta, kun taas ajoneuvosta, jonka suurin sallittu kuormitus on yli 12 tonnia ja jolle on myönnetty kauttakulkua varten tarkoitettu liikennelupa, on maksettava veroa 60 000 HUF [(noin 200 euroa)] sekä menomatkan että paluumatkan osalta. Edellisiin momentteihin perustuva veronmaksuvelvollisuus on olemassa myös silloin, kun liikennelupa ei ole voimassa tai kun verovelvollinen on käyttänyt sitä lainvastaisesti tai kuljettanut ajoneuvoa ilman liikennelupaa.

2. Edellä 1 momentissa vahvistetut veron määrät koskevat yhdensuuntaista meno- tai paluumatkaa sekä enintään 48 tunnin oleskelua Unkarin alueella matkaa kohti. Jos matka kestää pidempään, edellä 1 momentissa määritelty vero peritään jokaiselta alkavalta 48 tunnin jaksolta. – –

3. Edellä esitetty 1 momentin mukainen vero maksetaan ostamalla veromerkki, joka on kiinnitettävä tieliikennelupaan – Unkariin suuntautuvassa liikenteessä koko kuljetuksen ajaksi ja kauttakulkuliikenteessä erikseen meno- ja paluumatkan ajaksi –, kun ajoneuvo saapuu Unkarin alueelle. Kun veromerkki tai veromerkit on kiinnitetty, verovelvollisen on ilmoitettava merkissä tai merkeissä alueelle saapumisen päivämäärä ja kellonaika (vuosi-kuukausi-päivä-kellonaika). Jos maksuvelvollisuutta (veromerkki) ei ole täytetty, veronalaisella liikenneluvalla voi kulkea ilman seuraamuksia enintään 5 kilometrin säteellä Unkarin alueelle saapumisen paikasta.”

19 Lain 17 §:n 2 momentti on muotoiltu seuraavasti:

”Jos verovelvollinen on jättänyt veron kokonaan tai osittain maksamatta, tulliviranomainen toteaa verovelan ja veroseuraamuksen, jonka määrä vastaa verovelkaa viisinkertaisena. – –”

20 Tieliikenteestä vuonna 1988 annetun lain nro I (közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény; Magyar Közlöny 1988/15 (IV. 21.); jäljempänä tieliikenteestä annettu laki) 20 §:n 1 momentin a kohdassa säädetään, että ”henkilölle, joka on rikkonut tämän lain tai jonkin erityisen säädöksen tai määräyksen taikka Euroopan unionin säädöksen mukaisesti luvanvaraisiin ja tietyn asiakirjan hallintaa edellyttäviin kansallisiin tai kansainvälisiin maantiekuljetuksiin (henkilö- tai tavarankuljetukset) liittyviä säännöksiä, voidaan määrätä seuraamusmaksuja”.

21 Maksullisesta tavarankuljetuksesta yleisillä teillä, tavarankuljetuksesta omaan lukuun, maksullisesta henkilökuljetuksesta linja-autoilla ja henkilökuljetuksesta omaan lukuun sekä näihin liittyvien säännösten muuttamisesta annetun hallituksen asetuksen nro 261/2011 (XII. 7.) (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; Magyar Közlöny 2011/146 (XII. 7.)) 4 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Maksullista tavarankuljetusta tai tavarankuljetusta omaan lukuun tieliikenteessä voidaan harjoittaa kansainvälisen tavaraliikenteen puitteissa Unkarin alueella kyseiseen toimintaan tarkoitetulla

a) [asetuksen N:o 1072/2009] 4 artiklassa säädetyllä yhteisön liikenneluvalla, joka on myönnetty maanteiden kansainväliseen tavaraliikenteeseen – –

b) kansainvälisen liikennefoorumin (ITF) luvalla – – tai

c) kahdenvälisen tai monenvälisen sopimuksen perusteella myönnetyllä raskaita ajoneuvoja koskevalla luvalla.”

