



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (втори състав)

19 октомври 2017 година *

„Преюдициално запитване — Споразумение за асоцииране между Европейската икономическа общност и Турция — Член 9 — Решение № 1/95 на Съвета за асоцииране ЕО—Турция — Членове 4, 5 и 7 — Митнически съюз — Автомобилни превози — Данък за движение на пътни превозни средства — Облагане на товарни превозни средства с турска регистрация, преминаващи транзитно през Унгария“

По дело C-65/16,

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Съд по административни и трудови спорове Сегед, Унгария) с акт от 18 януари 2016 г., постъпил в Съда на 8 февруари 2016 г., в рамките на производство по дело

Istanbul Lojistik Ltd

срещу

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság,

СЪДЪТ (втори състав),

състоящ се от: М. Pešič, председател на състава, А. Rosas, С. Toader А. Prechal и Е. Jarašiūnas (докладчик), съдии,

генерален адвокат: Н. Saugmandsgaard Øe,

секретар: I. Illéssy, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 19 януари 2017 г.,

като има предвид становищата, представени:

- за Istanbul Lojistik Ltd, от S. Habóczky, V. Weiss и А. Nagy, ügyvédek,
- за унгарското правителство, от М. Tátrai, Е. E. Sebestyén, Z. Fehér и G. Koós, в качеството на представители,
- за италианското правителство, от G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от А. Collabolletta и G. Rocchitta, avvocati dello Stato,

* Език на производството: унгарски.

– за Европейската комисия, от J. Hottiaux, Е. Георгиева и L. Navas, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 6 април 2017 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 9 от Споразумението за асоцииране между Европейската икономическа общност и Турция, подписано на 12 септември 1963 г. в Анкара от Република Турция, от една страна, и от държавите — членки на ЕИО и на Общността, от друга, и сключено, одобрено и утвърдено от името на последната с Решение 64/732/ЕИО на Съвета от 23 декември 1963 г. (ОВ L 217, 1964 г., стр. 3685; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 69, стр. 3, по-нататък наричано „Споразумението ЕИО—Турция“), на членове 4, 5 и 7 от Решение № 1/95 на Съвета за асоцииране ЕО—Турция от 22 декември 1995 година за осъществяване на последната фаза на митническия съюз (ОВ L 35, 1996 г., стр. 1, наричано по-нататък „Решение № 1/95 на Съвета за асоцииране“), на член 3, параграф 2 ДФЕС, както и на член 1, параграф 2 и параграф 3, буква а) от Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 2009 г., стр. 72).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между Istanbul Lojistik Ltd, турско превозваческо дружество, и Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság (Национална данъчна и митническа администрация, дирекция „Жалби“, Унгария) (наричана по-нататък „данъчният орган от втора инстанция“) по повод решението ѝ да обложи товарно превозно средство — собственост на това дружество, с данък, дължим на основание преминаване на унгарската граница.

Правна уредба

Правото на Съюза

- 3 Съгласно член 9 от Споразумението ЕИО—Турция:
„Договарящите се страни приемат, че в областта на прилагане на споразумението, и без да се нарушават специалните разпоредби, които биха могли да бъдат приети по силата на член 8, всяка дискриминация, свързана с национална принадлежност, е забранена съгласно принципа, посочен в член 7 от Договора за създаване на Общността“.
- 4 Член 62 от Допълнителния протокол, подписан на 23 ноември 1970 г. в Брюксел, приложен към Споразумението ЕИО—Турция, сключен, одобрен и утвърден от името на Общността с Регламент (ЕИО) № 2760/72 на Съвета от 19 декември 1972 година (ОВ L 293, 1972 г. стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 1, стр. 37; наричан по-нататък „Допълнителният протокол“), предвижда, че Допълнителният протокол е неразделна част от Споразумението ЕИО—Турция.

