

# AVRUPA BİRLİĞİ ADALET DİVANI'NIN MACARİSTAN'IN TÜRK NAKLİYECİLERİNDEN TRANSİT GEÇİŞ BEDELİ ALAMAYACAĞINA İLİŞKİN KARARI<sup>1</sup>

Çeviren: Dr. Öğr. Üyesi Fatma SARIASLAN\* - Dr. Osman SARIASLAN\*\*

## DİVAN KARARI (İkinci Daire)<sup>2</sup>

19 Ekim 2017

(Ön Karar Başvurusu — Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu Arasında Bir Ortaklık Yaratan Anlaşma — 9. Madde — AB-Türkiye 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı — 4, 5 ve 7'inci Maddeler — Gümrük Birliği — Karayolu Taşımacılığı— Motorlu Taşıtlar Vergisi — Türkiye’de Kayıtlı Ağır Yük Taşıtlarının Macaristan’dan Transit Geçişlerinde Vergilendirilmeleri)

C 65/16 sayılı Davada,

ABİHA madde 267 uyarınca Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (İdare ve İş Mahkemesi, Szeged, Macaristan) tarafından 18 Ocak 2016 tarihli karar ile yapılan 8 Ekim 2016 tarihinde Divan’a ulaşan ön karar başvurusu, İstanbul Lojistik Ltd ve Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság arasındaki cezai uyuşmazlık ile ilgilidir.

DİVAN (İkinci Daire),

Daire Başkanı M. Ilešič, A. Rosas, C. Toader, A. Prechal and E. Jarašiūnas (Raportör) hâkimlerden oluşmaktadır.

\* Bursa Teknik Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü. E-posta: fatmasariaslan@gmail.com. ORCID ID: 0000-0002-9295-6477

\*\* Zonguldak Vergi Mahkemesi Başkanı. E-posta: sariaslanosman@yahoo.com. ORCID ID: 0000-0002-5485-6280

<sup>1</sup> Karar Dili: İngilizce; Karar URL: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d0f130d5290800f5315045a99c71a66481d58f97.e34KaxiLc3eQc40LaxqMbN4PaNaTe0?text=&docid=195747&pageIndex=0&doclang=EN&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=514811>

<sup>2</sup> Türk-AB ticaretine yılda 3,5 milyar avro kaybettiren engellerin ortadan kalkmasını sağlayan Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın bu kararı Türkiye’de oldukça ses getirmiştir. İstanbul Lojistik Hiz. Taş. ve Tic. Ltd. Şti.’nin Ekonomi Bakanlığı, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) ve Uluslararası Nakliyeciler Derneği’nin (UND) desteğiyle Macar Ulusal Vergi ve Gümrük Dairesi aleyhine açtığı dava Türkiye’nin lehine sonuçlanmıştır.

Hukuk Sözcüsü: H. Saugmandsgaard Øe,

Kâtip: I. Illéssy, Administrator,

Yazılı usul ve 19 Ocak 2017 tarihindeki duruşmayı göz önüne alarak,

- S. Habóczky, V. Weiss ve A. Nagy, ügvyédek tarafından İstanbul Lojistik Ltd,
- Vekil sıfatıyla M.M. Tátrai, E.E. Sebestyén, M.Z. Fehér ve G. Koós tarafından Macaristan Hükümeti,
- Vekil sıfatıyla G. Palmieri tarafından ve Savcılar A. Collabolletta ve G. Rocchitta tarafından İtalyan Hükümeti,
- Vekil sıfatıyla J. Hottiaux, E. Georgieva ve L. Havas tarafından Avrupa Komisyonu adına sunulan görüşleri değerlendirdikten sonra,

6 Nisan 2017 tarihli oturumda Hukuk Sözcüsünün Görüşünün ardından; Aşağıdaki kararı vermiştir:

### **Karar**

1. Bu ön karar başvurusu, 12 Eylül 1963 tarihinde Ankara'da Türkiye Cumhuriyeti ve AET üyeleri arasında imzalanan Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu Arasında bir Ortaklık Yaratan Anlaşma'nın 9. maddesi; bu anlaşmanın daha sonra 23 Aralık 1963 tarihinde konfirme edilip onaylandığı 64/732/AET Konsey Kararı'nın (OJ 1973 C 113, s. 1) ('AET-Türkiye Anlaşması') 22 Aralık 1995 tarihli AB-Türkiye 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın (OJ 1996 L 35, s. 1) ('1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı') 4., 5. ve 7. maddeleri; ABİHA'nın 3(2) maddesi ve Avrupa Parlamentosu'nun (AT) 1072/2009 Sayılı Tüzüğü'nün<sup>3</sup> 1(2) ve 1(3)(a) maddeleri ve 21 Ekim 2009 tarihli uluslararası karayolu nakliye pazarına giriş için ortak kuralların (OJ 2009 L 300, s. 72) yorumuna ilişkindir.
2. Bu başvuru, bir Türk nakliye firması İstanbul Lojistik Ltd'ye ait ağır yük taşıtının Macaristan sınırını geçmesinden dolayı bir vergiye tabi tutulması dolayısıyla İstanbul Lojistik Ltd. ve Macaristan Yüksek Mahkemesinin Ulusal Vergi ve Gümrük Dairesi (Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság) ('ikinci vergi dava dairesi') arasındaki kovuşturmaya ilişkin yapılmıştır.

