

Ideiglenes változat

HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2017. április 6.(1)

C-65/16. sz. ügy

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

(a Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság [Magyarország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Nemzetközi közúti fuvarozás – Az Európai Gazdasági Közösség és Törökország közötti társulást létrehozó megállapodás – 9. cikk – Az EK–Törökország Társulási Tanács 1/95 határozata – 4., 5. és 7. cikk – Áruk szabad mozgása – Gépjárműadó – Adó kivetése a Törökországban nyilvántartásba vett, Magyarországon áthaladó tehergépjárművekre – A valamely tagállam által Törökországgal megkötött kétoldalú megállapodás – Az EUMSZ 3. cikk (2) bekezdése – 1072/2009/EK rendelet – 1. cikk”

I. Bevezetés

1. A Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Magyarország) által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem egy szállítmányozással foglalkozó török társaság és az őt a magyar jogszabályban előírt gépjárműadó címén fizetendő összegek megfizetésére kötelező magyar adóhatóság közötti jogvita keretébe illeszkedik.

2. E magyar jogszabály értelmében adót vetnek ki a harmadik országban – a jelen esetben Törökországban – nyilvántartásba vett, árutovábbításra használt tehergépjárművekre minden olyan alkalommal, amikor azok azzal a céllal lépik át Magyarország határát, hogy Magyarország mint tranzitállam területén áthaladva egy másik tagállamba jussanak.

3. A kérdést előterjesztő bíróság arra kíván választ kapni a Bíróságtól, hogy az ehhez hasonló nemzeti szabályozás összeegyeztethető-e az uniós jog követelményeivel, különösen az Európai Gazdasági Közösség és a Török Köztársaság közötti társulást létrehozó megállapodásból(2) (a továbbiakban: EGK–Törökország társulási megállapodás)(3) eredő szabályokkal.

4. A kérdést előterjesztő bíróság mindenekelőtt arra keresi a választ, hogy az EK–Törökország Társulási Tanács 1/95 határozatának(4) (a továbbiakban: a Társulási Tanács 1/95 határozata)

rendelkezései tiltják-e az alapeljárásban szóban forgóhoz hasonló adó alkalmazását, amennyiben az az e határozat 4. cikke értelmében vett vámmal azonos hatású díjat, illetve ennek hiányában az említett határozat 5. cikke értelmében vett, a behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású olyan intézkedést képez, amelyet adott esetben a határozat 7. cikkében előírt eltérési okok igazolhatnak.

5. Ezután arra kíván választ kapni, hogy az ilyen típusú adó ellentétes-e az EGK–Törökország társulási megállapodás 9. cikkével, amely tiltja az állampolgárságon alapuló bármely megkülönböztetést.

6. Végezetül annak meghatározására kéri a Bíróságot, hogy az EUMSZ 3. cikk (2) bekezdésével, valamint a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló 1072/2009/EK rendelet(5) 1. cikkének (2) bekezdésével és 1. cikke (3) bekezdésének a) pontjával ellentétes-e, hogy valamely tagállam hatóságai ilyen adót alkalmazhatnak valamely harmadik országgal kötött kétoldalú fuvarozási egyezmény, a jelen esetben a Magyarország által a Török Köztársasággal kötött egyezmény alapján.

7. Az alábbiakban kifejtett indokok alapján azon a véleményen vagyok, hogy az első kérdésre igenlően kell válaszolni, az alapeljárásban szóban forgóhoz hasonló valamely nemzeti intézkedés a Társulási Tanács 1/95 határozatának 4. cikkével ellentétes vámmal azonos hatású díjat képez, valamint hogy ily módon a Bíróságnak nem kell válaszolnia a többi kérdésre, amelyekkel kapcsolatban azonban – másodlagos jelleggel – észrevételeket teszek.

II. A jogi háttér

A. Az uniós jog

1. Az EGK–Törökország társulási megállapodás és kiegészítő jegyzőkönyve

8. Az EGK–Törökország társulási megállapodás 9. cikke értelmében „[a] Szerződő Felek elismerik, hogy a megállapodás hatálya vonatkozásában – azon különleges rendelkezések sérelme nélkül, amelyek a 8. cikk alapján meghozatalra kerülhetnek – a Közösséget létrehozó szerződés 7. cikkében rögzített elvnek megfelelően tilos az állampolgárság alapján történő bármely megkülönböztetés.” [nem hivatalos fordítás].

9. Az EGK–Törökország társulási megállapodásnak az 1970. november 23-án, Brüsszelben aláírt kiegészítő jegyzőkönyve(6) e megállapodás elválaszthatatlan részét képezi.(7) E kiegészítő jegyzőkönyv 41. cikke kimondja, hogy a Társulási Tanács feladata – az említett megállapodás 13. és 14. cikkében kimondott elvekkel összhangban – meghatározni a Szerződő Felek egymás közötti, a letelepedési jogra és a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó korlátozások fokozatos megszüntetésének ütemezését és szabályait.

10. E jegyzőkönyv 42. cikkének (1) bekezdése értelmében „[a] Társulási Tanács kiterjeszti Törökországra a Közösséget létrehozó szerződés közlekedésre vonatkozó rendelkezéseit, az általa mindenekelőtt Törökország földrajzi helyzetére tekintettel megállapított szabályokkal összhangban. Ugyanezen feltételek mellett kiterjesztheti Törökországra azokat az intézkedéseket, amelyeket a Közösség e rendelkezések végrehajtása céljából fogadott el a [...] közúti [...] közlekedésre vonatkozóan”.

2. A Társulási Tanács 1/95 határozata

11. A Társulási Tanács 1/95 határozatának 1. cikke értelmében „[a]z [EGK–Törökország társulási] megállapodás, valamint e megállapodás további és kiegészítő jegyzőkönyvei rendelkezéseinek sérelme nélkül az EGK–Törökország Társulási Tanács az alábbiakban megállapítja az említett megállapodás 2–5. cikkében előírt vámunió zárószakaszának végrehajtására vonatkozó szabályokat” [nem hivatalos fordítás].

12. Ennek a határozatnak „Az áruk szabad mozgása és a kereskedelempolitika” [nem hivatalos fordítás] címet viselő 1. fejezetébe tartozó, „A vámok és az azokkal azonos hatású díjak eltörlése” [nem hivatalos fordítás] címet viselő I. szakaszban szereplő 4. cikke előírja, hogy „e határozat hatálybalépésével megszűnik minden, a Közösség és Törökország közötti behozatali vagy kiviteli vám és azzal azonos hatású díj. Ettől az időponttól fogva a Közösség és Törökország köteles tartózkodni attól, hogy új behozatali vagy kiviteli vámokat és azzal azonos hatású díjat vezessenek be. Ezt a rendelkezést a fiskális vámokra is alkalmazni kell”. [nem hivatalos fordítás]

13. Az említett 1. fejezet „Mennyiségi korlátozások vagy az azokkal azonos hatású intézkedések megszüntetése” [nem hivatalos fordítás] címet viselő II. szakaszában szereplő 5. cikk akként rendelkezik, hogy „[a] szerződő felek között tilos a behozatalra vonatkozó minden mennyiségi korlátozás és az azzal azonos hatású intézkedés” [nem hivatalos fordítás].

14. A 7. cikk értelmében „[a]z 5. és a 6. cikk rendelkezései nem zárják ki a behozatalra, a kivitelre vagy a tranzitárukra vonatkozó olyan tilalmakat vagy korlátozásokat, amelyeket a közerkölcs, a közrend, a közbiztonság, az emberek, az állatok és növények egészségének és életének védelme, a művészi, történelmi vagy régészeti értéket képviselő nemzeti kincsek védelme vagy az ipari és kereskedelmi tulajdon védelme indokol. Ezek a tilalmak és korlátozások azonban nem lehetnek önkényes megkülönböztetés vagy a tagállamok közötti kereskedelem rejtett korlátozásának eszközei.” [nem hivatalos fordítás]

15. Az említett határozat „Általános és záró rendelkezések” címet viselő VI. fejezetében szereplő 66. cikk kimondja, hogy „[e] határozat rendelkezéseit, amennyiben azok lényegileg azonosak az Európai Közösséget létrehozó szerződés megfelelő rendelkezéseivel, a vámunió körébe tartozó termékekkel kapcsolatos végrehajtásuk és alkalmazásuk során az Európai Közösségek Bírósága által hozott vonatkozó ítéleteknek megfelelően kell értelmezni” [nem hivatalos fordítás].

3. *Az 1072/2009 rendelet*

16. Az 1072/2009 rendelet „Hatály” címet viselő 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Ezt a rendeletet a Közösség területén ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi közúti áru fuvarozásra kell alkalmazni.

(2) Ezt a rendeletet egy tagállamból harmadik országba vagy harmadik országból tagállamba történő fuvarozás esetén a tranzit tagállamok területén végzett útszakaszokra kell alkalmazni. A rendelet nem alkalmazandó a berakodás és kirakodás helye szerinti tagállam területén végzett fuvarozásra mindaddig, amíg nem kötötték meg a Közösség és az érintett harmadik ország között szükséges egyezményt.

(3) A (2) bekezdésben említett egyezmény megkötéséig ez a rendelet nem érinti az alábbiakat:

a) egy tagállamból harmadik országba vagy harmadik országból egy tagállamba történő olyan fuvarozásokra vonatkozó rendelkezések, amelyek a tagállamok és az érintett harmadik országok által megkötött kétoldalú egyezményekben szerepelnek;

[...]

17. E rendelet 2. cikkének 1. pontja a „jármű” említett rendelet értelmében vett fogalmát a következőképpen határozza meg: „valamely tagállamban nyilvántartásba vett gépjármű, vagy járművek olyan összekapcsolt kombinációja, amelynek legalább a gépjármű részét valamely tagállamban vették nyilvántartásba, és amely kizárólag áru fuvarozásra szolgál”.

B. *A nemzeti jog*

I. *A magyar–török egyezmény*

18. Az egyrészről a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa és a Magyar Népköztársaság Kormánya, másrészről a Török Köztársaság Kormánya között a nemzetközi közúti fuvarozás tárgyában

létrejött egyezményt(8) (a továbbiakban: magyar–török egyezmény) Budapesten, 1968. szeptember 14. napján írták alá.

19. Az említett egyezmény 18. cikkének 2. bekezdése előírja, hogy „[a] két Szerződő Fél területe között áru fuvarozást végző járművek és ezen járművek üresfutása mentesülnek a másik Szerződő Fél területén a vonatkozó fuvarozási tevékenység után vagy a gépjármű birtoklásának jogáért, illetve az utak használatáért fizetendő adók, pótdók, illetékek és díjak alól”. Ugyanezen cikk 3. bekezdése értelmében: „[a] másik Szerződő Fél területén át áru fuvarozást végző járművek és ezen járművek üresfutása a vonatkozó fuvarozási tevékenység után és az utak fenntartásával, illetve javításával járó költségek fedezésére fizetendő adók, pótdók, illetékek és díjak alá esnek [...]”.

2. *A gépjárműadóról szóló törvény*

20. A gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény(9) (a továbbiakban: gépjárműadóról szóló törvény) preambuluma értelmében „[a]z Országgyűlés a motorizációval járó közterhek arányosabb elosztása, a települési, a fővárosban a kerületi önkormányzatok bevételeinek gyarapítása, valamint a közúthálózat karbantartásához és fejlesztéséhez szükséges források bővítése érdekében a gépjárművek adójáról a következő törvényt alkotja”.

21. E törvény 1. §-ának szövege a következő:

„(1) A magyar hatósági rendszám táblával ellátott gépjármű, pótkocsi, valamint Magyarország területén közlekedő, külföldön nyilvántartott tehergépjármű (a továbbiakban együtt: gépjármű) után gépjárműadót [...] kell fizetni.

(2) E törvény hatálya nem terjed ki [...] a külföldön nyilvántartott tehergépjárművek közül azokra, amelyek az Európai Unió valamely tagállamában vannak nyilvántartva.”

22. A gépjárműadóról szóló törvény II. fejezete megállapítja a „belföldi gépjárművek adójával” kapcsolatos szabályokat. A Magyarországon nyilvántartásba vett tehergépjárművek után fizetendő éves adó összege az érintett jármű tömege, rugózási rendszere és környezetvédelmi besorolása alapján változik.

