



Datum van inontvangstneming : 17/03/2016

Zaak C-65/16

Samenvatting van het verzoek om een prejudiciële beslissing overeenkomstig artikel 98, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering van het Hof van Justitie

Datum van indiening:

8 februari 2016

Verwijzende rechter:

Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Hongarije)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

18 januari 2016

Verzoekende partij:

Istanbul Lojistik Ltd

Verwerende partij:

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság

Voorwerp van de procedure in het hoofdgeding

Vordering, strekkende tot vernietiging van het besluit waarbij een belastingschuld wordt vastgesteld en vanwege het niet betalen van motorrijtuigenbelasting een fiscale sanctie en een bestuurlijke boete wordt opgelegd aan een Turks bedrijf dat goederen vervoert van Turkije naar Duitsland via Hongarije als transitland

Voorwerp en rechtsgrondslag van het prejudiciële verzoek

Het verzoek betreft de vraag of het bij Turkse transportbedrijven innen van de Hongaarse motorrijtuigenbelasting zich verdraagt met het Unierecht.

Rechtsgrondslag: artikel 267 VWEU

Prejudiciële vragen

- 1) Moet artikel 4 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad EG-Turkije aldus worden uitgelegd dat een belasting als in de Hongaarse wet op de motorrijtuigenbelasting, die krachtens die wet op een voor goederenvervoer bestemd en gebruikt en door een Turks transportbedrijf geëxploiteerd voertuig met Turks kenteken wordt geheven omdat het voertuig de Hongaarse grens overschrijdt om, vanuit Turkije en via Hongarije als lidstaat van doorvoer, een andere lidstaat te bereiken, een heffing van gelijke werking als een douanerecht is en zich dus niet verdraagt met dat artikel?
- 2)
 - a) Indien de eerste prejudiciële vraag ontkennend wordt beantwoord, moet artikel 5 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad EG-Turkije dan aldus worden uitgelegd dat een belasting als in de Hongaarse wet op de motorrijtuigenbelasting, die krachtens die wet op een voor goederenvervoer bestemd en gebruikt en door een Turks transportbedrijf geëxploiteerd voertuig met Turks kenteken wordt geheven omdat het voertuig de Hongaarse grens overschrijdt om, vanuit Turkije en via Hongarije als lidstaat van doorvoer, een andere lidstaat te bereiken, een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve beperking is en zich dus niet verdraagt met dat artikel?
 - b) Moet artikel 7 van besluit nr. 1/95 van de Associatieraad EG-Turkije aldus worden uitgelegd dat er om redenen van verkeersveiligheid en rechtshandhaving kan worden voorzien in een belasting als in de Hongaarse wet op de motorrijtuigenbelasting, die krachtens die wet op een voor goederenvervoer bestemd en gebruikt en door een Turks transportbedrijf geëxploiteerd voertuig met Turks kenteken wordt geheven omdat het voertuig de Hongaarse grens overschrijdt om, vanuit Turkije en via Hongarije als lidstaat van doorvoer, een andere lidstaat te bereiken?
- 3) Moeten artikel 3, lid 2, VWEU en artikel 1, leden 2 en 3, onder a), van verordening (EG) nr. 1072/2009 aldus worden uitgelegd dat zij zich ertegen verzetten dat de lidstaat van doorvoer op grond van een met Turkije gesloten bilaterale overeenkomst betreffende vervoer voorziet in een belasting als in de Hongaarse wet op de motorrijtuigenbelasting, die krachtens die wet op een voor goederenvervoer bestemd en gebruikt en door een Turks transportbedrijf geëxploiteerd voertuig met Turks kenteken wordt geheven omdat het voertuig de Hongaarse grens overschrijdt om, vanuit Turkije en via Hongarije als lidstaat van doorvoer, een andere lidstaat te bereiken?
- 4) Moet artikel 9 van de Associatieovereenkomst tussen de EEG en Turkije aldus worden uitgelegd dat een belasting als in de Hongaarse wet op de motorrijtuigenbelasting, die krachtens die wet op een voor goederenvervoer bestemd en gebruikt en door een Turks transportbedrijf geëxploiteerd

voertuig met Turks kenteken wordt geheven omdat het voertuig de Hongaarse grens overschrijdt om, vanuit Turkije en via Hongarije als lidstaat van doorvoer, een andere lidstaat te bereiken, is aan te merken als discriminatie op grond van nationaliteit en zich dus niet verdraagt met dat artikel?