---

<sup>3</sup> 1072/2009 sayılı Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı Piyasasına Erişime ilişkin Ortak Kurallar başlıklı Tüzük. (ç.n.)

## Hukuki Çerçeve

### AB Hukuku

3. AET-Türkiye Anlaşması'nın 9. maddesinde:  
'Akit Taraflar, Anlaşma'nın uygulanma alanında, 8. maddenin uygulanması ile ilgili olarak ortaya konabilecek özel hükümler saklı kalmak üzere, uyruklu dolayısıyla uygulanan her türlü ayırımın, Topluluğu kuran Anlaşmanın 7. maddesinde anılan ilke uyarınca yasak olduğunu kabul ederler.'
4. 23 Kasım 1970 tarihinde Brüksel'de imzalanan ve AET-Türkiye Anlaşması'na eklenen; 19 Aralık 1972 tarihli (OJ 1977 L 361, s. 60) (EEC) 2760/72 Sayılı Konsey Düzenlemesi ile Topluluk adına akdedilmiş, kabul edilmiş ve tasdik edilmiş Katma Protokol'ün ('Katma Protokol') 62. maddesi, bu Protokol ve eklerinin, Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu arasında bir ortaklık yaratan Anlaşma'nın ayrılmaz parçaları olduğunu öngörür.
5. Katma Protokol'ün 42 (1) maddesi aşağıdaki şekildedir:  
'Ortaklık Konseyi, özellikle-Türkiye'nin coğrafi durumunu da göz önünde bulundurarak, tespit edeceği usullere göre, Topluluğu kuran Antlaşma'nın ulaştırma ile ilgili hükümlerini Türkiye'ye teşmil eder. Ortaklık Konseyi, bu hükümlerin demiryolu, karayolu ve su yolu ulaştırmalarına uygulanması amacıyla Topluluk tarafından alınmış olan kararları Türkiye'ye, aynı şartlar içinde, teşmil edebilir.'
6. 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın 1. maddesi:  
'Ankara Anlaşması ile Katma ve Tamamlayıcı Protokollerinin hükümleri saklı kalmak kaydıyla, Ortaklık Konseyi bu Karar'la, yukarıda anılan Anlaşma'nın 2. ve 5. maddelerinde öngörülen Gümrük Birliği'nin son döneminin uygulamaya konmasına ilişkin kuralları belirlemektedir.'
7. Karar'ın malların serbest dolaşımı ve ticaret politikasına ilişkin I. Kısmı 'Gümrük vergilerinin ve eř etkili vergi ve resimlerin kaldırılması' başlıklı I. Bölümü içermektedir. Kararın bu bölümün bir kısmını oluşturan 4. Maddede:  
'Topluluk ile Türkiye arasında ithalat ve ihracatta alınan gümrük vergileri ile eř etkili vergi ve resimler bu Karar'ın yürürlüğe girdiği tarihte tamamen uygulamadan kaldırılır. Topluluk ile Türkiye o tarihten itibaren yeni ithalat ve ihracat vergileri ile eř etkili vergi

ve resimleri uygulamaya koymaktan kaçınırlar. Bu hükümler mali nitelikte gümrük vergilerini de kapsar.' denilmektedir.

8. Bu Kısımın 'Miktar kısıtlamalarının ve eř etkili önlemlerin kaldırılması' başlıklı II. Bölümü, 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın 5 ila 11'inci Maddelerini içermektedir. Bunlarla ilgili 5. Madde'ye göre:

'Taraflar arasında ithalatta uygulanan miktar kısıtlamaları ile her türlü eř etkili önlem yasaklanmıştır.'

9. Kararın 6. maddesi aşağıdaki şekilde kaleme alınmıştır:

'Taraflar arasında ihracatta uygulanan miktar kısıtlamaları ile her türlü eř etkili önlem yasaklanmıştır.'

10. 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın 7. maddesi:

'5. ve 6. maddelerin hükümleri, genel ahlak, kamu düzeni veya kamu güvenliği; insanların, hayvanların veya bitkilerin sağlığının ve yaşamının korunması; sanat değeri veya tarihi ya da arkeolojik değer taşıyan ulusal varlıkların veya sınai ya da ticari mülkiyetin korunması gerekçesiyle malların ithalinin, ihracının veya transit geçişinin yasaklanmasını veya kısıtlanmasını engellemez. Ancak bu yasaklar ve kısıtlar Taraflar arasındaki ticarete keyfi bir ayırım aracı veya örtülü bir kısıtlama oluşturamaz.'

11. Kararın 66. maddesinde:

'Bu Kararda yer alan hükümlerden Avrupa Topluluğu'nu kuran Antlaşmanın mukabil hükümleriyle esas itibariyle aynı olanları, Gümrük Birliği kapsamına giren ürünlere uygulanmaları bakımından Avrupa Toplulukları Adalet Divanının ilgili kararlarına göre yorumlanır.' denilmektedir.