22 Tiettyjen henkilö- ja tavarankuljetuksiin ja tieliikenteeseen liittyvien säännösten rikkomisesta määrättävien seuraamusmaksujen määrästä sekä seuraamusmaksujen määräämiseen liittyvistä viranomaisen tehtävistä annetun hallituksen asetuksen nro 156/2009 (VII. 29.) (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; Magyar Közlöny 2009/107 (VII. 29.)) 2 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Ellei toisin säädetä, [tieliikenteestä vuonna 1988 annetun lain nro I] 20 §:n 1 momentin a kohtaa sovellettaessa liitteen 1 mukainen seuraamusmaksu määrätään jokaiselle sellaiselle henkilölle, joka

– –

b) rikkoo [tavarankuljetuksista annetun asetuksen nro 261/2011 4 §:n 1 momentin c kohdassa] säädettyjä maantiekuljetuksiin tarvittaviin lupiin ja asiakirjoihin liittyviä säännöksiä.

Liitteessä 1 olevan 5 kohdan a alakohdan mukaan liikenteenharjoittajan, jolla ei ole tavarankuljetuksia koskevaa tieliikennelupaa tai jonka tavarankuljetuksia koskeva tieliikennelupa ei ole pätevä, on maksettava 300 000 HUF:n [(noin 1 000 euron)] suuruinen seuraamusmaksu.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

23 Istanbul Lojistik on Turkissa rekisteröity yhtiö, joka harjoittaa tavarankuljetusta maantieliikenteessä Turkista käsin eri jäsenvaltioihin – pääasiallisesti Saksaan – Turkkiin ja muualle Euroopan unionin alueelle sijoittautuneiden yritysten lukuun.

24 Nemzeti Adó- és Vámhivatal (valtion vero- ja tulliviranomainen, Unkari) tarkasti 30.3.2015 Nagylakin (Unkari) alueella lähellä Romanian rajaa Turkissa rekisteröidyn ajoneuvoyhdistelmän, jonka suurin sallittu paino kuormitettuna oli yli 12 tonnia ja jota Istanbul Lojistik käytti liiketoiminnassaan. Yhtiöllä oli kyseiselle raskaalle ajoneuvolle Unkari–Turkki-kauttakuljetuslupa, jonka nojalla se kuljetti tekstiilituotteita Turkista Unkarin kautta Saksaan. Lupaan oli tehty kaikki Unkarin lainsäädännössä vaaditut merkinnät, mutta ajoneuvoveron määrää vastaavaa veromerkkiä, joka osoitti veron maksetuksi, ei ollut kiinnitetty liikennelupaan.

25 Valtion vero- ja tulliviranomainen totesi tarkastuksen jälkeen 31.3.2015 tekemissään hallinnollisissa päätöksissä, että Istanbul Lojistik ei ollut noudattanut ajoneuvoverosta annetussa laissa säädettyä verovelvollisuuttaan, minkä vuoksi sen kauttakulkulupa ei ollut pätevä. Se määräsi Istanbul Lojistikin maksamaan kyseiseen veroon perustuvan 60 000 HUF:n (noin 200 euron) suuruisen verosaatavan, 300 000 HUF:n (noin 1 000 euron) suuruisen veroseuraamuksen sekä 300 000 HUF:n suuruisen hallinnollisen seuraamusmaksun eli yhteensä 660 000 HUF (noin 2 200 euroa).

26 Istanbul Lojistik teki näihin päätöksiin kohdistuvan oikaisuvaatimuksen toisen asteen veroviranomaiselle, joka kuitenkin vahvisti päätökset 13.5.2015 antamillaan ratkaisuilla.

27 Yhtiö nosti tämän jälkeen kanteen toisen asteen veroviranomaista vastaan Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróságissa (Szegedin hallinto- ja työtuomioistuin, Unkari).