Aangevoerde bepalingen van Unierecht

- Artikelen 3 VWEU, 18 VWEU, 30 VWEU en 34 VWEU tot en met 36 VWEU;
- Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Economische Gemeenschap en Turkije, op 12 september 1963 te Ankara ondertekend door de Republiek Turkije enerzijds en de lidstaten van de Europese Economische Gemeenschap en de Gemeenschap anderzijds, en namens de Gemeenschap gesloten, goedgekeurd en bevestigd bij besluit 64/732/EEG van de Raad van 23 december 1963 (PB 1964, 217, blz. 3685) (hierna: „associatieovereenkomst”);
- Aanvullend Protocol, op 23 november 1970 te Brussel ondertekend, aan de associatieovereenkomst gehecht en namens de Gemeenschap gesloten, goedgekeurd en bevestigd bij verordening (EEG) nr. 2760/72 van de Raad van 19 december 1972 (PB L 293, blz. 1) (hierna: „aanvullend protocol”);
- Besluit nr. 1/95 van de Associatieraad EG-Turkije van 22 december 1995 inzake de tenuitvoerlegging van de slotfase van de douane-unie (PB 1996, L 35, blz. 1; hierna: „besluit nr. 1/95”);
- Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (PB L 300, blz. 72);
- Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PB L 187, blz. 42).

Aangevoerde bepalingen van nationaal recht

- Overeenkomst tussen de presidentiële raad van de Volksrepubliek Hongarije, de regering van de Volksrepubliek Hongarije en de regering van de Republiek Turkije met betrekking tot internationaal vervoer over de weg, ondertekend te Boedapest op 14 september 1968;

- Wet LXXXII van 1991 op de motorrijtuigenbelasting (a gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény);
- Wet I van 1988 op de verkeersveiligheid (a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény);
- Besluit nr. 261/2011 van 7 december 2011 betreffende commercieel goederenvervoer over de weg, vervoer voor eigen rekening, commercieel passagiersvervoer met autobussen en personenvervoer voor eigen rekening, alsmede tot wijziging van de desbetreffende voorschriften [a 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].

Korte uiteenzetting van de feiten en de procedure in het hoofdgeding

- 1 Istanbul Lojistik Ltd is een in Turkije gevestigde onderneming die over de weg goederen vervoert van Turkije naar de Europese Unie (voornamelijk Duitsland).
- 2 Op 30 maart 2015 is er vlak bij de Hongaars-Roemeense grens een inspectie uitgevoerd op een door Istanbul Lojistik Ltd geëxploiteerde vrachtautocombinatie met Turks kenteken en een massa van meer dan 12 ton, de toegestane maximummassa. Het voor goederenvervoer bestemde voertuig had weliswaar een Hongaars-Turkse doorvoervergunning, maar Istanbul Lojistik Ltd had niet de belasting betaald die verschuldigd is ingevolge de Hongaarse wet op de motorrijtuigenbelasting. Het bedrijf had namelijk geen fiscale zegel van 60 000 HUF op de doorvoervergunning geplakt, ten bewijze dat er leges zijn betaald voor het verstrekken van de vergunning.
- 3 Na de inspectie heeft de belastingdienst bij besluiten van 31 maart 2015 van Istanbul Lojistik Ltd betaling geëist van de motorrijtuigenbelastingsschuld van 60 000 HUF, van een fiscale sanctie van 300 000 HUF en van een bestuurlijke boete van 300 000 HUF, in totaal dus 660 000 HUF (circa 2 200 EUR).
- 4 De besluiten van de belastingdienst zijn na de door Istanbul Lojistik Ltd ingestelde bezwaarprocedure bevestigd bij besluiten van 13 mei 2015 van de voorgangster van de Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság (afdeling bezwaren bij de nationale belasting- en douanediens).
- 5 Istanbul Lojistik Ltd heeft daarop bij de verwijzende rechter beroep ingesteld tegen de besluiten van de Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság.