12. 1072/2009 Sayılı Tüzüğün 'Amaç' başlıklı 1. maddesi:

'1. Bu Tüzük, Topluluğu'nun sınırları içerisinde gerçekteştirilen karayoluyla uluslararası malların taşımacılığında yolun kiralanması veya seferlerin ücretlendirilmesi için uygulanır.'

2. Bir üye devletten üçüncü bir ülkeye veya tam tersi (üçüncü bir ülkeden üye devlete) bir nakliye olması durumunda, bu Yönetmelik, transit geçilen herhangi bir Üye Devletin topraklarındaki sefer kısmı için uygulanır. Topluluk ile söz konusu üçüncü ülke arasında anlaşma yapılmadığı sürece, seferin üye devlet topraklarındaki yükleme veya boşaltma kısmı için uygulanmaz.
3. 2. paragrafta atıfta bulunulan sözleşmelerin sonuçlanmasına kadar, bu Yönetmelik aşağıdakileri etkilemez:
  - (a) bir üye devletten üçüncü bir ülkeye ve tam tersi (yani üçüncü bir ülkeden üye devlete) nakliye ile ilgili hükümler ve bu üçüncü ülkelerle üye devletler tarafından imzalanmış olan ikili anlaşmalar kapsamına giren hükümler;
  - ...'

### **Macar Hukuku**

13. 14 Eylül 1968 tarihinde Budapeşte'de imzalanan (Magyar Közlöny 1969/78 (X. 11.)) ('Macaristan-Türkiye Anlaşması') Macaristan Halk Cumhuriyeti Hükümeti ve Başkanlık Konseyi ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında akdedilen hükümeti ile H Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması'nın 18(3) maddesi uyarınca:

'Diğer Âkit Tarafın toprakları üzerinden mal taşıyan araçlar, boşalma dâhil, malların taşınması, yolların bakımı ve onarımı ile ilgili maliyetleri karşılamak üzere ödenen herhangi bir ücret, ek ücret, vergi ve harçlara, diğer Âkit Tarafın ulusal kuralları uyarınca müsaade edilen azami ağırlıkları aşan araçlar ile ilgili masraflar da dahil olmak üzere, masraflardan sorumludurlar.'

14. *Gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény* (LXXXII Sayılı 1991 Motorlu Taşıtlar Vergisi) (*Magyar Közlöny 1991/145 (XII. 26.)*) ('Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu) girişinde şöyle devam etmektedir:

'Ulusal Meclis, motorlu araç trafiği ile ilgili kamu maliyetlerinin daha orantılı olarak paylaşımı, yerel yönetimlerin ya da -başkent olması durumunda- belediyelerin gelirlerinin arttırılması ve kamu karayolu ağının korunması ve geliştirilmesi için gerekli olan fon kaynaklarının genişletilmesi için motorlu taşıtlar vergisine [mevcut kanunu adapte eder].'

**15.** Bu Kanunun 1. maddesinde:

‘1. Motorlu taşıtlar vergisi, Macaristan kayıtlı plakalı herhangi bir araç veya römork ile Macar topraklarında sürülen yurtdışında kayıtlı olan herhangi ağır yük aracı (müştereken “araç” olarak anılacaktır) için ödenir...

2. İşbu kanunun kapsamı..., yurt dışında kayıtlı, Avrupa Birliği Üyesi bir Devlette kayıtlı ağır araçlar sınıfıdır.’

**16.** Motolu Taşıtlar Vergisi Kanununun 10. maddesi ‘verginin, aracı işleten kişi tarafından ödeneceğini’ öngörmektedir.

**17.** Bu kanunun 11. maddesine göre, ‘vergi mükellefiyeti Macar topraklarına girildiği gün başlar’.

**18.** 15 Madde şöyle öngörmektedir:

‘1. Yerel taşımacılık için kullanılan bir taşıma lisansı altında sürülen, azami yüklü ağırlığı 12 tondan fazla olmayan bir araç (ya da bu fıkra çerçevesinde, birleşmiş araçlar) olması durumunda, hem çıkış hem de dönüş yolculuğına ilişkin olarak 10 000 [Macaristan Forinti (HUF)] [(yaklaşık 33 EUR)] tutarında vergi ödenmeli iken, yerel taşımacılık için kullanılan bir taşıma lisansı altında sürülen, azami yüklü ağırlığı 12 tondan fazla olan bir araç için, hem çıkış hem de dönüş yolculuğuna ilişkin olarak 30 000 HUF ([yaklaşık 100 EUR]) tutarında bir vergi ödenmelidir. Transit amaçlı kullanılan bir taşıma lisansı altında sürülen (üçüncü bir ülkenin çıkardığı yetki kullanımını içeren), azami yüklü ağırlığı 12 tondan fazla olmayan bir araç için, hem çıkış hem de dönüş yolculuğuna ilişkin olarak 20 000 (HUF) [(yaklaşık 66 EUR)] tutarında vergi ödenmeli iken, transit amaçlı kullanılan bir taşıma lisansı altında sürülen, azami yüklü ağırlığı 12 tondan fazla olan bir araç için hem çıkış hem de dönüş yolculuğuna ilişkin olarak 60 000 HUF ([yaklaşık 200 EUR]) tutarında bir vergi ödenmelidir. Söz konusu hükümlere göre vergiyi ödeme yükümlülüğü, nakliye lisansının geçerli olmadığı durumlarda, veya vergi sorumlusunun lisansı yasadışı olarak kullandığı veya aracı herhangi bir nakliye izni olmaksızın sürdüğü hallerde de uygulanacaktır.