5 Член 42 от Допълнителния протокол предвижда в параграф 1:

„Съветът за асоцииране ще разшири действието на разпоредбите на Договора за създаване на Общността, които са от областта на транспорта, като включи към тях и Турция, съгласно правилата, които той определя, и като отчита по-специално нейното географско положение. При същите условия, той може да разшири обсега на мерките, които са взети от Общността за прилагането на тези разпоредби в областта на железопътния, сухопътния и вътрешноводния транспорт, като включи към тях и Турция“.

6 Съгласно член 1 от Решение № 1/95 на Съвета за асоцииране:

„Без да се засягат разпоредбите на [Споразумението ЕИО—Турция] и допълнителните протоколи към него, с настоящото решение Съветът за асоцииране ЕИО—Турция определя условията за осъществяване на последната фаза на митническия съюз, предвиден в членове 2 и 5 от посоченото споразумение“ [неофициален превод].

7 Глава I от посоченото решение относно свободното движение на стоки и търговска политика включва раздел I, озаглавен „Премахване на митата и таксите с равностоен ефект“. Член 4 от посоченото решение, съдържащо се в посочения раздел, предвижда:

„От датата на влизане в сила на настоящото решение се премахват напълно митата по вноса и износа и такси с равностоен ефект между Общността и Турция. Считано от тази дата, Общността и Турция се въздържат от въвеждане на всякакви нови мита по вноса и износа и такси с равностоен ефект. Тези разпоредби се прилагат и спрямо митата с фискален характер“ [неофициален превод].

8 Раздел II от тази глава, озаглавен „Премахване на количествените ограничения или мерките с равностоен ефект“, е съставен от членове 5—11 от Решение № 1/95 на Съвета за асоцииране. Член 5 от него предвижда:

„Забраняват се количествените ограничения върху вноса, както и всички мерки с равностоен ефект между договарящите страни“ [неофициален превод].

9 Член 6 от посоченото решение гласи следното:

„Забраняват се количествените ограничения върху износа, както и всички мерки с равностоен ефект между договарящите страни“ [неофициален превод].

10 Съгласно член 7 от Решение № 1/95 на Съвета за асоцииране:

„Членове 5 и 6 не са пречка за налагането на забрани или ограничения върху вноса, износа или транзитното преминаване, основаващи се на съображенията за обществен морал, обществен ред, обществена сигурност, за закрила на здравето и живота на хората, животните или растенията, за закрила на националните богатства с художествена, историческа или археологическа стойност, за закрила на индустриалната и търговската собственост. При все това тези забрани или ограничения не трябва да представляват средство за произволна дискриминация или прикрито ограничение на търговията между договарящите се страни“ [неофициален превод].

11 Член 66 от посоченото решение предвижда:

„Доколкото са идентични по същество със съответстващите им правила от Договора за създаване на Европейската общност, разпоредбите на настоящото решение се тълкуват за целите на тяхното изпълнение и прилагане по отношение на стоките в обхвата на митническия съюз в съответствие с решенията на Съда на Европейските общности в тази област“ [неофициален превод].

12 Член 1 от Регламент № 1072/2009, озаглавен „Приложно поле“, предвижда:

„1. Настоящият регламент се прилага за международния автомобилен превоз на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение за пътувания в рамките на територията на Общността.

2. В случай на превоз от държава членка до трета държава и обратно настоящият регламент се прилага за частта от пътуването на територията на всяка държава членка на транзитно преминаване. Той не се прилага за частта от пътуването на територията на държавата членка, където е извършено натоварването или разтоварването, докато не бъде сключено съответното споразумение между Общността и съответната трета държава.

3. До сключването на посочените в параграф 2 споразумения настоящият регламент не засяга:

а) разпоредбите, свързани с превоза от държава членка до трета държава и обратно, които са включени в двустранни споразумения между държавите членки и тези трети държави;

[...]“.