23. E törvény 6. §-a előírja, hogy az adóalap a tehergépjármű hatósági nyilvántartásban feltüntetett saját tömege, növelve a terhelhetősége (raksúlya) 50%-ával.

24. Az említett törvény 7. §-ának (2) bekezdése értelmében az adó mértéke az adóalap minden megkezdett 100 kilogrammja után a légrugós vagy azzal egyenértékű rugózási rendszerű tehergépjármű, nyergesvontató, autóbusz esetén 850 forint (HUF) (hózzávetőleg 3 euró), a többi tehergépjármű esetén pedig 1380 HUF (hózzávetőleg 5 euró).

25. Ugyanezen törvény 8. §-a rögzíti az érintett tehergépjármű környezetvédelmi osztályjelzése alapján 20%-tól 30%-ig terjedő csökkentésig terjedő adókedvezményre jogosító kritériumokat.

26. A gépjárműadóról szóló törvény III. fejezete megállapítja a „külföldön nyilvántartott gépjárművek adójának” szabályait.

27. E törvény 10. §-a szerint „[a]z adót az üzemeltető köteles megfizetni”, 11. §-a szerint pedig „[a]z adókötelezettség Magyarország területére való belépés napjával kezdődik”.

28. Az említett törvény 15. §-a a következőképpen rendelkezik:

„(1) A 12 tonna össztömeget [...] meghaladó, loco célra használt fuvarozási engedéllyel közlekedő gépjármű esetén az oda, illetve a visszaútra 30 000-30 000 Ft [hózzávetőleg 100 euró] adót kell fizetni. A 12 tonna össztömeget [...] meghaladó, tranzit célra használt fuvarozási engedéllyel közlekedő

gépjármű esetén az oda-, illetve a visszaútra 60 000-60 000 Ft [hózzávetőleg 200 euró] adót kell fizetni. [...]

(2) Az (1) bekezdés szerinti adótételek oda-, illetőleg visszaútra, a fuvarozás időtartamára, legfeljebb 48-48 órára Magyarország területén való tartózkodásra vonatkoznak. Az előző időtartamot meghaladó tartózkodás esetén minden megkezdett 48 óránként kell az adót az (1) bekezdésben foglaltak figyelembevételével megfizetni.[...]

(3) Az (1) bekezdés szerinti adótételt illetékbélyeggel kell megfizetni, melyet a közúti fuvarozási engedélyre – loco fuvarozás esetén a fuvarozás teljes időtartamára vonatkozóan tranzit fuvarozás esetén az oda- és visszaútra külön-külön – kell felragasztani Magyarország területére való belépéskor. Adózó a felragasztást követően köteles a belépés időpontját (év-hónap-nap-óra) az illetékbélyegekre rávezetni. Adóköteles fuvarozási engedéllyel fizetési kötelezettség teljesítése (illetékbélyeg) nélkül legfeljebb Magyarország területére való belépéstől számított 5 km-es körzethatáron belül lehet szankciómentesen közlekedni.”

29. Ugyanezen törvény 17. §-ának (2) bekezdése előírja, hogy „[h]a az adózó az adófizetési kötelezettségét részben vagy egészben elmulasztotta, a vámhatóság az adóhiányt és annak ötszörösét adóbírság címén állapítja meg. [...]”.

3. A közúti közlekedésről szóló törvény és a 156/2009. kormányrendelet

30. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény([10](#)) (a továbbiakban: közúti közlekedési törvény) 20. §-a (1) bekezdésének a) pontja értelmében az e törvényben, valamint külön jogszabályban és közösségi jogi aktusban a meghatározott engedélyhez és meghatározott okmány meglétéhez kötött belföldi vagy nemzetközi közúti közlekedési szolgáltatásra (áru fuvarozásra és személyszállításra) vonatkozó rendelkezések megsértői bírság fizetésére kötelezhetők.

31. A közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet([11](#)) 2. §-a b) pontjának a jelen ügyben alkalmazandó változata szerint:

„A [közúti közlekedési törvény] 20. § (1) bekezdés a) pontjához kapcsolódóan – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – az 1. mellékletben meghatározott összegű bírságot köteles fizetni az, aki a [261/2011. Korm. rendelet([12](#))] 3–34. §-ában meghatározott, a közúti közlekedési szolgáltatások végzéséhez előírt engedélyekre és okmányokra vonatkozó rendelkezést megsérti”.

32. Ugyanezen kormányrendelet 1. melléklete 5. sorszámának a) pontja értelmében az érvénytelen közúti áruszállítási engedéllyel rendelkező szállítónak 300 000 HUF (hózzávetőleg 980 euró) bírságot kell fizetnie.

III. Az alapeljárás, az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések és a Bíróság előtti eljárás

33. Az Istanbul Lojistik Ltd Törökországban bejegyzett gazdasági társaság, amely Magyarországon mint tranzitgállamon keresztül közúti áru fuvarozást végez Törökországból az uniós tagállamokba Törökországban és az Unióban letelepedett vállalkozások megbízásából.

34. 2015. március 30-án a Nemzeti Adó- és Vámhivatal (Magyarország; a továbbiakban: elsőfokú adóhatóság) Nagylak (Magyarország) mellett, a román-magyar határ közelében ellenőrzés alá vonta a Törökországban nyilvántartásba vett és az Istanbul Lojistik által üzemeltetett járműveknek a 12 tonna össztömeget meghaladó összekapcsolt kombinációját([13](#)). Az Istanbul Lojistik – az érintett tehergépjármű tekintetében – rendelkezett magyar-török tranzitengedéllyel, amelyet textilárúknak

Törökországból Németországba Magyarországon keresztül történő szállítására használt. Ezt az engedélyt a magyar szabályozásban megkövetelteknek megfelelően kitöltötték, a gépjárművek tekintetében megkövetelt adó összegének megfelelő és az annak kifizetését igazoló illetékbélyeget azonban nem ragasztották fel az engedélyre.

35. Az elsőfokú adóhatóság az említett ellenőrzést követően, a 2015. március 31-én elfogadott közigazgatási határozatokban megállapította, hogy az Istanbul Lojistik nem tett eleget a gépjárműadóról szóló magyar törvényben előírt adófizetési kötelezettségének, következésképpen pedig, hogy tranzitengedélye nem érvényes. Ez a hatóság az említett adónak megfelelő 60 000 HUF (hozzávetőleg 200 euró) összegű adóhiány, 300 000 HUF (hozzávetőleg 980 euró) összegű adóbírság, valamint 300 000 HUF összegű közigazgatási bírság, azaz összesen 660 000 HUF (hozzávetőleg 2150 euró) megfizetésére kötelezte az Istanbul Lojistikot.

36. Az Istanbul Lojistik e határozatok ellen fellebbezést nyújtott be a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóságához (Magyarország; a továbbiakban: másodfokú adóhatóság), amely 2015. május 13-i határozataiban helybenhagyta a megtámadott határozatokat.

37. Az említett vállalkozás közigazgatási határozat felülvizsgálata iránti keresettel fordult a Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bírósághoz.

38. Keresetének alátámasztása érdekében az Istanbul Lojistik azzal érvel, hogy a gépjárműadóról szóló törvény szóban forgó rendelkezései sértik a Társulási Tanács 1/95 határozatának 4–6. cikkét. Álláspontja szerint a harmadik országokban nyilvántartásba vett, Magyarországon mint tranzitállamon áthaladó gépjárművek tekintetében kivetett adó az EUMSZ 30. cikk, ekként pedig az említett határozat 4. cikke értelmében vett vámmal azonos hatású díjnak minősülhet. A felperes szerint ez az adó diszkriminatív, egyúttal pedig piacvédő eredményre vezet, továbbá az áruk szabad mozgásának az uniós joggal ellentétes korlátozását képezi.

39. Ellenkérelmében a másodfokú adóhatóság a kereset elutasítását kéri. Álláspontja szerint a közlekedéssel kapcsolatos nemzeti szabályozás alapján járt el, amelynek területén az EUMSZ 4. cikk (2) bekezdésének g) pontja megengedi Magyarország számára a jogszabályalkotást és a már elfogadott szabályok alkalmazását. Hozzáfűzi, hogy a gépjárműadó a nemzetközi fuvarozás keretében felmerülő olyan kiadás, amely nem minősülhet vámnak vagy vámmal azonos hatású díjnak. Ezen túlmenően – álláspontja szerint –, még ha a jelen ügyben érvényesülnének is a vámunió szabályai, Magyarország az EUMSZ 36. cikkben szereplő, a közérdekkel – különösen a közúti közlekedés biztonságával és a bűnüldözés közrendi követelményeivel – kapcsolatos kivételek keretében akkor is jogosult lenne korlátozni a Törökországból származó áruk szabad mozgását. Végezetül azt állítja, hogy az 1072/2009 rendelet nem tiltja, hogy Magyarország kétoldalú megállapodásokkal szabályozza a saját területe és Törökország területe közötti nemzetközi közúti áru fuvarozást.

40. E körülmények között a Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság a Bírósághoz 2016. február 8-án érkezett, 2016. január 18-i határozatával úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni [a Társulási Tanács 1/95 határozatának] 4. cikkét, hogy vámmal azonos hatású díjnak minősül, és ezért azzal összeegyeztethetetlen az olyan gépjárműadó, mint amilyent a magyar Gépjárműadó törvény szabályoz, és amelyet ez utóbbi törvény értelmében a török fuvarozó által üzemben tartott, az áruk szállítmányozásához használt török honosságú tehergépjárműre vetnek ki a magyarországi határátlépés miatt azért, hogy Törökországból elindulva Magyarországon mint tranzitállamon keresztül eljusson egy másik tagállamba?

2) a) Amennyiben az 1. kérdésre adandó válasz nemleges, akkor úgy kell-e értelmezni a [Társulási Tanács 1/95 határozatának] 5. cikkét, hogy mennyiségi korlátozással azonos hatású intézkedésnek minősül, és ezért azzal összeegyeztethetetlen az olyan gépjárműadó, mint amilyent a magyar Gépjárműadó törvény szabályoz, és amelyet ez utóbbi törvény értelmében a török fuvarozó által üzemben tartott, az áruk szállítmányozásához használt török honosságú tehergépjárműre vetnek ki

a magyarországi határátlépés miatt azért, hogy Törökországból elindulva Magyarországon mint tranzitállamon keresztül eljusson egy másik tagállamba?

b) Úgy kell-e értelmezni a [Társulási Tanács 1/95 határozatának] 7. cikkét, hogy közlekedésbiztonságra és bűnüldözésre hivatkozással alkalmazható egy olyan gépjárműadó, mint amilyent a magyar Gépjárműadó törvény szabályoz, és amelyet ez utóbbi törvény értelmében a török fuvarozó által üzemben tartott, az áruk szállítmányozásához használt török honosságú tehergépjárműre vetnek ki a magyarországi határátlépés miatt azért, hogy Törökországból elindulva Magyarországon mint tranzitállamon keresztül eljusson egy másik tagállamba?

3) Úgy kell-e értelmezni az EUMSZ 3. cikk (2) bekezdését és az 1072/2009/EK rendelet 1. cikk (2) bekezdését, (3) bekezdés a) pontját, hogy azokkal összeegyeztethetetlen az, hogy egy tranzitállam Törökországgal kötött kétoldalú fuvarozási egyezmény alapján olyan gépjárműadót alkalmazzon, mint amilyent a magyar Gépjárműadó törvény szabályoz, és amelyet ez utóbbi törvény értelmében a török fuvarozó által üzemben tartott, az áruk szállítmányozásához használt török honosságú tehergépjárműre vetnek ki a magyarországi határátlépés miatt azért, hogy Törökországból elindulva Magyarországon mint tranzitállamon keresztül eljusson egy másik tagállamba?

4) Úgy kell-e értelmezni az [EGK–Törökország társulási megállapodás] 9. cikkét, hogy állampolgárságon alapuló megkülönböztetésnek minősül, és ezért azzal összeegyeztethetetlen az olyan gépjárműadó, mint amilyent a magyar Gépjárműadó törvény szabályoz, és amelyet ez utóbbi törvény értelmében a török fuvarozó által üzemben tartott, az áruk szállítmányozásához használt török honosságú tehergépjárműre vetnek ki a magyarországi határátlépés miatt azért, hogy Törökországból elindulva Magyarországon mint tranzitállamon keresztül eljusson egy másik tagállamba?”