2. 1. fıkrada belirtilen vergi tutarları, çıkış veya dönüş yolculuğunda ve Macar topraklarında her bir seyahat için 48 saati aşmamak kaydıyla kalındığında ödenecektir. Eğer kalış süresi uzarsa, vergi, yukarıdaki 1. fıkranın hükümlerine uygun olarak, her ilave 48 saatlik periyot ya da kısmı için ayrıca ödenecektir. ...

3. 1. fıkrada ödenmesi gereken vergi miktarı, Macaristan topraklarına girişte karayolu nakliye lisansına eklenecek bir damga pulu satın alarak - yerel ulaşım durumunda, toplam yolculuk süresi için ve transit amaçla nakliye durumunda çıkış ve dönüş yolculukları için ayrı ayrı- ödenir. Damga pulu/damga pulları ilişitirildikten sonra, vergi yükümlülüğü bulunan kişinin kendisi giriş tarih ve zamanını (yıl-ay-gün-saat) bu pul/pulların üzerine işaretlemesi gerekmektedir. Vergi tabi bir nakliye lisansı ile vergi ödemesi yükümlülüğü (damga pulu) yerine getirilmeksizin cezaya tabi tutulmadan araba kullanmak, ancak Macaristan topraklarına giriş noktasından itibaren en fazla 5 km çaplı bir alanda mümkündür.'

19. Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun 17(2) maddesi aşağıdaki şekilde kaleme alınmıştır:

'Vergi yükümlüsü olan kişi, vergi yükümlülüğünü kısmen veya tamamen yerine getirmezse, idare vergi borcunun tahakkuk ettiğini bildirir ve bu borcun beş misline eşit vergi cezası keser. ...'

20. *Közúti közlekedésröl szóló 1988. évi I. törvény* (I Sayılı 1988 Karayolu Trafiđi Kanununun) (*Magyar Közlöny 1988/15 (IV. 21.)*) konuyla ilgili 20(1)(a) maddesinde, 'Bu yasada veya belirli mevzuatta veya Topluluk kanunlarında öngörüldüğü şekilde bir belgeye sahip olmayı ve yetkiyi řart koşan ulusal veya uluslararası karayolu taşımacılığı hizmetlerine (kişilerin veya malların taşınması) ilişkin hükümleri ihlal eden herhangi bir kişiye para cezası uygulanabilir'. denilmektedir.

21. Ticari nakliye, kendi hesabına karayolu taşımacılığı, otobüsle ve kendi hesabına yolcu taşımacılığı ile ticari yolcu taşımacılığı faaliyetleriyle ilgili yasal kuralların değiştirildiği (261/2011 Sayılı Hükümet Kararnamesinin (XII. 7.) *Magyar Közlöny 2011/146 (XII. 7.) 4. maddesinde* (*Díj ellenében végzett közúti árutovábbítási, a saját számlás áruszállítási, valamint az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenységröl, továbbá az ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról szóló 261/2011. (XII. 7.):*

'1. Macaristan toprakları üzerinden uluslararası trafik bağlamında ticari karayolu taşımacılığı veya kendi hesabına karayolu taşımacılığı, bu faaliyetlere ilişkin,

- (a) [1072/2009 Sayılı Tüzüğün] 4. maddesinde öngöröldüğü gibi...  
— uluslararası karayolu taşımacılığı için çıkarılan—Topluluk  
lisansı,  
(b) Uluslararası Taşımacılık Forumu'nun yetki belgesi..., ya da  
(c) ikili veya çok taraflı bir anlaşmaya dayalı olarak ağır ticari  
araçlar için verilen lisans ile yapılabilir.'

**22. Malların ve insanların karayolu ile taşınmasına, ilişkin hükümlerin ihlal edilmesi nedeniyle kesilecek cezalar ve cezaların kesilmesine ilişkin idari makamların görevlerine ilişkin (156/2009 Sayılı Hükümet Kararnamesinin (VII. 29.) (Magyar Közlöny 2009/107 (VII. 29.) 2. maddesinde közüti áruíuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közüti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéröl, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.):**

'I Sayılı 1988 Karayolu Trafíđi Kanununun 20(1)(a) maddesi çerçevesinde, aksi öngörölmedikçe,

...