28 Kanteessaan Istanbul Lojistik väittää, että kyseessä olevilla ajoneuvoverosta annetun lain säännöksillä rikotaan assosiaationeuvoston päätöksen N:o 1/95 4–6 artiklaa. Se katsoo, että ajoneuvoveroa voidaan pitää SEUT 30 artiklassa ja näin siis mainitun päätöksen 4 artiklassa tarkoitetulla tavalla tullia vaikutukseltaan vastaavana maksuna. Yhtiön mukaan veron periminen on syrjivää ja suojaavaa ja rajoittaa tavaroiden vapaata liikkuvuutta unionin oikeuden vastaisesti.

29 Toisen asteen veroviranomainen on vaatinut kanteen hylkäämistä.

30 Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság pohtii sitä, onko kyseessä oleva ajoneuvovero assosiaationeuvoston päätöksen N:o 1/95 4 artiklan vastainen tullia vaikutukseltaan vastaava maksu. Se tuo tämän esiin siksi, että unionin jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen haltijoiden ei tarvitse maksaa ajoneuvoveroa, kun taas Turkissa rekisteröityjen ajoneuvojen haltijoilla on velvollisuus maksaa se, mikäli he kulkevat Unkarin kautta.

31 Jos unionin tuomioistuin katsoo, ettei ajoneuvovero ole tullia vaikutukseltaan vastaava maksu, on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan kysyttävä, onko vero määrällistä rajoitusta vaikutukseltaan vastaava ja näin assosiaationeuvoston päätöksen N:o 1/95 5 artiklan vastainen toimenpide.

32 Jos tähän jälkimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy, voidaanko ajoneuvovero oikeuttaa assosiaationeuvoston päätöksen N:o 1/95 7 artiklan mukaisesti liikenneturvallisuuteen ja lainvalvontaan liittyvillä pakottavilla syillä. Se viittaa siihen, että ajoneuvoverosta annetun lain tavoitteena on muun muassa jakaa tasapuolisemmin ajoneuvoliikenteeseen liittyviä julkisia kustannuksia, kasvattaa kunnallishallintojen tuloja ja hankkia julkisen tieverkoston ylläpitoon ja kehittämiseen tarvittava rahoitus. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii myös sitä, onko ajoneuvovero oikeasuhteinen, soveltuva sillä tavoiteltujen päämäärien toteuttamiseen ja syrjintäkiellon mukainen.

33 Siinä tapauksessa, ettei kyseinen vero ole tullia vaikutukseltaan vastaava maksu eikä määrällistä rajoitusta vaikutukseltaan vastaava toimenpide, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii, soveltuuko Unkari–Turkki-sopimuksen soveltaminen yhteen SEUT 3 artiklan 2 kohdan ja asetuksen N:o 1072/2009 kanssa, koska se katsoo, että kuljetusala kuuluu unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

34 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii myös sitä, syrjitäänkö ajoneuvoverolla turkkilaisia kuljetusalan yrittäjiä ETY–Turkki-assosiaatiosopimuksen 9 artiklassa kielletyllä tavalla.

35 Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság on tässä tilanteessa päättänyt lykätä asian käsittelyä ja pyytää unionin tuomioistuimelta ennakkoratkaisua seuraaviin kysymyksiin:

”1) Onko [assosiaationeuvoston päätöksen N:o 1/95] 4 artiklaa tulkittava siten, että tullia vaikutukseltaan vastaavaksi maksuksi ja tämän vuoksi mainitun artiklan vastaiseksi katsotaan ajoneuvoverosta annetussa Unkarin laissa säädetyn kaltainen ajoneuvovero, joka kannetaan mainitun lain nojalla turkkilaisten kuljetusyrittäjien liiketoiminnassaan Turkista Unkarin kautta johonkin toiseen jäsenvaltioon suuntautuviin kuljetuksiin käyttämistä Turkissa rekisteröidyistä kuljetusajoneuvoista Unkarin rajan ylittämisen perusteella?