Унгарското право

13 Член 18, параграф 3 от Конвенцията за международния автомобилен транспорт, сключена между Президентския съвет и правителството на Народна република Унгария, от една страна, и правителството на Република Турция, от друга страна, подписана в Будапеща на 14 септември 1968 г. (Magyar Közlöny 1969/78 (X. 11.), наричана по-нататък „Конвенцията Унгария—Турция“), предвижда:

„Превозните средства, които извършват превоз на товари през територията на другата договаряща страна, заплащат, включително за пътуването без товар, данъци, допълнителни данъци, отчисления и такси, които се дължат за превоза на товари и за покриване на разходите за поддържане и ремонт на пътищата, включително таксите, предвидени за превозните средства, надвишаващи допустимата максимална маса съгласно нормативната уредба на другата договаряща страна“.

14 Съгласно преамбюла на gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény (Закон № LXXXII от 1991 г. за данък за движение на пътни превозни средства) (Magyar Közlöny 1991/145 (XII. 26.), наричан по-нататък „Законът за данъка за движение на пътни превозни средства“):

„Парламентът приема настоящия закон за данък за движение на пътни превозни средства в интерес на по-доброто разпределение на обществените разходи, свързани с автомобилното движение, повишаването на приходите на общинските администрации, а в столицата — на районните администрации, както и на разширяването на източниците за финансиране, необходими за поддържане и развитие на обществената пътна мрежа“.

15 Съгласно член 1 от посочения закон:

„1. Данък за движение на пътни превозни средства се дължи за всяко превозно средство или ремарке, снабдено с унгарски регистрационни табели, както и за всяко товарно превозно средство, регистрирано в чужбина, което се движи на територията на Унгария (наричани по-нататък общо „превозно средство“) [...]

2. От приложното поле на настоящия закон са изключени [...] в категорията на товарните превозни средства, регистрирани в чужбина, тези, които са регистрирани в държава — членка на Европейския съюз“.

16 Член 10 от посочения закон предвижда, че „[д]анъкът се дължи от притежателя на превозното средство“.

17 Съгласно член 11 от Закона за данъка за движение на пътни превозни средства „[д]анъчното задължение възниква в деня на влизане на територията на Унгария“.

18 Член 15 от посочения закон гласи:

„1. В случаите на превозно средство (или за целите на прилагането на настоящия параграф, на състав от превозни средства) с максимална маса до 12 тона, което се движи с лиценз за превоз, използван за местен транспорт, се дължи данък в размер на 10 000 [унгарски форинта (HUF) (около 33 EUR)] съответно за пътуването в посока отиване и за пътуването в посока връщане, докато в случаите на превозно средство с максимална маса над 12 тона, което се движи с лиценз за превоз, използван за местен транспорт, се дължи данък в размер 30 000 HUF [(около 100 EUR)] съответно за пътуването в посока отиване и за пътуването в посока връщане. В случаите на превозно средство с максимална маса до 12 тона, което се движи с лиценз за превоз, използван за транзитно преминаване (включително, като се използва разрешение, издадено от трета страна), се дължи данък в размер на 20 000 HUF [(около 66 EUR)] съответно за пътуването в посока отиване и за пътуването в посока връщане, докато случаите на превозно средство с максимална маса над 12 тона, което се движи с лиценз за превоз, използван за транзитно преминаване, се дължи данък в размер на 60 000 HUF [(около 200 EUR)] съответно за пътуването в посока отиване и за пътуването в посока връщане. Задължението за плащане на данъка съгласно предходните разпоредби е налице и когато лицензът за транспорт е невалиден или данъчнозадълженото лице го е използвало неправомерно, или се е движело без лиценз за транспорт.

2. Размерите на данъка, определени в параграф 1, се отнасят за пътуване в посока отиване или пътуване в посока връщане, когато не надхвърлят 48 часа за съответното пътуване. Ако продължителността на престоя е по-голяма, се дължи данък в съответствие с разпоредбите на параграф 1 по-горе, за всеки започнат нов 48-часов период. [...]