Voornaamste argumenten van partijen in het hoofdgeding

- 6 Volgens Istanbul Lojistik Ltd verdragen de bepalingen van de Hongaarse wet op de motorrijtuigenbelasting waarop de verplichting tot betaling van belasting is gebaseerd, zich niet met de artikelen 4 tot en met 6 van besluit nr. 1/95. Artikel 4 van dat besluit bepaalt met name dat „[d]e in- en uitvoerrechten en heffingen van gelijke werking als een douanerecht tussen de Gemeenschap en Turkije [...] bij het van kracht worden van dit besluit volledig [worden] opgeheven. De Gemeenschap en Turkije onthouden zich er vanaf die datum van nieuwe in- en uitvoerrechten of heffingen van gelijke werking in te voeren. [...]”
- 7 Istanbul Lojistik Ltd betoogt dat de motorrijtuigenbelasting kan worden aangemerkt als heffing van gelijke werking als een douanerecht omdat volgens de wet op de motorrijtuigenbelasting wie motorrijtuigen met een Turks kenteken exploiteert, anders dan wie in de Unie geregistreerde voertuigen exploiteert, die belasting dient te betalen bij het overschrijden van de Hongaarse grens.
- 8 Tegen deze achtergrond voert Istanbul Lojistik Ltd in het bijzonder aan dat volgens de jurisprudentie van het Hof van Justitie elke eenzijdig opgelegde geldelijke last die wegens grensoverschrijding op goederen wordt geheven en geen douanerecht in eigenlijke zin is, een heffing van gelijke werking in de zin van artikel 30 VWEU en daarmee ook van artikel 4 van besluit nr. 1/95 vormt. Gelet op het voorgaande heeft de betreffende heffing van motorrijtuigenbelasting soortgelijke marktbeschermende effecten als douanerechten, zodat er sprake is van een beperking van het vrije goederenverkeer die strijdig is met de Unieregeling en het daarmee beoogde doel.
- 9 Volgens de Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság kan Hongarije op grond van artikel 4, lid 2, onder g), VWEU met betrekking tot vervoer in het algemeen en internationaal goederenvervoer in het bijzonder voorschriften vastleggen en toepassen. De motorrijtuigenbelasting is een last die wordt geheven ter zake van internationaal vervoer en die niet kan worden aangemerkt als douanerecht of heffing van gelijke werking. Voorts mag Hongarije, ook al zijn de regels van de douane-unie eveneens van toepassing, het vrije goederenvervoer beperken onder verwijzing naar de in artikel 36 VWEU genoemde uitzondering met betrekking tot de openbare orde en de daaraan verbonden eisen met betrekking tot de verkeersveiligheid en de rechtshandhaving. Gesteld wordt dat verordening nr. 1072/2009 het Hongarije mogelijk maakt het goederenvervoer over de weg tussen Turkije en Hongarije middels bilaterale overeenkomsten te regelen, zodat het Unierecht op dit punt niet toepasselijk is.

Korte uiteenzetting van de motivering van de verwijzing

- 10 De verwijzende rechter wijst erop dat de associatieovereenkomst en het aanvullend protocol onder meer ten doel hebben een einde te maken aan bepalingen die beperkingen stellen aan het verrichten van diensten, het

handelsverkeer en de vrijheid van vestiging. Met besluit nr. 1/95 werd de slotfase van de bij de genoemde regelingen tot stand gebrachte douane-unie afgesloten. Uit artikel 66 van besluit nr. 1/95 volgt dat het bepaalde in de artikelen 4 tot en met 6 van dat besluit moet worden uitgelegd in overeenstemming met de artikelen 30 VWEU, 34 VWEU en 35 VWEU, waarin het beginsel van het vrije goederenverkeer verankerd is. De vermelde bepalingen verbieden ook heffingen van gelijke werking als douanerechten.