41. Az Istanbul Lojistik, a magyar és az olasz kormány, valamint az Európai Bizottság nyújtott be írásbeli észrevételeket. 2016. november 24-i levelében a Bíróság – eljárási szabályzata 61. cikkének (1) bekezdése alapján – a tárgyalás előtt, írásban megválaszolendő kérdést tett fel a magyar kormánynak, amely erre választ adott. A 2017. január 19-i tárgyaláson az Istanbul Lojistik, a magyar kormány és a Bizottság képviselői vettek részt.

IV. Elemzés

A. Bevezető megjegyzések

42. A gépjárműadóról szóló, 1991-ben elfogadott magyar törvény preambuluma szerint ezen adó legfőbb célja a közúthálózat fenntartásának finanszírozása. Ezt az adót a Magyarországon nyilvántartásba vett valamennyi gépjárműre, valamint a valamely uniós tagállamban nyilvántartásba vettek kivételével a külföldön nyilvántartásba vett és Magyarország területén közlekedő valamennyi tehergépjárműre kivetik.⁽¹⁴⁾ Az említett mentesség pontos oka nem tűnik ki az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból.⁽¹⁵⁾

43. Ezen adó kivetésének gyakorisága és számítási módszere az érintett gépjármű nyilvántartásba vételének helye alapján változik. Ha a gépjárművet Magyarországon vették nyilvántartásba, az adót évente kell megfizetni, a fizetendő összeg pedig a gépjármű különféle jellemzőitől – például saját tömegétől és terhelhetőségétől, a légrugós rugózási rendszerben rendelkezésre álló esetleges felszerelésétől, valamint a környezetre gyakorolt hatásától – függ.⁽¹⁶⁾ Ezzel szemben a harmadik országban nyilvántartásba vett tehergépjármű esetén az üzemben tartó a Magyarország területére való minden egyes belépéskor illetékbélyeg megvásárlásával köteles az adót megfizetni. Amennyiben – mint az alapeljárásban – az ilyen külföldi gépjármű rendelkezik az e területen való áthaladásra jogosító tranzitengedéllyel, a 60 000 HUF (hosszvetőleg 200 euró) összegű illetékbélyeg árát mind az oda-, mind pedig a visszaútra meg kell fizetni, és azt újból meg kell fizetni, ha az ezen a területen való tartózkodás meghaladja a 48 órát.⁽¹⁷⁾

44. Az említett törvény kimondja, hogy az adó megfizetésének elmulasztását az adóhatóság az adóhiány összege ötszörösének megfelelő adóbírsággal szankcionálja.(18) Az 1988. évi közúti közlekedési törvény ezenfelül közigazgatási bírságot is előír, amelyet a Magyarország területén való, a megkövetelt okmányok nélküli közlekedés címén kell megfizetni, és amelynek összegét a 156/2009. kormányrendelet 300 000 HUF-ban (hozzávetőleg 980 euró) határozza meg.(19)

45. A magyar adóhatóság e nemzeti rendelkezések alapján szabott ki az alapeljárás felperesével – egy szállítmányozással foglalkozó török társasággal – szemben két bírságot azon a gépjárműadón felül, amelyet ennek a társaságnak a Törökországban nyilvántartásba vett azon gépjármű Magyarországra való belépése miatt kellett volna megfizetnie, amelynek az üzembentartója volt.

46. A kérdést előterjesztő bíróság mindenekelőtt arra kíván választ kapni, hogy az alapeljárásban szóban forgóhoz hasonló szabályozásban előírt adónak a Társulási Tanács 1/95 határozatának – az EUMSZ 30. cikkel kapcsolatos ítélkezési gyakorlat tükrében értelmezett – 4. cikke értelmében vett vámmal azonos hatású díjnak kell-e minősülnie. Előzetes döntéshozatalra utaló végzésének indokolására tekintettel számomra úgy tűnik, hogy három másik kérdését csupán másodlagosan terjeszti elő arra az esetre, ha a Bíróság nemlegesén válaszolna az első kérdésre.

47. Az alábbiakban kifejtett okok miatt azt javaslom a Bíróságnak, hogy igenlően válaszoljon az első kérdésre, ekként pedig, hogy ne hozzon határozatot az előterjesztett többi kérdéstről. A teljesség érdekében azonban viszonylag tömören vizsgálni fogom ez utóbbiakat.

48. Első két kérdésével és negyedik kérdésével – amelyeket véleményem szerint ebben a pontos sorrendben kell elemezni – a kérdést előterjesztő bíróság az EGK–Törökország társulási megállapodásból eredő kötelezettségekre tekintettel az áruk szabad mozgása és a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének értelmezéséről kérdezi a Bíróságot. A harmadik kérdés ugyanakkor a nemzetközi közúti árufuvarozás területén harmadik országokkal kötött kétoldalú megállapodásokat illetően az Unió és a tagállamok közötti hatáskörmegosztásra vonatkozik.

B. A Társulási Tanács 1/95 határozatának 4., 5. és 7. cikkére tekintettel az áruk szabad mozgásának megsértéséről (első és második kérdés)

49. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első két kérdés arra irányul, hogy a török fuvarozók gépjárműadó megfizetésére kötelezése összeegyeztethetetlen-e az EK–Törökország Társulási Tanács 1/95 határozatának rendelkezéseivel, amely határozat – az 1. cikkében előírtaknak megfelelően – megállapítja az EGK–Törökország társulási megállapodásban előírt vámunió zárószakaszának végrehajtására vonatkozó szabályokat.

50. Az említett kérdések konkrétan a Társulási Tanács 1/95 határozatának 4., 5. és 7. cikkére vonatkoznak. A 4. cikk megköveteli, hogy az Unió és Törökország közötti kereskedelemben minden behozatali vagy kiviteli vám és azzal azonos hatású díj megszűnjön. Az 5. cikk tiltja ugyanezen kereskedelem keretében a behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozásokat és az azokkal azonos hatású intézkedéseket, míg a 7. cikk lehetővé teszi az e tilalomtól való eltérést, és előírja, hogy ezeket az intézkedéseket indokolhatja többek között a közrend, a közbiztonság, vagy az emberek egészségének és életének védelme.

51. Ez az előzetes döntéshozatal iránti kérelem újszerű. A Társulási Tanács 1/95 határozatának 66. cikkéből következik azonban, hogy a határozat rendelkezéseit, amelyek lényegileg azonosak az EK-Szerződés (jelenleg EUM-Szerződés) megfelelő rendelkezéseivel, a Bíróság e tárgyban hozott ítéleteinek megfelelően kell értelmezni(20). Amennyiben tehát az említett határozat 4., 5. és 7. cikkének szövege azonos az EUMSZ 30., 34., illetve 36. cikk szövegével, az előbbi cikkeket a Bíróság ez utóbbiakkal kapcsolatos ítélkezési gyakorlatának átültetése révén kell értelmezni.

1. A Társulási Tanács 1/95 határozatának 4. cikke értelmében vett vámmal azonos hatású díjnak minősítésről (első kérdés)

52. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés annak meghatározására kéri a Bíróságot, hogy az alapeljárásban szóban forgóhoz hasonló adó a Társulási Tanács 1/95 határozatának 4. cikkével ellentétes vámmal azonos hatású díjnak minősül-e. E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy a gépjárműadóról szóló törvény 1. §-ának (1) és (2) bekezdése értelmében a valamely másik uniós tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművek üzemeltetői mentesülnek ezen adó megfizetése alól, míg a valamely harmadik országban – még konkrétan Törökországban – nyilvántartásba vett gépjárművek üzemeltetőire a Magyarország területén való áthaladás alapján vonatkozik ez az adó.

53. A Bíróságnak az EUMSZ 30. cikk – amely lényegileg azonos(21) a Társulási Tanács 1/95 határozatának 4. cikkével – értelmezésével kapcsolatos ítélezési gyakorlatából következik, hogy a „vámmal azonos hatású díjnak” az e rendelkezések értelmében vett fogalmát tágan kell értelmezni, amely magában foglal minden olyan pénzügyi terhet, legyen az bármilyen csekély összegű, amelyet egyoldalúan vetnek ki(22) – bármi legyen is az elnevezése és alkalmazásának módja –, valamint amely a határ átlépésének tényéből eredően sújtja az árukat, anélkül hogy a szó szoros értelmében vett vámnak minősülne. Az értékelés szempontjából közömbös tényezőt képez az a cél, amelynek érdekében a kérdéses adót létrehozták, és az, hogy mire fordítják az adóból származó bevételeket.(23)

54. Amint azt a kérdést előterjesztő bíróság, az Istanbul Lojistik, az olasz kormány és a Bizottság hangsúlyozza, az említett fogalom meghatározása alapvetően azon kedvezőtlen hatások köré összpontosul, amelyeket egy ehhez hasonló pénzügyi teher kivált. Ezen utóbbinak ugyanazzal a protekcionista – azaz korlátozó – hatással kell járnia, mint valamely vámnak, és különösen akkor ez a helyzet, ha annak eredményeként mesterségesen nő az importált vagy exportált áruk önköltségi ára a belföldi árukéhoz képest.(24) Számomra úgy tűnik, hogy a jelen ügyben ez a helyzet.

55. Mindenekelőtt megjegyzem, hogy igaz, hogy a Magyarországon nyilvántartásba vett gépjárművekre szintén vonatkozik az 1991-ben a magyar Országgyűlés által elfogadott törvényből eredő adó. E törvény rendelkezéseiből azonban kitűnik,(25) hogy az említett adó beszedésének szabályai, valamint az abból az említett gépjárművek esetében felmerülő többletköltségek jelentősen eltérnek azoktól, amelyek a harmadik országokban nyilvántartott gépjárművekre vonatkoznak. A fentiekben kifejtetteknek(26) megfelelően az említett adó alkalmazási feltételei egyáltalán nem azonosak aszerint, hogy Magyarországon nyilvántartott gépjárműről vagy – ahogyan a jelen ügyben – Törökországban nyilvántartott gépjárműről van-e szó. Ezen túlmenően a magyar kormány elismeri, hogy – amint arra az Istanbul Lojistik hivatkozik – az adó alól mentesített tranzitengedélyek száma, amelynek célja a magyar fuvarozók és a török fuvarozók között a versenyegyenlőség biztosítása,(27) nem elegendő ahhoz, hogy fedezze a török fuvarozók tényleges igényeit, akik kénytelenek megfizetni a vitatott adót, ha kimerül az ingyenes engedélyek éves kontingense.(28)

56. A fent hivatkozott(29) ítélezési gyakorlatnak megfelelően nem releváns, hogy a vitatott adónak az áruk végső árára gyakorolt hatása akár csekély is lehet, amint azt a magyar kormány a tárgyaláson állította. Elegendő megállapítani, hogy a Törökországban nyilvántartásba vett gépjárművekkel rendelkező fuvarozóknak a Magyarországon nyilvántartásba vett gépjárművekkel rendelkező fuvarozókhöz képest többletterhet kell viselniük, legyen az bármilyen csekély összegű.

57. Egyebekben úgy vélem, nem elhanyagolható, hogy az alapeljárás felpereséhez hasonló, szállítmányozással foglalkozó valamely török társaság köteles – mind az oda-, mind pedig a visszaút tekintetében – 60 000 HUF (hosszvetőleg 200 euró) összegű adót fizetni minden olyan alkalommal, amikor egyik gépjárműve Magyarország mint tranzitállam területén 48 órát meghaladó időszakban közlekedik. E jelentős és ismétlődő teher elkerülése céljából kizárólag az jelent alternatívát, ha hatalmas kerülőt tesznek, hogy ne haladjanak át ezen a területen, vagy más közlekedési módot választanak, amely megoldások nyilvánvalóan jelentős korlátokat keletkeztetnek, és amelyek maguk is további kiadásokat eredményeznek(30). Meglátásom szerint valós annak a kockázata, hogy a török fuvarozók versenyképessége csökken ebben a kontextusban.(31)

58. A magyar és az olasz kormány ellenvetése szerint egyébként azért nem sérülhetett az áruk szabad mozgása, mert az alapeljárásban szóban forgó adó nem közvetlenül a szállított termékeket mint

olyanokat, hanem a határokon átnyúló közúti közlekedés képezte szolgáltatást sújtja, ezt az utóbbi területet pedig nem liberalizálták az EGK–Törökország társulási megállapodással és a Társulási Tanács 1/95 határozatával összefüggésben.(32) Azzal érvelnek, hogy az adót a valamely harmadik országban nyilvántartásba vett és Magyarország területén közlekedő tehergépjárművek valamennyi üzemeltetőjével szemben kivetik, valamint hogy annak összegét oly módon állapítják meg, hogy a szállított áruknak sem a származási vagy rendeltetési helyét, sem pedig ezen áruk jellegét vagy mennyiségét nem veszik figyelembe, az adózás alá vont gépjármű pedig akár üres is lehet.