2) a) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, onko [assosiaationeuvoston päätöksen N:o 1/95] 5 artiklaa tulkittava siten, että määrällistä rajoitusta vaikutukseltaan vastaavaksi toimenpiteeksi ja tämän vuoksi mainitun artiklan vastaiseksi katsotaan ajoneuvoverosta annetussa Unkarin laissa säädetyn kaltainen ajoneuvovero, joka kannetaan mainitun lain nojalla turkkilaisten kuljetusyrittäjien liiketoiminnassaan Turkista Unkarin kautta johonkin toiseen jäsenvaltioon suuntautuviin kuljetuksiin käyttämistä Turkissa rekisteröidyistä kuljetusajoneuvoista Unkarin rajan ylittämisen perusteella?

b) Onko [assosiaationeuvoston päätöksen N:o 1/95] 7 artiklaa tulkittava siten, että liikenneturvallisuuteen ja lainvalvontaan liittyvien syiden perusteella voidaan soveltaa ajoneuvoverosta annetussa Unkarin laissa säädetyn kaltaista ajoneuvoveroa, joka kannetaan mainitun lain nojalla turkkilaisten kuljetusyrittäjien liiketoiminnassaan Turkista Unkarin kautta johonkin toiseen jäsenvaltioon suuntautuviin kuljetuksiin käyttämistä Turkissa rekisteröidyistä kuljetusajoneuvoista Unkarin rajan ylittämisen perusteella?

3) Onko SEUT 3 artiklan 2 kohtaa ja asetuksen N:o 1072/2009 1 artiklan 2 kohtaa ja 3 kohdan a alakohtaa tulkittava siten, että niiden vastaiseksi katsotaan se, että Unkarin ja Turkin kahdenvälisen kuljetussopimuksen perusteella sovelletaan ajoneuvoverosta annetussa Unkarin laissa säädetyn kaltaista ajoneuvoveroa, joka kannetaan mainitun lain nojalla turkkilaisten kuljetusyrittäjien liiketoiminnassaan Turkista Unkarin kautta johonkin toiseen jäsenvaltioon suuntautuviin kuljetuksiin käyttämistä Turkissa rekisteröidyistä kuljetusajoneuvoista Unkarin rajan ylittämisen perusteella?

4) Onko [ETY–Turkki-assosiaatiosopimuksen] 9 artiklaa tulkittava siten, että kansalaisuuden perusteella syrjivänä ja tämän vuoksi mainitun artiklan vastaisena on pidettävä ajoneuvoverosta annetussa Unkarin laissa säädetyn kaltaista ajoneuvoveroa, joka kannetaan mainitun lain nojalla turkkilaisten kuljetusyrittäjien liiketoiminnassaan Turkista Unkarin kautta johonkin toiseen jäsenvaltioon suuntautuviin kuljetuksiin käyttämistä Turkissa rekisteröidyistä kuljetusajoneuvoista Unkarin rajan ylittämisen perusteella?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

36 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ensimmäinen kysymys koskee asiallisesti sitä, onko assosiaationeuvoston päätöksen N:o 1/95 4 artiklaa tulkittava siten, että siinä tarkoitetulla tavalla tullia vaikutukseltaan vastaavaksi maksuksi on katsottava pääasiassa kyseessä olevan kaltainen ajoneuvovero, jonka ajoneuvon haltija on velvollinen maksamaan Turkissa rekisteröidyistä raskaista ajoneuvoista, joita kuljetetaan Unkarin alueen kautta.

37 Mainitun päätöksen 1 artiklan mukaan siinä vahvistetaan säännöt unionin ja Turkin tasavallan välisen tulliliiton viimeisen vaiheen täytäntöönpanoa varten. Sen 4 artiklan mukaan tuonti- ja vientitullit ja vaikutukseltaan vastaavat maksut poistetaan kokonaan unionin ja Turkin tasavallan väliltä päivänä, jona päätös tulee voimaan.