3. Данъкът, дължим на основание параграф 1, се заплаща с гербова марка, която трябва да бъде залепена на лиценза за автомобилен транспорт — в случаите на превоз по редовна линия — за цялото времетраене на превоза, а в случаите на транзитен превоз — поотделно за пътуването на отиване и на връщане — в момента на влизане на територията на Унгария. След залепването на марката или марките, данъчнозадълженото лице трябва задължително да отбележи върху нея или върху тях датата и часа на влизане (година/месец/ден/час). Ако задължението за плащане (гербова марка) не е изпълнено, се разрешава движение с лиценза за транспорт, за който се дължи данък, само в радиус до 5 км от мястото на влизане на територията на Унгария, като в противен случай се налагат санкции“.

19 Член 17, параграф 2 от посочения закон е със следната редакция:

„Ако данъчнозадълженото лице не е изпълнило частично или изцяло задължението си за плащане на данъка, митническият орган установява данъчното задължение и налага данъчна санкция в петкратния размер на дължимия данък“ [...].

20 Член 20 параграф 1, буква а) от közúti közlekedésről szóló 1988. Évi I. törvény (Закон № I от 1988 г. за движението по пътищата) (Magyar Közlöny 1988/15 (IV. 21.) предвижда, че „глоба се налага на всяко лице, което е нарушило разпоредбите относно вътрешните или международните автомобилни превози (транспорт на пътници или товари), за които се изисква разрешение или притежаване на определен документ, ако това е предвидено в този закон или в специални законови или подзаконови нормативни актове, или в актове от правото на Съюза“.

21 Съгласно член 4 от 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 (Правителствен декрет № 261/2011 (XII. 7) за автомобилния превоз на товари срещу заплащане, превоза за собствена сметка, платения превоз на пътници с автобус и превоза на хора за собствена сметка и за изменение на разпоредбите в посочените области) (Magyar Közlöny 2011/146 (XII. 7.):

„1. Автомобилният превоз на товари срещу заплащане или автомобилният превоз на товари за собствена сметка, извършен в рамките на международния трафик чрез навлизане на територията на Унгария, може да бъде осъществен чрез:

- а) общностен лиценз — издаден за международен автомобилен превоз на товари — предвиден в член 4 от [Регламент № 1072/2009] [...]
- б) разрешение, издадено от Международния транспортен форум [...], или
- в) лиценз за товарно превозно средство, издаден на основание двустранна или многостранна спогодба

във връзка с тази дейност“.

22 Съгласно член 2 от közúti árufuvarozáshoz, 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 (Правителствен декрет № 156/2009 (VII. 29.) относно размера на глобите, които се налагат в случаите на нарушение на някои разпоредби относно автомобилните превози на пътници и товари и относно движението по пътищата, както и за правомощията на публичните органи, свързани с налагането на глоба) (Magyar Közlöny 2009/107 (VII. 29):

„За целите на член 20, параграф 1, буква а) от [Закон № I за движението по пътищата от 1988 г.], ако не е предвидено друго, се налага глоба в размер, предвиден в приложение 1, на всяко лице, което

[...]

- б) наруши разпоредбите относно разрешенията и документите, които се изискват за извършване на услуги за автомобилни превози, предвидени в [член 4, параграф 1, буква в) от Правителствения декрет № 261/2011].