59. Hangsúlyozom azonban, hogy az e személyekkel szemben kivetett adó összege – többek között – az érintett gépjármű tekintetében engedélyezett össztömeg alapján és aszerint módosul, hogy a fuvarozásra loco célból vagy Magyarország területét érintő tranzit céljából kerül-e sor,(33) amely kritériumok – meglátásom szerint – valójában az áruk szállítható mennyiségéhez és ahhoz a helyhez kapcsolódnak, ahova azokat szállítani kell. Ennélfogva – ugyanúgy mint a kérdést előterjesztő bíróság, amely az áruk szabad mozgása szempontjából intéz kérdést a Bírósághoz – úgy vélem, hogy az alapeljárásban szóban forgó adó nem a külföldi fuvarozók által nyújtott szolgáltatásra, hanem az ezen a területen az ő közreműködésükkel mozgó termékekre vonatkozik.

60. Ezen túlmenően – az Istanbul Lojistikhoz és a Bizottsághoz hasonlóan – megjegyzem, hogy a Bíróság már megállapította, hogy „az olyan adó, amely nem az árut mint olyat, hanem az áruval kapcsolatos szükségszerű tevékenységet terheli, az [EUMSZ 30. cikk] hatálya alá tartozhat”.(34) Márpedig az áruszállítás – álláspontom szerint – ilyen tevékenységet képez, amennyiben az elválaszthatatlanul kapcsolódik az áruk máshová való elviteléhez, ekként pedig szabad mozgásukhoz. Mivel számomra úgy tűnik, hogy még annak megállapítása esetén is, hogy a vitatott adó esetében kizárólag a szállítás képezi az adóztatandó tényállást, ez a megállapítás nem képezne akadályát annak, hogy ezt az adót az említett 30. cikk és a Társulási Tanács 1/95 határozatának 4. cikke értelmében vett vámmal azonos hatású díjnak lehessen minősíteni.(35)

61. Ez a két kormány tovább előadja, hogy a szóban forgó adót nem amiatt vetik ki, hogy az áruk átlépik a határt, amint azt a Bíróság ítélkezési gyakorlata megköveteli. Az adóztatás nem a magyar határ átlépésének cselekményéhez, hanem a Magyarország területén való mozgáshoz kapcsolódik, figyelemmel arra, hogy ez a mozgás károsíthatja az utak és a környezet állapotát.

62. Ez az elemzés azonban ellentétes a kérdést előterjesztő bíróság által elfogadottal, amint az különösen az általa előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések szövegéből kitűnik. Ezenfelül megjegyzem, hogy az említett adót minden esetben a „Magyarország területére való belépéskor” „az oda-, illetve a visszaútra” kell megfizetni, mind a loco, mind pedig tranzit céljából sorra kerülő fuvarozás esetén, mégpedig kizárólag a harmadik országokban nyilvántartásba vett gépjárművek esetén.(36) Számomra tehát világos az áruk mozgásával fennálló tartalmi összefüggés.(37)

63. Ezen túlmenően – amint azt a kérdést előterjesztő bíróság, az Istanbul Lojistik és a Bizottság hangsúlyozza – az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a vámmal azonos hatású díjaknak az EUMSZ 30. cikkben előírt tilalma kiterjed a közvetlenül valamely harmadik államból származó azon áruk mozgására, amelyek – mint a jelen ügyben – pusztán áthaladnak valamely tagállam területén azzal a céllal, hogy azután más tagállamokba exportálják azokat. A Bíróság ugyanis megállapította, hogy a tagállamok közötti vámunió szükségszerűen magában foglalja, hogy biztosított legyen közöttük az áruk szabad mozgása, amely az említett Szerződés egyik legfontosabb alapelvét képezi, és amelynek következménye az áruk Európai Unión belüli átmenő forgalmának a szabadságára vonatkozó általános elv fennállása.(38) Álláspontom szerint ugyanezt a megközelítést kell elfogadni a Társulási Tanács 1/95 határozatának 4. cikkét illetően, mivel máskülönben sérülne az EGK–Törökország társulási megállapodásból eredő vámunió megfelelő működése, amint azt a Bíróság a harmadik országokkal kötött más megállapodásokkal összefüggésben már elismerte.(39)

64. Hozzáfűzöm, hogy hatástalan a magyar kormány azon érve, amely szerint olyan „illetékről” van szó(40), amelyet többek között a közúthálózat karbantartása és fejlesztése igazol, mivel a Bíróság fent említett ítélkezési gyakorlata értelmében az érintett intézkedésnek sem a célja, sem pedig a nemzeti hatóságok általi elnevezése nem meghatározó.(41)

65. A teljesség érdekében pontosítom, hogy a Bizottsághoz hasonlóan magam is azon a véleményen vagyok, hogy az alapeljárásban szóban forgóhoz hasonló nemzeti szabályozás nem tartozik a vámmal azonos hatású díjak tilalmával kapcsolatos kivételek okainak a körébe, amelyek lehetőségét a Bíróság elismerte(42) konkrét és szigorú alkalmazási feltételek mellett.(43) A Bíróság konkrétan már megállapította, hogy az úthálózat javítására és karbantartására alapított indokok nem tehetik lehetővé konkrét adónak az érintett területen kívülre árukat szállító gazdasági szereplőkkel szembeni kivetését, amennyiben ez a szolgáltatás nem kizárólag e gazdasági szereplők javát szolgálja, tehát nem igazolhatja részükről pénzbeli ellenszolgáltatás fennállását.(44)

66. Következésképpen – figyelemmel a Bíróságnak az EUMSZ 30. cikkel kapcsolatos ítélkezési gyakorlatára – azon a véleményen vagyok, hogy az alapeljárásban szóban forgóhoz hasonló nemzeti intézkedés ténylegesen a Társulási Tanács 1/95 határozatának 4. cikke értelmében vett vámmal azonos hatású díjnak minősül, valamint hogy ennélfogva azt – az Európai Unió és a Török Köztársaság között fennálló vámunió hatálya alá tartozó árukat illetően – tiltja az említett cikk.

2. A behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedés fennállásáról és a Társulási Tanács 1/95 határozatának 5. és 7. cikkére tekintettel fennálló esetleges igazolhatóságáról (második kérdés)

67. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésnek – a Társulási Tanács 1/95 határozatának 5. és 7. cikkére vonatkozó – egymást követő két részét a kérdést előterjesztő bíróság kizárólag arra az esetre terjeszti elő, ha a Bíróság úgy ítélné meg, hogy az alapeljárás tárgyát képező nemzeti intézkedést nem kell az ugyanezen határozat 4. cikke értelmében vett vámmal azonos hatású díjnak minősíteni.

68. Mivel azt javaslom a Bíróságnak, hogy az előterjesztett első kérdésre akként válaszoljon, hogy az említett intézkedés ilyen jellegű díjat képez, azt indítványozom, hogy az Istanbul Lojistik által megfogalmazott kifogás ellenére – amely társaság úgy véli, hogy ebben a kérdésben mindenképpen határozatot kellene hozni – a Bíróság ne adjon válasz a második kérdésre. Amint azonban maga ez a fél is utal rá, a Bíróságnak az EUM-Szerződés áruk szabad mozgásáról szóló rendelkezései közötti kapcsolatra vonatkozó ítélkezési gyakorlatából kitűnik, hogy a jelen ügyben szóban forgóhoz hasonló adójellegű intézkedések főszabály szerint különös – azaz az EUMSZ 30. cikkben szereplő – rendelkezések hatálya alá tartoznak, nem pedig az EUMSZ 34. és EUMSZ 36. cikk szerinti, a behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozások tilalmának hatálya alá, így módon valamely nemzeti intézkedést csak akkor kell ez utóbbiakra tekintettel vizsgálni, ha az előbbi cikk nem alkalmazandó. (45) Tudva azt, hogy az említett cikkek lényegileg azonosak a Társulási Tanács 1/95 határozatának 4., 5. és 7. cikkével, a fentiekből következik, hogy az első kérdésre adott igenlő válasz haszontalanná tenné a második kérdésre adott választ. Mindazonáltal – a kérdést előterjesztő bíróság által vázolt eset lefedése céljából – másodlagos jelleggel megvizsgálom azt.

a) A Társulási Tanács 1/95 határozata 5. cikkének értelmezéséről (a második kérdés első része)

69. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdés első része azt a kérdést veti fel, hogy a harmadik országban nyilvántartásba vett és Magyarország mint tranzitállam területén áthaladó gépjárművekre kivetett adó minősülhet-e a Társulási Tanács 1/95 határozatának 5. cikke értelmében vett, a behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedésnek, és hogy azt ekként tiltja-e ez a rendelkezés.

70. Határozatának indokolásában a kérdést előterjesztő bíróság összefüggést állapít meg az említett 5. cikk és az EUMSZ 34. cikk között,(46) amelyek rendelkezései lényegileg ténylegesen azonosak.(47) Figyelemmel egyenértékűségükre, a Társulási Tanács 1/95 határozatának 66. cikkében előírtaknak megfelelően ez utóbbi 5. cikkét a Bíróság EUMSZ 34. cikkel kapcsolatos ítélkezési gyakorlata tükrében kell értelmezni.(48)

71. Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében minden olyan tagállami szabályozást, amely közvetlenül vagy közvetve, ténylegesen vagy potenciálisan akadályozhatja az Európai Unión belüli kereskedelmet, a mennyiségi korlátozással azonos hatású intézkedésnek kell tekinteni.(49) Meglátásom

szerint analógia útján ugyanennek kell arra a tagállami szabályozásra vonatkoznia, amely azzal a kockázattal jár, hogy – azonos körülmények között – akadályozza a kereskedelmet az EGK–Törökország társulási megállapodásból eredő vámunióban.

72. A jelen ügyben a magyar kormány a mennyiségi korlátozással azonos hatású intézkedésnek való minősítés elvetése céljából azzal érvel, hogy az alapeljárásban szóban forgó gépjárműadó ugyan valószínűleg hatást gyakorol az áruk szabad mozgására, ami tükröződhet bizonyos termékek árában, ez a hatás azonban túlságosan véletlenszerű és túlságosan közvetett ahhoz, hogy a Bíróság e területre vonatkozó ítélkezési gyakorlata értelmében azt kifogásolni lehessen.⁽⁵⁰⁾ Az olasz kormány szintén arra hivatkozik, hogy a vitatott normából eredő díj a szállítóeszközt, nem pedig az azzal szállított árut sújtja.

73. Feltéve azonban, hogy a Bíróság úgy ítéli meg, hogy az alapeljárásban szóban forgó szabályozás nem tartozik a Társulási Tanács 1/95 határozata 4. cikkének hatálya alá, úgy vélem, hogy ez a szabályozás korlátozhatja az Unió és a Török Köztársaság közötti kereskedelmet, ami ellentétes az említett határozat 5. cikkével. Az Istanbul Lojistikhoz és a Bizottsághoz hasonlóan ugyanis úgy vélem, hogy a vitatott adót ebben az esetben olyan intézkedésnek kell minősíteni, amely akadályozhatja az említett kereskedelmet, amennyiben a Törökországban nyilvántartásba vett gépjárművekkel szállított áruk esetében többletköltségeket keletkeztet, ekként pedig növeli ezek végső árát.⁽⁵¹⁾ Ezenfelül, még ha ez a magyar szabályozás elsődlegesen a török fuvarozók által nyújtott szállítási szolgáltatásokat érinti is, véleményem szerint minősülhet ilyen intézkedést képező szabályzásnak, mivel az áruk szabad mozgásának gyakorlása szükségszerűen kapcsolódik az áruk szállításához.⁽⁵²⁾ Ily módon számomra úgy tűnik, hogy a szóban forgó többletterhelés korlátozó hatása nem túlságosan közvetett ahhoz, hogy figyelembe lehessen venni.