38 Assosiaationeuvoston päätöksen N:o 1/95 66 artiklassa määrätään, että päätöksen määräyksiä, jos ne ovat sisällöltään yhteneväiset EY:n perustamissopimuksen, josta on tullut EUT-sopimus, vastaavien määräyksien kanssa, tulkitaan niiden täytäntöön panemiseksi ja soveltamiseksi tulliliittoon kuuluviin tuotteisiin unionin tuomioistuimen asiassa merkityksellisten päätösten mukaisesti. Koska päätöksen 4 artikla on olennaiselta sisällöltään sama kuin SEUT 30 artikla, sitä on tulkittava mainittua EUT-sopimuksen artiklaa koskevan unionin oikeuskäytännön mukaisesti.

39 On siis syytä palauttaa mieleen, että tavaroille yksipuolisesti asetettu vähäinenkin maksuvelvoite, jonka perusteena on valtion rajan ylittäminen, on nimikkeestään ja kantamistavastaan riippumatta silloin, kun kyseessä ei ole varsinainen tulli, SEUT 28 ja SEUT 30 artiklassa tarkoitettu vaikutukseltaan vastaava maksu (tuomio 18.1.2007, Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, 22 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 2.10.2014, Orgacom, C-254/13, EU:C:2014:2251, 23 kohta). Tulleja vaikutukseltaan vastaavien maksujen kielto perustuu siihen, että nämä maksut aiheuttavat esteen tavaraliikenteelle siksi, että ne nostavat keinotekoisesti tuonti- tai vientitavaroiden hintaa suhteessa kotimaisiin tavaroihin (tuomio 21.3.1991, komissio v. Italia, C-209/89, EU:C:1991:139, 7 kohta).

40 Vaikutukseltaan vastaavat maksut ovat tämän lisäksi kiellettyjä riippumatta sitä, mikä niiden käyttöön ottamisen tavoitteena on ollut tai mihin niillä saatuja tuloja käytetään (tuomio 21.6.2007, komissio v. Italia, C-173/05, EU:C:2007:362, 42 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

41 On muistettava myös, että SEUT 36 artiklassa muotoiltuja oikeuttamisperusteita sovelletaan yksinomaan sellaisiin toimenpiteisiin, jotka vastaavat vaikutukseltaan määrällistä rajoitusta, eikä tullia vaikutukseltaan vastaaviin maksuihin (ks. mm. tuomio 14.6.1988, Dansk Denkavit, 29/87, EU:C:1988:299, 32 kohta).

42 Lisäksi tulliliitto edellyttää välttämättä, että tavaroiden vapaa liikkuvuus jäsenvaltioiden välillä varmistetaan. Täyttä liikkumisvapautta ei voitaisi saavuttaa, jos jäsenvaltioilla olisi mahdollisuus millä tahansa tavalla rajoittaa tai haitata kauttakuljetettavina olevien tavaroiden liikkumista. Tulliliiton tuloksena ja jäsenvaltioiden keskinäisen edun vuoksi on siis hyväksyttävä se, että olemassa on yleinen periaate tavaroiden kauttakuljetuksen vapaudesta unionin alueella (tuomio 21.6.2007, komissio v. Italia, C-173/05, EU:C:2007:362, 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Jäsenvaltiot näet loukkaisivat

tätä periaatetta, jos ne perisivät alueensa kautta kuljetettavista tavaroista kauttakulkumaksuja tai verottaisivat millä tahansa tavalla kauttakulkua (tuomio 16.3.1983, SIOT, 266/81, EU:C:1983:77, 19 kohta).