(b) Malların taşınmasına ilişkin 216/2011 Sayılı Hükümet Kararnamesinin 4(1)(c) maddesinde belirlenmiş, karayolu taşımacılığı hizmetlerini yürütmek için gerekli yetkiler ve belgelerle ilgili hükümleri ihlal eden herhangi bir kişiye Ek 1'de belirtilen miktarda para cezası kesilir.

Ek 1'in 5(a) maddesi mucibince, geçerli bir karayolu taşımacılığı lisansı olmayan ya da geçerli olmayan bir karayolu taşımacılığı lisansına sahip herhangi bir nakliyecisi 300 000 HUF para cezası [(yaklaşık 1.000 EUR)] ödeyecektir. '



### **Esas Davadaki Uyuşmazlık ve Ön Karar İçin Gönderilen Soru**

23. İstanbul Lojistik, Türkiye'de ve Avrupa Birliği'nde yerleşik işletmeler adına Türkiye'den çeşitli üye ülkelere, özellikle de Almanya'ya, karayolu ile mal taşıyan Türkiye'de kayıtlı olan bir şirkettir.
24. 30 Mart 2015 tarihinde *Nemzeti Adó- és Vámhivatal* (Macaristan Ulusal Vergi ve Gümrük Dairesi) Romanya sınırına yakın Nagylak (Macaristan) çevresinde Türkiye'de tescilli ve İstanbul Lojistik tarafından işletilen, azami yüklü ağırlığı 12 tondan fazla olan bağlı römorklu araçlar ile ilgili bir denetim gerçekleştirmiştir. Bu şirket, transit ülke olarak Macaristan vasıtasıyla Türkiye'den Almanya'ya tekstil ürünlerini nakletmek için kullandığı, ağır yük taşıyan araç için bir Macar-Türk transit lisansı almıştır. Transit lisansı Macar kuralları uyarınca gereken tüm bilgileri içermekle birlikte, zorunlu motorlu taşıtlar vergisi miktarının ödenmiş olduğunu gösteren damga pulu lisansa eklenmemiştir.
25. Ulusal Vergi ve Gümrük Dairesi, bu incelemeyi sonradan kabul edilen 31 Mart 2015 tarihli idari kararlarla, İstanbul Lojistik'in Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu uyarınca vergi ödeme yükümlülüğüne uymadığını ve bu nedenle transit lisansının geçersiz olduğunu beyan etmiştir. Bu merci, İstanbul Lojistik'ten bu vergi için 60 000 HUF (yaklaşık 200 EUR), 300 000 HUF vergi cezası ile birlikte (yaklaşık 1 000 Avro) aynı miktarda bir idari para cezası, toplamda 660 000 HUF tutarında (yaklaşık 2 200 EUR) tutarında bir ödeme yapmasını istemiştir.
26. İstanbul Lojistik'in, bu kararlara karşı idari başvuruda bulunmasına karşın, ikinci vergi dava dairesi 13 Mayıs 2015 tarihinde bu kararları onamıştır.
27. Bunun üzerine şirket, ikinci vergi dava dairesinin kararlarına karşı İdare ve İş Mahkemesi (*Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság*) nezdinde bir dava açmıştır.
28. İstanbul Lojistik iddialarını desteklemek için, kendisine uygulanan Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu hükümlerinin 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararının 4 ila 6. Maddelerini ihlal ettiğini iddia etmektedir. Şirket, motorlu taşıtlar vergisinin, ABİHA'nın 30. maddesi ve dolayısıyla kararın 4'üncü maddesi kapsamında, gümrük vergisi ile eşdeğer bir etkiye sahip bir mali yükümlülük olarak kabul edilebileceğini ileri sürmektedir. Ona göre, bu vergi hem ayrımcı

hem de koruyucu nitelikte ve AB yasalarına aykırı olan malların serbest dolaşını üzerinde bir kısıt oluşturacak şekilde alınmaktadır.

29. İkinci vergi dava dairesi davanın reddedilmesi gerektiğini ileri sürmektedir.
30. Szegeđi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (İdare ve İş Mahkemesi, Szeged) motorlu taşıtlar vergisinin 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararının 4. maddesine aykırı olarak gümrük vergisi ile eşdeğer bir etkiye sahip olup olmadığı hususunda kesin bir kana varamamıştır. Ulusal mahkeme, sözkonusu ulusal mevzuat uyarınca bir üye devlette kayıtlı motorlu taşıtları işleyen kişilerin motorlu taşıtlar vergisini ödemeleri gerekmemekle birlikte, Türkiye'de kayıtlı motorlu taşıtları işleyen kişilerin, Macaristan üzerinden transit geçiş için bu vergileri ödemeleri gerektiğini belirtmektedir.
31. Mahkeme, motorlu taşıtlar vergisinin gümrük vergisi ile eşdeğer etkiye sahip bir mali yükümlülük olmadığını tespit ederse, başvuru mahkemeye göre bu verginin, niceliksel bir kısıtlamaya denk bir önlem ve dolayısıyla, 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararının 5. maddesine aykırı bir tedbir olup olmadığı konusunda bir soru ortaya çıkacaktır.
32. Bu sorunun olumlu cevaplanması halinde, başvuru mahkeme, 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararının 7. maddesi uyarınca, yol güvenliği gerekçesiyle kanun ihlallerinin takip edilebilmesi için verginin haklı olup olmadığını sormaktadır. Başvuru mahkeme, Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun, diğerlerinin yanı sıra, motorlu taşıtlar trafiği ile ilgili kamu giderlerinin daha orantılı bir şekilde paylaşılmasını, yerel makamların gelirini artırmasını ve kamu karayolu ağının bakımını yapmak ve geliştirmek için gerekli kaynakların güvence altına alınmasını gözettiğini belirtmektedir. Başvuru mahkeme, motorlu taşıtlar vergisinin orantılı olup olmadığı, takip edilen hedeflerin elde edilmesini sağlamak için uygun olup olmadığı ve ayrımcı olup olmadığı konusunda da net değildir.