74. E tényezőkre tekintettel másodlagosan annak elismerését javaslom, hogy az alapeljárásban szóban forgóhoz hasonló adó végrehajtása minősülhet a Törökországgal létrejött vámunió hatálya alá tartozó áruk behozatalára vonatkozó, a Társulási Tanács 1/95 határozatának 5. cikke értelmében vett mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedésnek, ekként pedig hogy az e rendelkezésben előírt tilalom hatálya alá tartozhat.

b) *A Társulási Tanács 1/95 határozata 7. cikkének értelmezéséről (a második kérdés második része)*

75. Arra az esetre, ha a Bíróság úgy ítélné meg, hogy az alapeljárásban szóban forgó adó ténylegesen a Társulási Tanács 1/95 határozatának 5. cikkében tiltott mennyiségi korlátozással azonos hatású intézkedést képez, az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdés második része ezután annak meghatározására kéri a Bíróságot, hogy ezen intézkedés alkalmazása ugyanakkor érvényesen igazolható-e – az ugyanezen határozat 7. cikkében szereplő rendelkezésekre tekintettel – a közlekedésbiztonságra és bűnüldözésre alapított indokok alapján.

76. A kérdést előterjesztő bírósághoz, az Istanbul Lojistikhoz és a Bizottsághoz hasonlóan úgy vélem, hogy a Társulási Tanács 1/95 határozatának 66. cikkében előírt szabály értelmében e határozat 7. cikkét a Bíróság EUMSZ 36. cikkel kapcsolatos ítélkezési gyakorlatának megfelelően kell értelmezni, amennyiben az említett 7. cikk szövege lényegében hasonló az utóbbiéhoz.⁽⁵³⁾

77. Ebből az ítélkezési gyakorlatból következik, hogy az EUMSZ 36. cikkben felsorolt indokok listája – amely indokok lehetővé teszik a behozatalra, kivitelre és a tranzitárúkra vonatkozó korlátozások megengedését, amennyiben azok közérdekű célokra irányulnak – kimerítő jellegű, és azt főszabály szerint megszorítóan kell értelmezni, mivel az áruk szabad mozgásának elvétől való eltérésről van szó.⁽⁵⁴⁾ Véleményem szerint ugyanezt a megközelítést kell alkalmazni a Társulási Tanács 1/95 határozatának 7. cikkében szereplő lista tekintetében is.

78. Az Istanbul Lojistik azzal érvel, hogy a kivételeknek ezen a listáján nem szerepelnek kifejezetten a vitatott szabályozás igazolásának megkísérlése céljából a magyar hatóságok által a jelen ügyben hivatkozott indokok, azaz – az alapeljárásban a másodfokú adóhatóság által előadott védekezés szerint⁽⁵⁵⁾ – a közlekedésbiztonsággal és a bűnüldözéssel kapcsolatos követelmények.

79. Megjegyzem azonban, hogy a Bíróság már elismerte, hogy a közlekedésbiztonságot az EK 30. cikk (jelenleg EUMSZ 36. cikk) alapján figyelembe lehet venni.(56) Nem lehet ugyanis kizárni, hogy a közlekedésbiztonság hiányának megelőzése az ez utóbbi értelmében vett, a „közrenddel” és/vagy „közbiztonsággal” kapcsolatos célkitűzésekhez kapcsolódjon. Álláspontom szerint ugyanez vonatkozik a bűnüldözés biztosításának szükségességére, amelyet az alapeljárás alperese terjesztett elő igazolásként.(57) Számomra tehát úgy tűnik, hogy az ilyen igazolási okok tartozhatnak az EUMSZ 36. cikknek, analógia útján pedig a Társulási Tanács 1/95 határozata 7. cikkének a tárgyi hatálya alá.

80. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából egyébként kitűnik, hogy az EUMSZ 36. cikkben felsorolt okokon túlmenően nyomós közérdekek is figyelembe vehetők az áruk szabad mozgását képező akadályok igazolása céljából.(58) Úgy vélem, hogy ezt az ítélkezési gyakorlatot át lehet ültetni a Társulási Tanács 1/95 határozatának 7. cikke esetében. Megjegyzem, hogy a Bíróság már megállapította, hogy a bűnözés elleni küzdelem és a közlekedésbiztonság védelme képezhet ilyen jellegű okokat.(59) Az utóbbiakra való hivatkozás lehetősége azonban – főszabály szerint – azon esetek számára van fenntartva, amikor a szóban forgó nemzeti intézkedéseket megkülönböztetés nélkül kell alkalmazni,(60) a jelen ügyben pedig véleményem szerint nem ez a helyzet.(61)

81. Végeredményben nem bizonyosodott be, hogy az alapeljárás alperese által hivatkozott, majd pedig az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésben megismételt követelmények valóban megfelelnek a vitatott szabályozás elfogadásakor a magyar jogalkotó által elérni kívánt célkitűzéseknek. E tekintetben hangsúlyozom, hogy az említett követelmények különféle megfontolásai – minthogy főként költségvetési jellegűek – szerepelnek a gépjárműadóról szóló törvény preambulumban.(62) Márpedig a Bíróság több alkalommal kizárta, hogy gazdasági jellegű érvek igazolhassák az áruk szabad mozgásának valamely akadályát.(63)

82. Mindenesetre az állandó ítélkezési gyakorlat szerint – amint arra a kérdést előterjesztő bíróság emlékeztet – ahhoz, hogy valamely korlátozó intézkedést közérdekű célkitűzéssel lehessen igazolni, annak nemcsak szükségesnek és megfelelőnek kell lennie az elérni kívánt jogszerű célkitűzés megvalósításához, hanem azzal arányosnak is kell lennie.(64) Az EUMSZ 36. cikknek, analógia útján pedig a Társulási Tanács 1/95 határozata 7. cikkének a rendelkezéseire hivatkozni szándékozó nemzeti hatóságnak kell bizonyítania, hogy ezek a kritériumok az adott ügyben ténylegesen teljesülnek.(65)

83. A jelen ügyben – az Istanbul Lojistikhoz és a Bizottsághoz hasonlóan – úgy vélem, hogy a magyar hatóságok nem terjesztettek elő erre vonatkozóan megfelelő bizonyítékot. Számomra úgy tűnik, hogy az érintett adó nem képez megfelelő eszközt a hivatkozott közérdekű célkitűzések megvalósításához, mivel kétséges, hogy ennek az adónak a bármiféle további ellenőrzés nélküli, ráadásul a Magyarországon közlekedő tehergépjárműveknek csupán bizonyos kategóriái – azaz a Magyarországon vagy valamely más tagállamban nyilvántartásba vettektől eltérően a harmadik országban nyilvántartásba vettek tekintetében – szigorúbb szintű kivetése valóban hozzájárulhasson ezen a területen a közlekedésbiztonság javításához és a bűnüldözés elősegítéséhez.

84. Ráadásul még ha a fenti feltételek teljesülnek is, a fent említett két cikk végleges szövegéből következik, hogy egy ehhez hasonló intézkedés nem lehet sem önkényes megkülönböztetés, sem rejtett korlátozás eszköze. Márpedig figyelemmel arra, hogy a Magyarország területén közlekedő gépjárművekre kivetett adó rendszere aszerint változik, hogy az érintett gépjárművet Magyarországon, valamely másik uniós tagállamban, vagy harmadik országban vették-e nyilvántartásba,(66) számomra úgy tűnik, hogy az utóbbi esetben – bizonyított és objektív indok nélkül – alkalmazott eltérő és kedvezőtlenebb bánásmód az önkényes megkülönböztetés egy tényezője(67).

85. E megfontolások – álláspontom szerint – tiltják a magyar hatóságok által hivatkozott igazolások elfogadását. Végezetül azon a véleményen vagyok, hogy amennyiben az alapeljárásban szóban forgó adó a Társulási Tanács 1/95 határozatának 5. cikke értelmében vett, a behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedésnek minősül, a védekezésül előadott indokok nem elegendők ilyen nemzeti intézkedésnek az említett határozat 7. cikke alapján történő igazolásához.

C. Az EGK–Törökország társulási megállapodás 9. cikke tekintetében az állampolgárságon alapuló hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének megsértéséről (negyedik kérdés)

86. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett negyedik kérdés az első és a második kérdés folytatása, amennyiben az ugyanarra a szabályozási keretre – azaz az EK (jelenleg az Unió) és Törökország között megkötött megállapodásokból eredő kötelezettségekre – vonatkozik,⁽⁶⁸⁾ mint az előbbiek. A kérdést előterjesztő bíróság által előterjesztett harmadik kérdés vizsgálata előtt tehát számomra kívánatosnak tűnik ezzel foglalkozni.

87. A Bíróságot lényegében arról kérdezik, hogy az EGK–Törökország társulási megállapodás 9. cikkét – amely az említett megállapodás alkalmazási körében tiltja az állampolgárságon alapuló bármely megkülönböztetést – akként kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes az alapeljárásban szóban forgóhoz hasonló szabályozás, amennyiben az arra kötelezi a külföldön, a jelen ügyben Törökországban nyilvántartásba vett tehergépjárművek üzemeltetőit, hogy különadót fizessenek meg, míg a valamely uniós tagállamban nyilvántartásba vett ilyen gépjárművek üzemeltetői mentesülnek az alól.⁽⁶⁹⁾

88. Határozatának indokolásában a kérdést előterjesztő bíróság pontosítja, hogy arra kíván választ kapni, hogy a vitatott adó megkülönböztető jellegű-e a török fuvarozókkal szemben, valamint hogy azt ennél fogva az EGK–Törökország társulási megállapodás 9. cikkével és az EUMSZ 18. cikkel összeegyeztethetetlennek kell-e tekinteni. E két cikk tartalma ugyanis egyenértékű, mivel ezen utóbbi (1) bekezdése kimond egy elvet, amely szerint a Szerződések alkalmazási körében tilos az állampolgárság alapján történő bármely megkülönböztetés⁽⁷⁰⁾. Hozzáfüzöm, hogy az említett megállapodás 9. cikke kifejezetten hivatkozik ugyanerre, az „[EGK-t] létrehozó [S]zerződés 7. cikkében rögzített [a hátrányos megkülönböztetés tilalmának] elv[é]re”, amely cikk szövege az EUMSZ 18. cikkének felel meg.⁽⁷¹⁾

89. A Bizottság úgy véli, hogy nem kell konkrét választ adni az előzetes döntéshozatalra előterjesztett negyedik kérdésre, mivel az állampolgárságon alapuló esetleges hátrányos megkülönböztetéssel kapcsolatos problémakört már az első két kérdéssel összefüggésben meg kellene vizsgálni, ha a Bíróság azt állapítaná meg, hogy az érintett nemzeti szabályozás a Társulási Tanács 1/95 határozata 4–7. cikkének, ekként pedig az EGK–Törökország társulási megállapodásnak⁽⁷²⁾ a hatálya alá tartozik.

90. Különösen igaz az, hogy a tagállamok csak akkor fogadhatnak el az áruk szabad mozgását korlátozó, az EUMSZ 36. cikkben felsorolt valamely okkal igazolható intézkedéseket, ha azok nem képezik önkényes megkülönböztetés eszközét,⁽⁷³⁾ amely kritériumot a második kérdés második részével összefüggésben kell elemezni,⁽⁷⁴⁾ ha a Bíróság arról határozatot kíván hozni.

91. Tekintettel az általam az első kérdés tekintetében javasolt igenlő válaszra, nem tartom hasznosnak a negyedik kérdés megválaszolását, mivel elegendő, ha a Bíróság megállapítja, hogy a kérdést előterjesztő bíróság által egymás után hivatkozott valamennyi ok közül az uniós jognak való megfelelés hiányának egyetlen oka is fennáll. Még pontosabban: ha a Bíróság – amint azt javaslom – úgy véli, hogy a szóban forgó szabályozás a Társulási Tanács 1/95 határozatának 4. cikkében kimondott, a vámmal azonos hatású díjak tilalmába tartozik, akkor véleményem szerint – az EUMSZ 18. cikk és az EUM-Szerződésnek az alapvető mozgási szabadságokról szóló rendelkezései közötti kapcsolatra vonatkozó ítélkezési gyakorlat⁽⁷⁵⁾ tükrében – nem kell értelmezni az EGK–Törökország társulási megállapodás 9. cikkét.