- 11 De verwijzende rechter wenst te vernemen of de in het hoofdgeding aan de orde zijnde motorrijtuigenbelasting een dergelijke heffing is. Het hoofdkenmerk van heffingen van gelijke werking als douanerechten waardoor zij zich onderscheiden van „zuiver” interne belastingen, is immers dat die heffingen direct of indirect worden geheven op geïmporteerde goederen, terwijl die belastingen zowel op geïmporteerde als op nationale goederen worden geheven. Uit § 1, lid 2, van de wet op de motorrijtuigenbelasting blijkt dat in een lidstaat van de Europese Unie gevestigde transportbedrijven de betrokken belasting niet hoeven te betalen, terwijl in Turkije gevestigde transportbedrijven wel daartoe verplicht zijn.
- 12 In het geval dat het Hof van Justitie tot het oordeel komt dat er bij de in het hoofdgeding aan de orde zijnde motorrijtuigenbelasting geen sprake is van een heffing van gelijke werking als een douanerecht, wenst de verwijzende rechter te vernemen of die belasting is aan te merken als een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve beperking, en dus of de belasting zich verdraagt met artikel 5 van besluit nr. 1/95 en met artikel 34 VWEU. Concreet is het blijkens de jurisprudentie van het Hof van Justitie zo dat wanneer het verrichten van diensten en het goederenverkeer nauw met elkaar verbonden zijn, de vraag of de beperking in kwestie in strijd is met het Unierecht, gelijktijdig moet worden onderzocht vanuit het oogpunt van het beginsel van het vrije goederenverkeer en het beginsel van de vrijheid van dienstverrichting (arresten *Canal Satélite Digital*, C-390/99, ECLI:EU:C:2002:34, punten 32 en 33; *De Agostini en TV-Shop*, C-34/95–C-36/95, ECLI:EU:C:1997:344; *Gourmet International Products*, C-405/98, ECLI:EU:C:2001:135, en *Fidium Finanz*, C-452/04, ECLI:EU:C:2006:631).
- 13 Zo de in het hoofdgeding aan de orde zijnde motorrijtuigenbelasting een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve beperking is, dan vraagt de verwijzende rechter zich ook af of de Hongaarse wetgever krachtens artikel 7 van besluit nr. 1/95 en artikel 36 VWEU een dergelijke belasting kon invoeren om redenen van verkeersveiligheid en rechtshandhaving. Een van de expliciete doelen van de wet op de motorrijtuigenbelasting is namelijk een meer evenredige verdeling van de publieke lasten verbonden aan gemotoriseerd verkeer en het verstrekken van de nodige middelen voor het onderhoud van het wegennet. Dat zijn juist doelstellingen van richtlijn 1999/62. Bovendien bevat artikel 7, lid [4], van die richtlijn een expliciet verbod op voor het wegennet geldende gebruiksrechten en tolgelden waarbij er sprake is van discriminatie op grond van de nationaliteit van de vervoersonderneming of van de herkomst of de bestemming van het voertuig.

- 14 De verwijzende rechter vraagt zich tevens af of de in het hoofdgeding aan de orde zijnde motorrijtuigenbelasting proportioneel is vanuit het oogpunt van artikel 36 VWEU en of die belasting geschikt is ter bereiking van de hiervoor genoemde doelen van algemeen belang.
- 15 Aangezien artikel 36 VWEU en artikel 7 van besluit nr. 1/95 bepalen dat de door lidstaten gestelde beperkingen geen middel tot willekeurige discriminatie noch een verkapte beperking van de handel tussen de lidstaten mogen vormen, vraagt de verwijzende rechter zich voorts af of de aan de orde zijnde motorrijtuigenbelasting Turkse goederentransportbedrijven discrimineert, en of er sprake is van een verkapte beperking.
- 16 Indien de aan de orde zijnde motorrijtuigenbelasting geen heffing van gelijke werking als een douanerecht of maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve beperking is, wenst de verwijzende rechter te vernemen of Hongarije op grond van verordening nr. 1072/2009 en richtlijn 1999/62 daadwerkelijk bevoegd is om de daaronder vallende onderwerpen anders te regelen dan in die verordening en richtlijn, en of Hongarije met het oog daarop bijvoorbeeld bilaterale overeenkomsten met derde landen kan sluiten. De verwijzende rechter verwijst in dit verband naar de punten 17 tot en met 19 van het arrest van het Hof van Justitie van 31 maart 1971, Commissie/Raad (22/70, ECLI:EU:C:1971:32).
- 17 Ten slotte wenst de verwijzende rechter te vernemen of de aan de orde zijnde motorrijtuigenbelasting Turkse transportbedrijven discrimineert, en dus of die belasting zich wel verdraagt met het bepaalde in artikel 9 van de associatieovereenkomst en artikel 18 VWEU. In de praktijk leidt § 1, lid 2, van de wet op de motorrijtuigenbelasting ertoe dat wie een in de Unie geregistreerd voertuig voor goederenvervoer exploiteert, de betrokken belasting niet hoeft te betalen, terwijl wie Turkse voertuigen voor goederenvervoer exploiteert, wel verplicht is om die belasting te betalen wanneer de goederen door Hongarije worden vervoerd.