33. Başvurucu mahkemeye göre karayolu taşımacılığı Avrupa Birliği'nin münhasır yetkisine girdiği için, alınan bu vergi gümrük vergisine eşdeğer etkiye sahip bir mali yükümlölük değilse ve aynı zamanda niceliksel bir kısıtlamaya denk bir önlem teşkil etmiyorsa, başvurucu mahkeme Macaristan-Türkiye Anlaşması'nın uygulanmasının ABİHA'nın 3. (2). maddesi ve 1072/2009 sayılı Tüzük ile uyumlu olup olmadığını sormaktadır.
34. Başvurucu mahkeme ayrıca, verginin Türk nakliyecilerini AET-Türkiye Anlaşması'nın 9'uncu maddesi uyarınca ayrımcılığa maruz bırakıp bırakmadığı hususunda da şüphede bulunmaktadır.
35. Bu arkaplana karşı, Szegedi Közizgaztatási és Munkaügyi Bíróság (İdare ve İş Mahkemesi, Szeged) davayı sürdürmüş ve aşağıdaki soruları ön karar için Divan'a göndermiştir:

[1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın] 4. maddesi, Türk bir nakliyeciden tarafından işlenen ve mal taşımacılığı için kullanılan Türk sicil numarasına sahip ağır yük taşıtlarından, başka bir üye devlete ulaşmak için - Türkiye'den başlayıp Transit üye devlet olarak Macaristan'dan geçerek - Macar sınırını aşması nedeniyle Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununda öngörülen sözkonusu verginin (bu kanuna uygun olarak) alınması gümrük vergisine eşdeğer etkiye sahip bir mali yükümlölük arz ettiği ve bu sebeple de sözkonusu kanun hükmüyle uyumlu olmadığı şeklinde mi yorumlanmalıdır?

(2) (a) şayet ilk sorunun cevabı hayır ise, [1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın] 5. maddesi, Türk bir nakliyeciden tarafından işlenen ve mal taşımacılığı için kullanılan Türk sicil numarasına sahip ağır yük taşıtlarından başka bir üye devlete ulaşmak için - Türkiye'den başlayıp Transit Üye Devlet olarak Macaristan'dan geçerek - Macar sınırını aşması nedeniyle Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununda öngörülen verginin (bu kanuna uygun olarak) alınması niceliksel bir kısıtlamaya denk bir önlem teşkil ettiğinden bu hükümle uyuşmadığı şeklinde mi yorumlanmalıdır?

(b) [1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın] 7. maddesi, Türk bir nakliyeciden tarafından işlenen ve mal taşımacılığı için kullanılan Türk sicil numarasına sahip ağır yük taşıtlarından başka bir üye devlete ulaşmak için - Türkiye'den başlayıp transit üye devlet olarak Macaristan'dan geçerek - Macar sınırını aşması nedeniyle

Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununda öngörölen verginin (bu kanuna uygun olarak) alınmasına yol güvenliği gerekçesiyle ve kanun ihlallerinin yasal takibatı amacıyla alındığı şeklinde mi yorumlanmalıdır?

- (3) ABİHA'nın 3(2) maddesi ve 1072/2009 sayılı Tüzüğü'nün 1(2) ve (3)(a) Maddeleri, Türk bir nakliyeciden tarafından işletilen ve mal taşımacılığı için kullanılan Türk sicil numarasına sahip ağır yük taşıtlarından başka bir üye devlete ulaşmak için - Türkiye'den başlayıp transit üye devlet olarak Macaristan'dan geçerek - Macar sınırını aşması nedeniyle Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununda öngörölen verginin (bu kanuna uygun olarak) transit üye devletin Türkiye ile imzaladığı ikili bir nakliye sözleşmesine dayanarak alındığı şeklinde mi yorumlanmalıdır?
- (4)[AET-Türkiye Anlaşması] 9. Madde, Türk bir nakliyeciden tarafından işletilen ve mal taşımacılığı için kullanılan Türk sicil numarasına sahip ağır yük taşıtlarından başka bir üye devlete ulaşmak için - Türkiye'den başlayıp Transit Üye Devlet olarak Macaristan'dan geçerek - Macar sınırını aşması nedeniyle Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununda öngörölen verginin (bu kanuna uygun olarak) alınması tabiyet/uyrukluk gerekçesiyle ayrımcılığa maruz kaldığından bu hükümle uyuşmadığı şeklinde mi yorumlanmalıdır?