D. Az EUMSZ 3. cikk (2) bekezdésére és az 1072/2009 rendelet 1. cikkének (2) bekezdésére és 1. cikke (3) bekezdésének a) pontjára tekintettel az Unió és a tagállamok közötti hatáskörmegosztásról (harmadik kérdés)

92. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat indokolásából kitűnik, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdést csak arra az esetre terjesztik elő, ha a Bíróság úgy ítélné meg, hogy az alapeljárásban szóban forgó adó nem képez a Társulási Tanács 1/95 határozatának 4. cikke, illetve 5. cikke értelmében vett vámmal azonos hatású díjat, sem a behozatalra vonatkozó

mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedést. A Bíróság elé terjesztett első kérdésre általam adni javasolt igenlő válaszra tekintettel véleményem szerint nem kell megválaszolni a harmadik kérdést. Mindazonáltal a teljesség érdekében ismertetek néhány észrevételt erről a témáról.

93. A harmadik kérdés lényegében a nemzetközi közúti árufuvarozás területén harmadik országokkal kötött megállapodásokat illetően az Unió és a tagállamok közötti hatáskörmegosztásra vonatkozik. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az alapeljárás alperese – azaz a másodfokú adóhatóság – állítása szerint Magyarország szabadon szabályozhatja a nemzetközi árufuvarozást kétoldalú megállapodások révén az EUMSZ 4. cikk (2) bekezdésének g) pontja alapján, amely szerint „[a]z Unió és a tagállamok között megosztott hatáskörök [egyéb területek mellett] a [közlekedés területén] alkalmazandók”, valamint az 1072/2009 rendelet rendelkezéseire tekintettel. Ezt az álláspontot a magyar és az olasz kormány, valamint a Bizottság is osztja. Az Istanbul Lojistik ezzel szemben azzal érvel, hogy az Unió az említett területen hallgatólagos kizárólagos hatáskörrel rendelkezik.

94. A kérdést előterjesztő bíróság konkrétan azt kívánja meghatározni, hogy a magyar hatóságok továbbra is jogosultak-e végrehajtani azt a kétoldalú megállapodást, amelyet Magyarország 1968-ban írt alá a Török Köztársasággal, és amely 18. cikkének 3. bekezdése előírja, hogy a Magyarország területén át árufuvarozást végző török járművek után adót kell fizetni.(76) A kérdést előterjesztő bíróság arra kíván választ kapni, hogy az alapeljárás tárgyát képező adóztatás ennél fogva végrehajtható-e ezen rendelkezés alapján.

95. E tekintetben ez a bíróság az Uniónak a nemzetközi megállapodások megkötésére irányuló, az EUMSZ 3. cikk (2) bekezdésében(77) előírt kizárólagos hatáskörére hivatkozik, és megemlíti, hogy a Bíróság ítélkezési gyakorlata értelmében „[m]inden esetben amikor a Szerződésben meghatározott valamely közös politika végrehajtása érdekében a Közösség olyan rendelkezéseket hoz, amelyek bármely formában közös szabályokat állapítanak meg, a tagállamok sem egyénileg, sem pedig közösen nem jogosultak többé szabályokat érintő, kötelezettségeket tartalmazó megállapodásokat kötni a harmadik államokkal”(78). Emlékeztetek arra, hogy az ekként kimondott elvet a Bíróság végső soron keretek közé szorította, és pontosította többek között, hogy mivel az Unió csak átruházott hatáskörökkel rendelkezik,(79) az Unió esetleges – ráadásul kizárólagos – hatáskörének az érintett rendelkezések konkrét elemzésén kell alapulnia(80).

96. Kérelmének alátámasztására a kérdést előterjesztő bíróság kifejti, hogy az 1072/2009 rendelet a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályait állapította meg, amelyek az Unió egészében érvényesek, valamint hogy a rendelet (3) preambulumbekzdésének(81) és 1. cikke (2) bekezdése első mondatának(82) megfelelően ezt a rendeletet minden olyan tagállamban alkalmazni kell, amelynek területén – mint ahogyan az alapeljárásban Magyarország esetében volt – valamely jármű harmadik országból tagállamba (vagy fordítva) történő árufuvarozást végez.(83)

97. Konkrétabban arról kérdezi a Bíróságot, hogy – noha az Unió alkotott jogszabályt a kérdésben – a magyar hatóságok továbbra is alkalmazhatják-e a magyar–török egyezményt(84) az 1072/2009 rendelet 1. cikke (3) bekezdésének a) pontjára hivatkozva, amelynek értelmében: „[a] (2) bekezdésben említett egyezmény megkötéséig ez a rendelet nem érinti [...] egy tagállamból harmadik országba vagy harmadik országból egy tagállamba történő olyan fuvarozásokra vonatkozó rendelkezések, amelyek a tagállamok és az érintett harmadik országok által megkötött kétoldalú egyezményekben szerepelnek”(85).

98. Az 1072/2009 rendelet 1. cikke (2) bekezdésének második mondatából következik ugyanis, hogy a rendelet „nem alkalmazandó a berakodás és kirakodás helye szerinti tagállam területén végzett fuvarozásra mindaddig, amíg nem kötötték meg a Közösség és az érintett harmadik ország között szükséges egyezményt”(86), szemben a rendeletnek az ugyanezen bekezdés első mondatában előírt, azon helyzetekkel kapcsolatos alkalmazandóságától, amelyekben valamely uniós tagállamon csak mint tranzitállamon haladnak át.(87)

99. Az említett második mondat azonban álláspontom szerint nem releváns a jelen ügyben, mivel – amint azt az Istanbul Lojistik jelzi, és ahogyan azt a maga a kérdést előterjesztő bíróság elismeri –

Magyarország területe itt pusztán tranzitútvonalat képezett, nem pedig az érintett áruk berakodásának vagy kirakodásának helyét.

100. A magyar és az olasz kormányhoz, valamint a Bizottsághoz hasonlóan kiváltképpen azt hangsúlyozom, hogy az alapeljárás nem tartozik az 1072/2009 rendelet tárgyi hatálya alá, mivel e rendelet 2. cikkének 1. pontja előírja, hogy ez a rendelet kizárólag a valamely uniós tagállamban nyilvántartásba vett, áru fuvarozásra használt járművekre vonatkozik,⁽⁸⁸⁾ míg a vitatott határozatokkal a magyar adó hatálya alá vont járművet Törökországban vették nyilvántartásba.

101. Következésképpen másodlagosan úgy vélem, hogy mivel az 1072/2009 rendeletet nem kell alkalmazni az alapeljárásban szóban forgóhoz hasonló esetben, annak rendelkezéseivel nem lehet ellentétes, hogy a magyar hatóságok a magyar–török egyezmény 18. cikkének (3) bekezdésére támaszkodjanak a jelen ügyben szóban forgó, vitatott adó kivetése céljából.

V. Véggövetkeztetések

102. A fenti megfontolásokra tekintettel azt javaslom a Bíróságnak, hogy a Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Magyarország) által előterjesztett kérdésekre a következő választ adja:

Az EK–Törökország Társulási Tanács vámunió zárószakaszának bevezetéséről szóló, 1995. december 22-i 1/95 határozatának 4. cikkét akként kell értelmezni, hogy az említett vámunió hatálya alá tartozó árukkal szembeni, vámmal azonos hatású díjnak minősül, tehát e cikk által tiltott az alapeljárásban szóban forgóhoz hasonló azon gépjárműadó, amelyet a harmadik országban nyilvántartásba vett és Magyarország mint tranzitállam területén valamely másik tagállamba való eljutás céljából áthaladó tehergépjárművek üzemeltetőivel szemben vetnek ki, és amelyet a magyar határ minden egyes átlépésekor meg kell fizetni.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre adott válasza tekintettel nem kell megválaszolni az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második, harmadik és negyedik kérdést.

1 Eredeti nyelv: francia.

2 Az 1963. szeptember 12-én Ankarában egyrészt a Török Köztársaság, másrészt az EGK tagállamai és a Közösség között létrejött, valamint az utóbbi nevében az 1963. december 23-i 64/732/EGK tanácsi határozattal (HL 1964. 217., 3685. o.) megkötött, jóváhagyott és megerősített megállapodás.

3 A folyamatban lévő CX ügyben (C-629/16) hasonló problémával fordultak a Bírósághoz.

4 A Társulási Tanács vámunió zárószakaszának bevezetéséről szóló, 1995. december 22-i 1/95 határozata (HL 1996. L 35., 1. o.).

5 2009. október 21-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2009. L 300., 72. o.).

6 A Közösség nevében az 1972. december 19-i 2760/72/EGK tanácsi rendelettel (HL 1972. L 293., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 11. kötet, 41. o.) megkötött, jóváhagyott és megerősített jegyzőkönyv.

7 Az említett jegyzőkönyv 62. cikkének megfelelően.

-
- [8](#) A magyar kormány e tekintetben az ezen egyezmény kihirdetéséről szóló 1969. évi 29. törvényerejű rendelet (a Magyar Közlöny 1969. évi 78. száma [X. 11.]) rendelkezéseire hivatkozik.
-
- [9](#) A MagyarKözlöny 1991. évi 145. száma (XII. 26.).
-
- [10](#) A MagyarKözlöny 1988. évi 15. száma (IV. 21.).
-
- [11](#) A MagyarKözlöny 2009. évi 107. száma (VII. 29.).
-
- [12](#) Díj ellenében végzett közúti árutovábbítási, a saját számlás áruszállítási, valamint az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenységről, továbbá az ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról szóló 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet, a Magyar Közlöny 2011. évi 146. száma (XII. 7.).
-
- [13](#) Pontosítom, hogy az uniós jogban a „járművek összekapcsolt kombinációjának” fogalma többek között az 1072/2009 rendelet 2. cikkének 1. pontjában szerepel.
-
- [14](#) Lásd az említett törvény 1. §-ának (1) és (2) bekezdését.
-
- [15](#) Az olasz kormány álláspontja szerint az a körülmény, hogy a valamely másik uniós tagállamban nyilvántartásba vett áruszállító gépjármű használója mentesül az adó megfizetése alól a Magyarország területén való tranzit esetében, a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló, 1999. június 17-i 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 1999. L 187., 42. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 4. kötet, 372. o.; helyesbítés: HL 2008. L 51., 27. o.) 5. cikke alapján igazolható, amely cikk előírja, hogy az ezen irányelv 3. cikkében felsorolt járműveket terhelő adókat „csak a bejegyzés szerinti tagállam alkalmazhatja”.
-
- [16](#) A gépjárműadóról szóló törvény II. fejezetében szereplő rendelkezéseknek megfelelően, amely törvény lényegét a jelen indítvány 22–25. pontja tartalmazza.
-
- [17](#) Lásd a gépjárműadóról szóló törvény III. fejezetét, amelynek lényegét a jelen indítvány 26. és azt követő pontjai tartalmazzák. Amint azt a Bizottság megjegyzi, e törvény 15. §-ának (3) bekezdése a Magyarország területére való belépési ponttól számítva egy 5 km-es „türelmi zónát” is létrehoz, ahol szankció kiszabására nem kerül sor.
-
- [18](#) Lásd a gépjárműadóról szóló törvény 17. §-ának (2) bekezdését.
-
- [19](#) Lásd a jelen indítvány 30. és azt követő pontjait.
-
- [20](#) Amint arra a kérdést előterjesztő bíróság emlékeztet, az állandó ítélkezési gyakorlatból következik, hogy a belső piacra vonatkozó uniós jogi rendelkezéseknek adott értelmezés átültethető az Unió és valamely harmadik állam közötti megállapodás értelmezésére, amennyiben a szóban forgó megállapodás ilyen értelmű kifejezett rendelkezéseket tartalmaz (lásd többek között: 2013. szeptember 24-i Demirkan ítélet, C-221/11, EU:C:2013:583, 44. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[21](#) Az EUMSZ 30. cikk ugyanis a tagállamok között tilt bármilyen behozatali vagy kiviteli vámot és azzal azonos hatású díjat, míg az említett 4. cikk az EGK–Törökország társulási megállapodás részes feleit illetően mondja ki ugyanezt a szabályt.

[22](#) Azaz maga egy tagállam által bevezetett adó, szemben egy, az uniós jog követelményeiből eredő adóval (lásd többek között: 1984. február 21-i St.Nikolaus Brennerei und Likörfabrik ítélet, 337/82, EU:C:1984:69, 15. pont). Számomra úgy tűnik, hogy a jelen ügyben nem vitatják, hogy a szóban forgó nemzeti szabályozás nem ilyen követelményekből ered. Ennek a feltételnek tehát nem fogok külön okfejtéseket szentelni.