По силата на точка 5, буква а) от приложение 1, превозачът, който притежава невалиден лиценз за автомобилен превоз на товари, трябва да плати глоба в размер на 300 000 HUF [(около 1000 EUR)]“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 23 Istanbul Lojistik е търговско дружество, регистрирано в Турция, което извършва за сметка на установени в Турция и в Европейския съюз предприятия за автомобилни превози на товари от Турция до държави — членки на Съюза, основно Германия.
- 24 На 30 март 2015 г. Nemzeti Adó- és Vámhivatal (Национална данъчна и митническа администрация, Унгария) извършва проверка в околностите на Nagylak (Унгария), близо до границата с Румъния, на състав от превозни средства с максимална маса над 12 тона, регистриран в Турция и опериран от Istanbul Lojistik. Дружеството притежава транзитен лиценз Унгария—Турция за това товарно превозно средство, което използва за превоз на текстил от Турция до Германия през Унгария като транзитна държава. Този лиценз съдържа всички изискуеми от унгарската правна уредба реквизити, но гербовата марка за сумата на данъка за движение на пътни превозни средства, която доказва плащането на този данък, не е била залепена върху посочения лиценз.
- 25 В приетите на 31 март 2015 г. въз основа на посочената проверка административни решения Националната данъчна и митническа администрация установява, че Istanbul Lojistik е нарушило задължението си за плащане на данък съгласно Закона за данъка за движение на пътни превозни средства и следователно неговият транзитен лиценз е невалиден. Този орган задължава Istanbul Lojistik да заплати сумата 60 000 HUF (около 200 EUR), съответстваща на посочения данък, заедно с данъчна санкция в размер на 300 000 HUF (около 1000 EUR) и административна глоба в същия размер като санкцията, или общо сума в размер на 660 000 HUF (около 2200 EUR).
- 26 Istanbul Lojistik обжалва тези решения по административен ред пред данъчния орган от втора инстанция, който с решения от 13 май 2015 г. ги потвърждава.
- 27 Дружеството подава жалба срещу решенията на данъчния орган от втора инстанция пред Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Съд по административни и трудови спорове, Сегед, Унгария).
- 28 В подкрепа на жалбата си Istanbul Lojistik изтъква, че разглежданите разпоредби на Закона за данъка за движение на пътни превозни средства нарушават членове 4—6 от Решение № 1/95 на Съвета за асоцииране. То твърди, че данъкът върху пътните превозни средства може да се счита за такса с равностоен на мито ефект по смисъла на член 30 ДФЕС и съответно на член 4 от посоченото решение. Според дружеството този данък имал както дискриминационен, така и протекционистичен характер и представлявал ограничение на свободното движение на стоки, което противоречи на правото на Съюза.
- 29 Данъчният орган от втора инстанция иска жалбата да бъде отхвърлена.
- 30 Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Съд по административни и трудови спорове, Сегед) иска да се установи дали разглежданият данък върху пътни превозни средства представлява такса с равностоен ефект на мито, противоречаща на член 4 от Решение № 1/95 на Съвета за асоцииране. В действителност посочената юрисдикция отбелязва, че съгласно разглежданата национална правна уредба притежателите на превозни средства, регистрирани в държава членка, не дължат данък върху пътните превозни средства, докато притежателите на пътни превозни средства, регистрирани в Турция, дължат този данък при транзитно преминаване през Унгария.