43 On muistettava unionin tuomioistuimen jo todenneen, että maksu, joka on maksettava tavaroiden kuljettamisen perusteella ja jota ei peritä tietystä tavarasta sinänsä vaan siihen liittyvästä välttämättömästä toiminnasta, voi kuulua SEUT 30 artiklan soveltamisalaan (tuomio 17.7.2008, Essent Netwerk Noord ym., C-206/06, EU:C:2008:413, 44 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Tällainen maksu kohdistuu näet tavaroihin, vaikka se perittäisiinkin niiden kuljetuksen yhteydessä tai teiden käytöstä ja vaikka sen maksaisikin ensin raskaan ajoneuvon haltija (ks. vastaavasti tuomio 17.7.1997, Haahr Petroleum, C-90/94, EU:C:1997:368, 38 kohta).

44 Edellä 37 ja 38 kohdassa esitetyistä syistä EUT-sopimuksen niiden määräysten tulkinta, jotka koskevat tavaroiden vapaata liikkuvuutta unionin alueella, on sovellettavissa myös niiden määräysten tulkintaan, jotka koskevat tavaroiden vapaata liikkuvuutta ETY–Turkki-assosiaatiosopimukseen perustuvassa tulliliitossa.

45 Käsiteltävässä asiassa kyseessä olevassa ajoneuvoverosta annetussa laissa säädetään, että ajoneuvovero on maksettava, kun kyse on kolmannessa maassa rekisteröidyistä raskaista ajoneuvoista, Unkarin alueelle tultaessa niin meno- kuin paluumatkankin osalta. Veron määrä riippuu arviointiperusteista, jotka liittyvät muun muassa kuljetettavien tavaroiden määrään ja määränpäähän.

46 Näin ollen on todettava, että edellä 40–43 kohdassa lainatun oikeuskäytännön kannalta tarkasteltuna ajoneuvovero kohdistuu – vaikka onkin niin, ettei sitä kanneta tavaroista sinänsä – kolmannessa maassa, kuten Turkissa, rekisteröidyillä ajoneuvoilla kuljetettaviin tavaroihin Unkarin rajan ylityshetkellä eikä suinkaan, niin kuin Unkarin ja Italian hallitukset ovat väittäneet, kuljetuspalveluun.

47 Tähän ei vaikuta edellä 39–41 kohdassa lainatun oikeuskäytännön kannalta tarkasteltuna se Unkarin hallituksen mainitsema seikka, ettei vero ole korkea tai että sen periminen voidaan oikeuttaa tämän kuljetusmuodon ympäristöhaitoilla ja tarpeella huolehtia kotimaisen tieverkon ylläpitämisestä.

48 Tästä seuraa, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen ajoneuvovero on katsottava assosiaationeuvoston päätöksen N:o 1/95 4 artiklassa tarkoitetuksi tullia vaikutukseltaan vastaavaksi maksuksi, koska kyseessä on tavaroille valtion rajan ylittämisen perusteella yksipuolisesti asetettu maksuvelvoite.

49 Edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että assosiaationeuvoston päätöksen N:o 1/95 4 artiklaa on tulkittava siten, että siinä tarkoitetuksi tullia vaikutukseltaan vastaavaksi maksuksi on katsottava pääasiassa kyseessä olevan kaltainen ajoneuvovero, jonka ajoneuvon haltija on velvollinen maksamaan Turkissa rekisteröidyistä raskaista ajoneuvoista, joita kuljetetaan Unkarin alueen kautta.

50 Kun otetaan huomioon ensimmäiseen kysymykseen esitetty vastaus, toiseen, kolmanteen ja neljänteen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

51 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (toinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Tulliliiton viimeisen vaiheen aloittamisesta 22.12.1995 tehdyn EY–Turkki-assosiaationeuvoston päätöksen N:o 1/95 4 artiklaa on tulkittava siten, että siinä tarkoitetuksi tullia vaikutukseltaan vastaavaksi maksuksi on katsottava pääasiassa kyseessä olevan kaltainen ajoneuvovero, jonka ajoneuvon haltija on velvollinen maksamaan Turkissa rekisteröidyistä raskaista ajoneuvoista, joita kuljetetaan Unkarin alueen kautta.

Allekirjoitukset