### **Gönderilen Soruların Değerlendirilmesi**

36. Başvurucu mahkeme ilk sorusu ile, esasen, 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın 4. maddesinin ana davalarda sözü edilen motorlu araçlar hakkındaki bir verginin Macar topraklarından transit olarak Türkiye'de kayıtlı ağır ticari araç çalıştıran kişiler tarafından ödenen bir gümrük vergisine bu madde bağlamında eşdeğer bir etki oluşturduğu şeklinde yorumlanıp yorumlanmayacağını sormaktadır.
37. Ortaklık Konseyi Kararının 1. maddesi, Gümrük Birliği'nin Avrupa Birliği ile Türkiye Cumhuriyeti arasındaki son aşamasının uygulanmasına ilişkin kuralları açıkça ortaya koymaktadır. Kararın 4. maddesine göre, yürürlüğe girdiği tarihte Avrupa Birliği ile Türkiye Cumhuriyeti arasında gümrük vergisi ile eşdeğerde olan ithalat veya ihracat gümrük vergileri ve ücretleri tamamen kaldırılacaktır.

38. 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın 66'ncı maddesi, karar hükümlerinin, AT Antlaşmasının, artık Avrupa Birliği'nin İşleyişi (FEU) Hakkında Anlaşma, ilgili hükümlerine özdeş oldukları ölçüde, Adalet Divanı'nın ilgili kararlarına uygun olarak yorumlanmasını öngörmektedir. Kararın 4. maddesi ABİHA'nın 30. maddesiyle özdeş olduğu için, Mahkeme'nin bunlardan ikincisinin (yani ABİHA'nın 30. maddesinin) hükümlerine ilişkin içtihadına uygun olarak yorumlanmalıdır.
39. Buna göre, ne kadar küçük olursa olsun ve tasarımı ve uygulama modu ne olursa olsun, bir sınırı geçtiği gerçeğinden dolayı tek taraflı olarak mallara uygulanan ve tam manasıyla bir gümrük vergisi olmayan herhangi bir maddi bedelin, ABİHA'nın 28. ve 30. Maddeleri kapsamında eşit bir etkiye sahip bir mali yükümlülük oluşturduğu kaydedilmelidir (18 Ocak 2007 yargılamaları, *Brzeziński*, C-313/05, AB:C:2007:33, paragraf 22 ve mezkur içtihatlar ve 2 Ekim 2014 tarihli *Orgacom*, C-254/13, AB:C:2014:2251, paragraf 23). Gümrük vergileri ile eşdeğer bir etkiye sahip mali yükümlülüklerin yasaklanmasının gerekçesi, bu mali yükümlülüklerin malların taşınmasında bir engel teşkil etmesi ile ilgilidir; zira bunlar ithal veya ihraç edilen malların fiyatlarının yerli mamuller karşısında suni bir artışa neden olmaktadırlar. 21 Mart 1991, *Komisyon v İtalya*, C 209/89, AB: C: 1991: 139, paragraf 7).
40. Ayrıca, gümrük vergileri ile eşdeğer etkiye sahip olan mali yükümlülükler, hangi amaçla çıkarıldıklarına ve husule getirdikleri gelirlerin varış yerine bakılmaksızın yasaktır (21 Haziran 2007 tarihli karar, *Komisyon v İtalya*, C-173/05, AB:C:2007:362, paragraf 42 ve mezkur içtihatlar).
41. Aynı zamanda, ABİHA'nın 36. maddesinde listelenen dayanak gerekçelerinin mühansıran miktar kısıtlamasına denk gelen önlemlere tatbik edildiğine ve gümrük vergisine eşdeğer etkili mali yükümlülükler için uygulanmadığına da dikkat edilmelidir (diğer hususların yanı sıra, bkz. 14 Haziran 1988 tarihli karar, *Dansk Denkavit*, 29/87, AB:C:1988:299, paragraf 32).
42. Ayrıca Gümrük Birliği üye devletler arasında malların serbest dolaşımını mutlak anlamda gerektirir. Üye devletlerin, transit malların dolaşımına herhangi bir şekilde mani olmaları veya müdahale etmeleri mümkün olsa, bu özgürlük tam anlamıyla oluşturulamaz. Gümrük Birliği'nin bir sonucu olarak ve Üye

Devletlerin karşılıklı çıkarları doğrultusunda, Avrupa Birliği'nde malların transit geçiş özgürlüğünün ilkesel düzeyde kabul edilmesi gereklidir (21 Haziran 2007 tarihli karar, *Komisyon v İtalya*, C-173/05, AB:C:2007:362, paragraf 31 ve mezkur içtihatlar). Esasında, üye devletler kendi topraklarından transit olarak gönderilen mallar için transit gümrük vergileri veya transit için öngörülen diğer mali yükümlölükler uygularlarsa, bu ilkeye aykırı hareket etmiş olurlar (16 Mart 1983 tarihli karar, *SIOT*, 266/81, AB:C:1983:77, paragraf 19).