- 31 Ако Съдът приеме, че данъкът върху пътните превозни средства не е такса с равностоен ефект на мито, според тази юрисдикция възниква въпросът дали въпросният данък представлява мярка с равностоен ефект на количествено ограничение и следователно противоречаща на член 5 от Решение № 1/95 на Съвета за асоцииране.
- 32 При утвърдителен отговор на последния въпрос запитващата юрисдикция иска да се установи дали въпросният данък може да бъде обоснован чрез прилагането на член 7 от Решение № 1/95 на Съвета за асоцииране по съображения за безопасността на движението и преследването на нарушенията. Тя посочва, че целите на Закона за данъка за движение на пътни превозни средства са именно по-добро разпределение на публичните задълженията, свързани с движението на автомобили, увеличаване на приходите на общинските администрации, както и събиране на необходимите средства за поддържане и развитие на обществената пътна мрежа. Запитващата юрисдикция иска да се установи също така дали данъкът върху пътните превозни средства е пропорционален и в състояние да гарантира осъществяването на преследваните цели, без да допуска дискриминация.
- 33 Ако въпросният данък не е такса с равностоен ефект на мито или мярка с равностоен ефект на количествено ограничение, запитващата юрисдикция иска да се установи дали прилагането на Конвенцията Унгария—Турция е съвместимо с член 3, параграф 2 ДФЕС, както и с Регламент № 1072/2009, тъй като областта на транспорта според нея е от изключителната компетентност на Съюза.
- 34 Запитващата юрисдикция иска да се установи също така дали посоченият данък е дискриминиращ по отношение на турските превозвачи по смисъла на член 9 от Споразумението ЕИО—Турция.
- 35 При тези условия Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Съд за административни и трудови спорове, Сегед) решава да спре производството и да отправи до Съда следните преюдициални въпроси:
- „1) Трябва ли член 4 от [Решение № 1/95 на Съвета за асоцииране] да се тълкува в смисъл, че данък като уредения в унгарския Закон за данъка за движение на пътни превозни средства, с който съгласно посочения закон се облагат при преминаването им през унгарската граница товарни превозни средства с турска регистрация, експлоатирани от турски превозвач и използвани за превоз на товари, идващи от Турция и преминаващи през Унгария като транзитна държава членка, за да стигнат до друга държава членка, е такса с равностоен ефект на мито и следователно противоречи на посочения член?
- 2) а) При отрицателен отговор на първия въпрос, трябва ли член 5 от [Решение № 1/95 на Съвета за асоцииране] да се тълкува в смисъл, че данък като уредения в унгарския Закон за данъка за движение на пътни превозни средства, с който съгласно посочения закон се облагат при преминаването им през унгарската граница товарни превозни средства с турска регистрация, експлоатирани от турски превозвач и използвани за превоз на товари, идващи от Турция и преминаващи през Унгария като транзитна държава членка, представлява мярка с равностоен ефект на количествено ограничение и следователно противоречи на посочения член?
- б) Трябва ли член 7 от [Решение № 1/95 на Съвета за асоцииране] да се тълкува в смисъл, че по съображения за безопасност на движението по пътищата и прилагане на законите може да бъде наложен данък като уредения в унгарския Закон за данъка за движение на пътни превозни средства, с който съгласно посочения закон се облагат при преминаването им през унгарската граница товарни превозни средства с турска регистрация, експлоатирани от турски превозвач и използвани за превоз на товари, идващи от Турция и преминаващи през Унгария като транзитна държава членка?

- 3) Трябва ли член 3, параграф 2 ДФЕС и член 1, параграф 2 и параграф 3, буква а) от Регламент № 1072/2009 да се тълкуват в смисъл, че не допускат на основание двустранна конвенция в областта на транспорта, сключена с Турция, транзитната държава членка да налага данък като уредения в унгарския Закон за данъка за движение на пътни превозни средства, с който съгласно посочения закон се облагат при преминаването им през унгарската граница товарни превозни средства с турска регистрация, експлоатирани от турски превозвач и използвани за превоз на товари, идващи от Турция и преминаващи през Унгария като транзитна държава членка?
- 4) Трябва ли член 9 от [Споразумението за асоцииране ЕИО—Турция] да се тълкува в смисъл, че данък като уредения в унгарския Закон за данъка за движение на пътни превозни средства, с който съгласно посочения закон при преминаването им през унгарската граница товарни превозни средства с турска регистрация, експлоатирани от турски превозвач и използвани за превоз на товари, идващи от Турция и преминаващи през Унгария като транзитна държава членка, представлява дискриминация по признак националност и следователно противоречи на посочения член?“.