[23](#) Lásd többek között: 1969. július 1-jei Bizottság kontra Olaszország ítélet (24/68, EU:C:1969:29, 7. és 9. pont); 2005. november 8-i Jersey Produce Marketing Organisation ítélet (C-293/02, EU:C:2005:664, 55. pont); 2007. június 21-i Bizottság kontra Olaszország ítélet (C-173/05, EU:C:2007:362, 42. pont); 2014. október 2-i Orgacom ítélet (C-254/13, EU:C:2014:2251, 23. és 35. pont).

[24](#) Lásd többek között: 1962. december 14-i Bizottság kontra Luxemburg és Belgium ítélet (2/62 és 3/62, EU:C:1962:45, 827. o., utolsó előtti bekezdés); 1981. február 3-i Bizottság kontra Franciaország ítélet (90/79, EU:C:1981:27, 12. pont); 1991. március 21-i Bizottság kontra Olaszország ítélet (C-209/89, EU:C:1991:139, 7. pont).

[25](#) Lásd a gépjárműadóról szóló törvény II. és III. fejezetének a jelen indítvány 22–25., valamint 26. és azt követő pontjaiban hivatkozott rendelkezéseit.

[26](#) Lásd a jelen indítvány 43. pontját.

[27](#) A magyar–török egyezmény rendelkezéseinek megfelelően.

[28](#) Az Istanbul Lojistik a „Study on the economic impact of an agreement between the EU and the Republic of Turkey” címet viselő, az ICF Consulting Ltd által a Bizottság kérésére kidolgozott és a http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/road_en címen elérhető, 2014. október 14-i tanulmány (különösen v–vi., valamint 39. o.) alapján érvel azzal, hogy a magyar rendszer olyan útkvótákat eredményez, amelyek korlátozzák az Unió és Törökország közötti kereskedelmet, mivel növelik a Törökországból származó áruk költségeit.

[29](#) Lásd a jelen indítvány 53. pontját.

[30](#) Az Istanbul Lojistik és a Bizottság meglátása ugyanígy az, hogy a szóban forgó adó növelheti a szállított termékek önköltségi árát, mivel a külföldi fuvarozónak vagy meg kell fizetnie a megkövetelt összeget, vagy pedig hosszabb, ennél fogva pedig költségesebb alternatív útvonalat kell választania.

[31](#) Lásd analógia útján: 2011. december 21-i Bizottság kontra Ausztria ítélet (C-28/09, EU:C:2011:854, 115. és 116. pont), amelyben a Bíróság megállapította, hogy a alternatív közlekedési eszközök vagy útvonalak fennállása nem zárhatja ki az áruk szabad mozgása korlátozásának lehetőségét.

[32](#) Ebben a kérdésben mindössze arra emlékeztetek, hogy a Bíróság megállapította, hogy az EGK–Törökország társulás fejlesztésének jelenlegi állapotában nincs semmiféle konkrét szabályozás a közlekedés területén, az említett társulás keretében nyújtott közlekedési szolgáltatások azonban nem kerülnek ki a szolgáltatásnyújtásra alkalmazandó általános szabályok, és különösen az EGK–Törökország társulási megállapodás kiegészítő jegyzőkönyve 41. cikke (1) bekezdésének hatálya alól, amely tiltja, hogy a letelepedési szabadsággal és a szolgáltatásnyújtás szabadságával kapcsolatban valamely tagállam új korlátozásokat vezessen be az említett jegyzőkönyvnek az e tagállam tekintetében történő hatálybalépése után (lásd: 2003. október 21-i Abatay és társai ítélet, C-317/01 és C-369/01, EU:C:2003:572, 92–102. pont; 2013. szeptember 24-i Demirkan ítélet, C-221/11, EU:C:2013:583, 37. és azt követő pontok).

[33](#) Lásd a gépjárműadóról szóló törvény 15. §-ának (1) bekezdését.

[34](#) Lásd: Mengozzi főtanácsnok Essent Netwerk Noord és társai ügyre vonatkozó indítványa (C-206/06, EU:C:2008:33, 48–50); 2008. július 17-i Essent Netwerk Noord és társai ítélet (C-206/06, EU:C:2008:413, 44. pont).

[35](#) A belső adóknak minősülő adók tekintetében lásd analógia útján: 2007. november 8-i Stadtgemeinde Frohnleiten és Gemeindebetriebe Frohnleiten ítélet (C-221/06, EU:C:2007:657, 43. és azt követő pontok, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[36](#) Lásd a gépjárműadóról szóló törvény 1., 11. és 15. §-át.

[37](#) Más körülmények fennállásával ellentétben, amelyek esetén a Bíróság arra a következtetésre jutott, hogy az érintett adó a termékekre kivetett belső adók általános rendszerébe tartozik (lásd többek között: 2006. október 5-i Nádasdi és Németh ítélet, C-290/05 és C-333/05, EU:C:2006:652, 40–42. pont; 2007. január 18-i Brzeziński ítélet, C-313/05, EU:C:2007:33, 23–25. pont).

[38](#) Lásd többek között: 2007. június 21-i Bizottság kontra Olaszország ítélet (C-173/05, EU:C:2007:362, 30–32. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat); 2011. december 21-i Bizottság kontra Ausztria ítélet (C-28/09, EU:C:2011:854, 113. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[39](#) Lásd többek között: 1995. október 5-i Aprile ítélet (C-125/94, EU:C:1995:309, 39. és azt követő pontok); 2007. június 21-i Bizottság kontra Olaszország ítélet (C-173/05, EU:C:2007:362, 33. és 40. pont).

[40](#) A magyar kormány azon elgondolás mentén alakítja ki érvelését, hogy a vitatott adó valójában az EUMSZ 110. cikkel kapcsolatos ítélkezési gyakorlat értelmében vett belső adót kivető intézkedést képezhet. Megjegyzem, hogy hasonló – egyébként tiltó jellegű – rendelkezések a Társulási Tanács 1/95 határozatának 50. cikkében is szerepelnek. A Bíróság e tekintetben történő határozathozatalát azonban nem tartom hasznosnak, hogy mivel a kérdést előterjesztő bíróság nem az említett rendelkezések értelmezéséről kérdezi a Bíróságot, továbbá mivel e határozathozatal nem tűnik szükségesnek az alapjogvita megoldásához (lásd analógia útján többek között: 2013. szeptember 19-i Martin Y Paz Diffusion ítélet, C-661/11, EU:C:2013:577, 48. pont). Ráadásul a Magyarországon nyilvántartásba vett gépjárművekre alkalmazandó adózási rendszer olyannyira különbözik a harmadik országban nyilvántartásba vett gépjárművekre alkalmazandótól, hogy azt – álláspontom szerint – lehetetlen „belső adónak” minősíteni (e fogalom

tekintetében lásd többek között: 2008. július 17-i Essent Netwerk Noord és társai ítélet, C-206/06, EU:C:2008:413, 41. pont).

[41](#) Lásd a jelen indítvány 23. lágjegyzetét.

[42](#) Emlékeztetek arra, hogy az EUMSZ 36. cikkben – csakúgy mint a Társulási Tanács 1/95 határozatának 7. cikkében – szereplő indokok (ebben a kérdésben lásd a jelen indítvány 75. és azt követő pontjait) kizárólag a mennyiségi korlátozással azonos hatású intézkedések tekintetében alkalmazandók, a vámmal azonos hatású díjak tekintetében pedig nem (lásd többek között: 1988. június 14-i Dansk Denkavit ítélet, 29/87, EU:C:1988:299, 32. pont).

[43](#) Ily módon a vámmal azonos hatású díjnak minősítés kritériumainak megfelelő pénzügyi teher mentesülhet az ebből eredő tilalom alól, amennyiben az „valamely tényleges szolgáltatás, azzal arányos összegű ellenértéke, vagy olyan belső illetérendszer része, amely rendszeresen, ugyanolyan feltételek szerint vonatkozik a nemzeti, valamint az exportált és importált termékekre, illetve ha azt bizonyos feltételek mellett olyan ellenőrzésekre tekintettel szedik be, amelyeket a közösségi szabályokban előírt kötelezettségek teljesítése érdekében végeztek el” (lásd többek között: 1991. március 21-i Bizottság kontra Olaszország ítélet, C-209/89, EU:C:1991:139, 9. pont; 2005. november 8-i Jersey Produce Marketing Organisation ítélet, C-293/02, EU:C:2005:664, 56. pont).

[44](#) Lásd: 2004. szeptember 9-i Carbonati Apuani ítélet (C-72/03, EU:C:2004:506, 32. pont).

[45](#) Lásd többek között: 1992. december 16-i Lornoy és társai ítélet (C-17/91, EU:C:1992:514, 14. és 15. pont); 2003. június 17-i De Danske Bilimportører ítélet (C-383/01, EU:C:2003:352, 32. és azt követő pontok); 2007. január 18-i Brzeziński ítélet (C-313/05, EU:C:2007:33, 50. pont).

[46](#) A Bizottság – válaszában a második kérdéssel kapcsolatos, másodlagosan előadott elemei körében – nemcsak a behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozásokkal kapcsolatos, a kérdést előterjesztő bíróság által említett e rendelkezésekkel, hanem a kivitelre vonatkozó mennyiségi korlátozásokkal kapcsolatos, a Társulási Tanács 1/95 határozatának 6. cikkében és az EUMSZ 35. cikkben szereplő rendelkezésekkel is foglalkozik. Én azonban célszerűbbnek tartom, hogy észrevételeim a kérdést előterjesztő bíróság által előterjesztett kérdés tárgyára szorítkozzanak.

[47](#) Az EUMSZ 34. cikk ugyanis az uniós tagállamok között tilt a behozatalra vonatkozó minden mennyiségi korlátozást és azzal azonos hatású intézkedést, míg az 5. cikk az EGK–Törökország társulási megállapodás a részes feleit illetően fogalmazza meg ugyanezt a tilalmat.

[48](#) Lásd még a jelen indítvány 51. pontját.

[49](#) Lásd többek között: 2014. január 16-i Juvelta ítélet (C-481/12, EU:C:2014:11, 16. pont); 2016. október 27-i Audace és társai ítélet (C-114/15, EU:C:2016:813, 66. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[50](#) A magyar kormány e tekintetben többek között a következő ítéletekre hivatkozik: 1994. július 14-i Peralta ítélet (C-379/92, EU:C:1994:296, 24. pont); 1999. szeptember 21-i BASF-ítélet (C-44/98, EU:C:1999:440, 21. pont).

[51](#) Lásd még a jelen indítvány 55. pontját.

[52](#) A kérdést előterjesztő bíróság ebben az értelemben helytállóan hangsúlyozza, hogy a Bíróság az áruk szabad mozgásának az EUM-Szerződésben kimondott elvét illetően már több alkalommal megállapította, hogy a közlekedést érintő intézkedések képezhetik e termékek közösségen belüli kereskedelmének akadályát. E tekintetben különösen a 2011. december 21-i Bizottság kontra Ausztria ítéletet (C-28/09, EU:C:2011:854) említi, amelyben a Bíróság gyakorlatilag elismerte, hogy bizonyos szállítási módoknak a meghatározott helyeken való alkalmazását tiltó nemzeti szabályozás akadályozza a szállított áruk szabad mozgását (lásd: 114. és azt követő pontok, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Lásd még a jelen indítvány 60. pontját.

[53](#) Az EUMSZ 34. és EUMSZ 35. cikkben előírt tilalmaktól való eltérést lehetővé tevő, az EUMSZ 36. cikkben felsorolt tényezők ugyanis megegyeznek a Társulási Tanács 1/95 határozatának 5. és 6. cikkében előírt tilalmak tekintetében a határozat 7. cikkében említettekkel. Ráadásul mind az említett 36. cikk, mind pedig az említett 7. cikk előírja, hogy ezek az eltérések nem lehetnek „önkéntes megkülönböztetés vagy a tagállamok közötti kereskedelem rejtett korlátozásának eszközei”, egyrészt a tagállamok körében, másrészt pedig az EGK–Törökország társulási megállapodás szerződő feleinek körében.

[54](#) Lásd többek között: 1981. június 17-i Bizottság kontra Írország ítélet (113/80, EU:C:1981:139, 7. pont); 2016. október 19-i Deutsche Parkinson Vereinigung ítélet (C-148/15, EU:C:2016:776, 29. pont).