43. Ayrıca, malların taşınmasıyla başlatılan ve aslında bir ürüne değil, fakat üründen ötürü gerekli bir faaliyete dayatılan bir yükümlölüğün, ABİHA Madde 30 kapsamında olabileceği yönünde Divan'ın evvelce hüküm verdiği de dikkate alınmalıdır (*Essent Netwerk Noord ve diğerleri*, C:206/06, AB:C:2008:413, paragraf 44 ve mezkur içtihatlar). Nitekim böyle bir bedel, malların nakliyesi veya yolların kullanımı üzerine alınmış olsa dahi, ürünlere uygulanır ve evvela ağır yük taşıtımını işleten kişi tarafından ödenir (bu hususta bkz. 17 Temmuz 1997 tarihli karar, *Haahr Petroleum*, C-90/94, AB:C:1997:368, paragraf 38).
44. Yukarıdaki 37. ve 38. paragraflarda belirtilen nedenlerle, Avrupa Birliğinde malların serbest dolaşımı ile ilgili Avrupa Birliği'nin İşleyişi (FEU) Hakkında Anlaşma'nın hükümlerinin yorumu, AET-Türkiye Anlaşmasından kaynaklanan Gümrük Birliği'ndeki malların serbest dolaşımı ile ilgili hükümlere geçirilebilir.
45. Mevcut davada, ana davaya konu olan Motorlu Taşıt Vergisi Kanunu, üçüncü ülkelerde kayıtlı ağır ticari araçlara ilişkin olarak Macar topraklarında giriş tarihinde motorlu araç vergisinin, hem çıkış hem de dönüş yolculuğuna ilişkin olarak ödenmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Vergi miktarı, diğerlerinin yanı sıra, taşınabilecek malların miktarına ve varış yerlerine dair kriterlere bağlıdır.
46. Buna göre, Divan, yukarıdaki 40 ila 43. paragraflarda anılan içtihatlar ışığında, motorlu taşıtlar vergisi aslında ürünlere uygulanmamasına rağmen, üçüncü bir ülkede, hususi olarak Türkiye'de, kayıtlı araçlarla taşınan mallara Macaristan sınırını geçtiklerinde uygulanmaktadır. Bu vergi, Macaristan ve İtalyan Hükümetleri tarafından ileri sürüldüğu gibi ulaştırma hizmetinden alınmamış, mallara uygulanmış olduğunu tespit etmektedir.

47. Yukarıdaki 39 ila 41. paragraflarda anılan içtihatlar ışığında, Macar Hükümeti tarafından savunulduğu gibi vergi tutarının düşük olduğu ve bu verginin uygulanmasının ulusal yol şebekesinin bakım ihtiyacı ve bu türden ulaşımlardan kaynaklanan ekolojik hasarla gerekçelendirilmesi bu açıdan konunun kapsamı dışında kalmaktadır.
48. Ana davaya konu olan bir motorlu taşıt vergisi, tek taraflı olarak vaz edildiği ve mallar üzerinden bir sınırı geçmelerinden ötürü alınan maddi bedel olarak ödendiği için, 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararının 4. maddesi kapsamında gümrük vergisi ile eşdeğer bir etkiye sahip mali bir yükümlölük oluşturduğu sonucuna varılmıştır.
49. Yukarıdaki hususlar ışığında, birinci sorunun cevabı, 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararının 4. maddesinin, ana davaya konu olan motorlu taşıtlara ilişkin bir verginin Türkiye'de kayıtlı ve Macaristan topraklarında transit halde bulunan ağır yük taşıtlarını işleten kişiler tarafından ödenmesi, ilgili maddenin anlamı dahilinde gümrük vergisine eşdeğer bir bedel teşkil ettiği yönündedir.
50. Birinci sorunun cevabı ışığında, ikinci ila dördüncü soruları cevaplamaya gerek yoktur.

### **Masraflar**

51. Buradaki yargılama, esas davanın tarafları açısından ulusal mahkeme önündeki derdest bir davada aşama olduğundan, masraflar hakkındaki karar başvurucu mahkemeyi ilgilendirir. Divana görüş sunarken yapılan masraflar, ilgili tarafların masrafları hariç olmak üzere, geri alınamaz.

Bu gerekçelerle, Divan (İkinci Daire) řu şekilde karar vermektedir:

**Gümrük Birliğinin son safhasının uygulanmasına ilişkin 22 Aralık 1995 tarihli AB-Türkiye Ortaklık Konseyi'nin 1/95 Sayılı Kararının 4. maddesi, Türkiye'de kayıtlı ve Macaristan topraklarından transit geçiş yapan ağır vasıta işleten kişiler tarafından ödenmesi gereken ana davaya konu olan motorlu araçlara uygulanan bir verginin, bu maddenin anlamı dahilinde gümrük vergisine eşdeğer bir mali yükümlölük oluşturduğu şeklinde yorumlanmalıdır.**

[İmzalar]