[55](#) Lásd a jelen indítvány 39. pontját.

[56](#) Lásd: 1987. június 11-i Gofette és Gilliard ítélet (406/85, EU:C:1987:274, 7. pont).

[57](#) Ebben az értelemben az 1987. június 17-i Bizottság kontra Olaszország ítéletben (154/85, EU:C:1987:292, 13. és 14. pont) és az 1991. április 30-i Boscher ítéletben (C-239/90, EU:C:1991:180, 23. pont) a Bíróság nem zárta ki, hogy a lopott vagyontárgyak kereskedelmének megakadályozására irányuló célkitűzés az említett 36. cikk értelmében vett közrendi indokot képezzen, még ha úgy is vélte, hogy a vitatott intézkedések nem tartották tiszteletben az arányosság elvét.

[58](#) Az 1979. február 20-i Rewe-Zentral (ún. Cassis de Dijon) ítélettel (120/78, EU:C:1979:42, 8. és azt követő pontok) megnyílt lehetőségre a Bíróság később számos alkalommal emlékeztetett (lásd többek között: 2013. április 16-i Las ítélet, C-202/11, EU:C:2013:239, 28. pont).

[59](#) Lásd többek között: 2008. április 10-i Bizottság kontra Portugália ítélet (C-265/06, EU:C:2008:210, 38. pont); 2009. február 10-i Bizottság kontra Olaszország ítélet (C-110/05, EU:C:2009:66, 60. pont); 2015. október 6-i Capoda Import-Export ítélet (C-354/14, EU:C:2015:658, 43. pont).

[60](#) Lásd többek között: 1981. június 17-i Bizottság kontra Írország ítélet (113/80, EU:C:1981:139, 10. pont). Számomra úgy tűnik, hogy a legfrissebb ítélkezési gyakorlatában a Bíróság kevesebb hangsúlyt helyezett erre a feltételre (lásd többek között: 2014. július 1-jei Ålands Vindkraft ítélet, C-573/12, EU:C:2014:2037, 75. és 76. pont; 2015. november 12-i Visnapuu ítélet, C-198/14, EU:C:2015:751, 108. és 110. pont).

[61](#) Lásd még a jelen indítvány 84. pontját.

[62](#) Lásd a jelen indítvány 20. pontját. Írásbeli és szóbeli észrevételeiben a magyar kormány megerősítette, hogy az említett törvény preambuluma jelzi, hogy ezt az adót a közúti infrastruktúra karbantartása céljából rendelkezésre álló költségvetési előirányzatok növeléséhez tartották szükségesnek. A magyar kormány hozzáfűzte, hogy különösen a nehézgépjárművek okozta károk igazolták az adóalap megemelését, hogy – legalábbis közvetetten – a környezettel és a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos problémákat is kezelni lehessen.

[63](#) Lásd többek között: 2001. október 25-i Bizottság kontra Görögország ítélet (C-398/98, EU:C:2001:565, 30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[64](#) Lásd többek között: 2016. június 21-i New Valmar ítélet (C-15/15, EU:C:2016:464, 48. pont).

[65](#) Lásd többek között: 1979. november 8-i Denkvit Futtermittel ítélet (251/78, EU:C:1979:252, 24. pont); 2004. február 5-i Bizottság kontra Olaszország ítélet (C-270/02, EU:C:2004:78, 22. pont és azt követő pontok).

[66](#) E különféle rendszerek tekintetében lásd a jelen indítvány 43. és 55. pontját.

[67](#) A megkülönböztetés egyéb tényezői között megjegyzem, hogy az adó mérséklését írják elő a légrugós rugózási rendszerű, az utakat kevésbé károsító és/vagy a környezetet nem veszélyeztető gépjárművek tekintetében, de csak akkor, ha azokat Magyarországon vették nyilvántartásba (lásd a jelen indítvány 24. és 25. pontját), akkor pedig nem, ha külföldön.

[68](#) Még ha a negyedik kérdés az EGK–Törökország társulási megállapodásra vonatkozik is, az első két kérdés pedig a Társulási Tanács 1/95 határozatával kapcsolatos, ezek a jogforrások szorosan összefüggnek, mivel az említett határozatot azzal a céllal fogadták el, hogy végrehajtsák az említett megállapodást megkötő felek körében létrehozott vámunió zárószakaszát, amint azt mind e határozat címe, mind pedig preambuluma és 1. cikke jelzi.

[69](#) E mentesség tekintetében lásd a jelen indítvány 42. pontját.

[70](#) Az Európai Unió Alapjogi Chartája (a továbbiakban: Charta) 21. cikkének (2) bekezdésében is kimondott elv. A 2016. június 2-i Bizottság kontra Hollandia ítéletben (C-233/14, EU:C:2016:396, 76. pont) a Bíróság emlékeztetett arra, hogy az EUMSZ 18. cikkben kimondott tilalom minden olyan helyzetben alkalmazandó, amely az uniós jog tárgyi hatálya alá tartozik.

[71](#) Az említett megállapodás kiegészítő jegyzőkönyvének 37. cikke ezen elv különös alkalmazását írja elő a munkavállalás területén, és kimondja, hogy „[a] munkafeltételek és javadalmazás tekintetében a Közösségben foglalkoztatott török állampolgárságú munkavállalók esetében az egyes tagállamok által alkalmazott szabályok nem tesznek különbséget állampolgársági alapon az ilyen munkavállalók és azon munkavállalók között, akik a Közösség más tagállamainak állampolgárai”.

[72](#) E tekintetben a 2014. április 30-i Pflieger és társai ítéletet (C-390/12, EU:C:2014:281, 31–36. pont) említi, amelyben a Bíróság emlékeztet arra, hogy amennyiben valamely tagállam nyomós közérdeken alapuló kényszerítő okokra hivatkozik az olyan szabályozás igazolása érdekében, amely akadályozhatja a Szerződésekben előírt valamely szabadság gyakorlását, az ilyen igazolást az általános uniós jogelvek, és különösen a Charta által biztosított alapvető jogok fényében kell értelmezni, amely utóbbiak között szerepel az állampolgárságon alapuló hátrányos megkülönböztetés tilalmának elve.

[73](#) Ezzel egyenértékű szabály szerepel a Társulási Tanács 1/95 határozatának 7. cikkében, valamint az EGK–Törökország társulási megállapodás kiegészítő jegyzőkönyve 29. cikkének végén egyaránt.

[74](#) Lásd a jelen indítvány 75. és azt követő pontjait.

[75](#) Lásd többek között: 2014. június 19-i Strojírny Prostějov és ACO Industries Tábor ítélet (C-8-i53/13 et C-80/13, EU:C:2014:2011, 31. és azt követő pontok); 2014. december 18-i Generali-Providencia Biztosító ítélet (C-470/13, EU:C:2014:2469, 30. és azt követő pontok); 2015. október 29-i Nagy ítélet (C-583/14, EU:C:2015:737, 24. pont), amelyek emlékeztetnek arra, hogy az EUMSZ 18. cikket nem kell alkalmazni, amennyiben az EUM-Szerződésnek az áruk, a személyek, a szolgáltatások vagy a tőke szabad mozgásával kapcsolatos rendelkezései alkalmazandók, és a megkülönböztetés tilalmával kapcsolatos különös szabályokat írnak elő.

[76](#) E török gépjárműveknek üresfutás esetén is meg kell fizetniük a „fuvarozási tevékenység után és az utak fenntartásával, illetve javításával járó költségek fedezésére” szolgáló adókat. Az említett 18. cikk 3. bekezdése értelmében a Törökország területén áru fuvarozást végző magyar járműveknek is a Törökországban hatályban lévő ugyanilyen jellegű adókat kell fizetniük. Ugyanezen cikk 2. bekezdéséből kitűnik, hogy az e megállapodásban részes fél valamelyikében nyilvántartásba vett járművek ugyanakkor mentesülnek „a vonatkozó fuvarozási tevékenység után vagy a gépjármű birtoklásának jogáért, illetve az utak használatáért fizetendő” adók alól, ha a másik szerződő fél területe képezi a végső célállomást.

[77](#) Az említett (2) bekezdés értelmében „[a]z Unió szintén kizárólagos hatáskörrel rendelkezik nemzetközi megállapodás megkötésére, ha annak megkötését valamely uniós jogalkotási aktus írja elő, vagy ha az hatásköreinek belső gyakorlásához szükséges, illetve annyiban, amennyiben az a közös szabályokat érintheti, vagy azok alkalmazási körét megváltoztathatja”.

[78](#) A kérdést előterjesztő bíróság az 1971. március 31-i Bizottság kontra Tanács ítélet (ún. AETR-ítélet) (22/70, EU:C:1971:32) 17–19. pontját említi.

[79](#) Az EUSZ 5. cikk (1) és (2) bekezdése értelmében.

[80](#) Lásd többek között a Jääskinen főtanácsnoknak az 1/13. sz. véleményre ([harmadik államoknak a Hágai Egyezményhez való csatlakozása], EU:C:2014:2292, 58. és azt követő pontok) vonatkozó állásfoglalásában, a 2014. október 14-i 1/13. sz. véleményben [(harmadik államoknak a Hágai

Egyezményhez való csatlakozása) (EU:C:2014:2303, 71. és azt követő pontok)] és a 2017. február 14-i 3/15. sz. véleményben (megjelent művekhez való hozzáféréseinek megkönnyítéséről szóló marrákési egyezmény (EU:C:2017:114, 108. pont]) hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

81 E (3) preambulumbekzdés szerint: „A nemzetközi közúti árufuvarozás egységes, az egész Közösségre kiterjedő keretének biztosítása érdekében [az 1072/2009] rendeletet a Közösségen belüli minden nemzetközi árufuvarozásra alkalmazni kell. A tagállamok és a harmadik országok közötti kétoldalú megállapodások továbbra is nagymértékben kiterjednek a tagállamok és a harmadik országok közötti fuvarozásra. Ezért ez a rendelet mindaddig nem alkalmazható a fuvarozás berakodás és kirakodás helye szerinti tagállam területén végzett szakaszára, ameddig nem kötötték meg a Közösség és a kérdéses harmadik országok közötti szükséges megállapodásokat. Alkalmazandó azonban a tranzittagállamokon belül”.

82 Az említett első mondat értelmében az 1072/2009 rendeletet alkalmazni kell „egy tagállamból harmadik országba vagy harmadik országból tagállamba történő fuvarozás esetén a tranzittagállamok területén végzett útszakaszokra [...]”.

83 Emlékeztetek arra, hogy a jelen ügyben a vitatott adó hatálya alá tartozó jármű Törökországból Németországba indult Magyarországon keresztül.

84 A kérdést előterjesztő bíróság és az Istanbul Lojistik nem ért egyet abban a kérdésben, hogy ezt a lehetőséget megerősíti vagy elveti-e az ICF Consulting Ltd-nek a jelen indítvány 28. lábjegyzetében említett jelentése (lásd az említett jelentést: 6. o., 2.1 pont és 8. o., 2.2 pont).

85 A magyar kormány előadja, hogy az Unió azon az alapon nem rendelkezik kizárólagos hatáskörrel ezen a területen, hogy az 1072/2009 rendeletnek ez a rendelkezése – amely kifejezetten figyelembe veszi a tagállamok és a harmadik országok között létrejött kétoldalú megállapodásokat – előírja, hogy ezek megállapodások mindaddig hatályban maradnak, ameddig azok helyébe uniós szinten elfogadott rendelkezések nem lépnek.

86 Kiemelés tölem. Hasonló rendelkezések szerepeltek már az 1072/2009 rendelettel felváltott, a tagállamok területére vagy területéről történő, illetve a tagállamok területén áthaladó, Közösségen belüli közúti árufuvarozási piacra való bejutásról szóló, 1992. március 26-i 881/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 95., 1. o.; magyar nyelvű kiadás 7. fejezet, 1. kötet, 370. o.) harmadik preambulumbekzdésében és 1. cikkében.

87 Lásd még a rendeletnek a jelen indítvány 81. lábjegyzetében említett (3) preambulumbekzdését.

88 Az említett 1. pont ugyanis a „jármű” e rendelet értelmében vett fogalmát a következőképpen határozza meg: „valamely tagállamban nyilvántartásba vett gépjármű, vagy járművek olyan összekapcsolt kombinációja, amelynek legalább a gépjármű részét valamely tagállamban vették nyilvántartásba, és amely kizárólag árufuvarozásra szolgál”.