По преюдициалните въпроси

- 36 С първия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 4 от Решение № 1/95 на Съвета за асоцииране трябва да се тълкува в смисъл, че представлява такса с равностоен ефект на мито по смисъла на посочения член данък върху пътните превозни средства като разглеждания в главното производство, който се дължи от притежателите на товарни превозни средства с турска регистрация, преминаващи транзитно през унгарска територия.
- 37 Видно от член 1, посоченото решение определя реда и условията за осъществяване на последната фаза на митническия съюз между Европейския съюз и Република Турция. Съгласно член 4 от посоченото решение от датата на влизане в сила на посоченото решение се премахват напълно митата по вноса и износа и таксите с равностоен ефект между Съюза и Република Турция.
- 38 Член 66 от Решение № 1/95 на Съвета за асоцииране предвижда, че доколкото са идентични по същество със съответстващите им правила от Договора за ЕО, впоследствие ДФЕС, разпоредбите на настоящото решение се тълкуват за целите на тяхното изпълнение и прилагане по отношение на стоките в обхвата на митническия съюз в съответствие с решенията на Съда на Европейските общности в тази област. Тъй като по същество член 4 от това решение е идентичен с член 30 ДФЕС, той следва да се тълкува в съответствие с практиката на Съда във връзка с последния член.
- 39 Следователно следва да се припомни, че всеки едностранно наложен паричен налог, дори да е минимален, независимо от наименованието и начина му на събиране, с който се облагат стоките, поради факта че преминават граница, и който не е мито в прекия смисъл на това понятие, представлява такса с равностоен ефект по смисъла на членове 28 ДФЕС и 30 ДФЕС (решения 18 януари 2007 г., Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, т. 22 и цитираната съдебна практика и от 2 октомври 2014 г., Orgacom, C-254/13, EU:C:2014:2251, т. 23). Основанието за забрана на таксите с равностоен ефект на мито е в пречките, които тези такси създават за движението на стоките, тъй като увеличават изкуствено цените на внесените или изнесените стоки в сравнение с националните стоки (решение от 21 март 1991 г., Комисия/Италия, C-209/89, EU:C:1991:139, т. 7).

- 40 Освен това таксите с равностоен ефект са забранени независимо от целта, с оглед на която са били въведени и от предназначението на приходите, които осигуряват (решение от 21 юни 2007 г., Комисия/Италия, C-173/05, EU:C:2007:362, т. 42 и цитираната съдебна практика).
- 41 Следва да се припомни също, че основанията, които са обявени в член 36 ДФЕС, се прилагат изключително по отношение на мерките с равностоен ефект на количествено ограничение, а не и по отношение на таксите с равностоен ефект на мито (вж. по-специално решение от 14 юни 1988 г., Dansk Denkavit, 29/87, EU:C:1988:299, т. 32).
- 42 Освен това митническият съюз по необходимост включва осигуряване на свободното движение на стоки между държавите членки. Тази свобода не би могла да бъде пълна, ако последните разполагаха с възможността по някакъв начин да препятстват или затрудняват движението на транзитно преминаващите стоки. Ето защо в резултат на митническия съюз и във взаимен интерес на държавите членки следва да се признае съществуването на общ принцип на свободно транзитно преминаване на стоките в рамките на Съюза (решение от 21 юни 2007 г., Комисия/Италия, C-173/05, EU:C:2007:362, т. 31 и цитираната съдебна практика). Действително държавите членки биха накърнили този принцип, ако прилагат транзитни мита или други налози във връзка с транзита към стоките, преминаващи през тяхна територия (решение от 16 март 1983 г., SIOT, 266/81, EU:C:1983:77, т. 19).
- 43 Следва да се посочи също, че Съдът вече е приел, че такса, чийто правопораждащ факт е транспортът на стоки и която се събира не върху стоките в това им качество, а върху определена необходима дейност, свързана с тези стоки, може да попада в приложното поле на член 30 ДФЕС (решение от 17 юли 2008 г., Essent Netwerk Noord и др., C-206/06, EU:C:2008:413, т. 44 и цитираната съдебна практика). Действително с тази такса се облагат стоките дори ако тя се събира във връзка с техния транспорт или използването на пътищата и се заплаща първоначално от притежателя на товарното превозно средство (вж. в този смисъл решение от 17 юли 1997 г., Naahr Petroleum, C-90/94, EU:C:1997:368, т. 38).
- 44 По съображенията, изложени в точки 37 и 38 от настоящото решение, тълкуването на разпоредбите на ДФЕС относно свободното движение на стоки в рамките на Съюза се отнася и за разпоредбите относно свободното движение на стоки в рамките на митническия съюз, създаден със Споразумението ЕИО—Турция.
- 45 В случая разглежданият в главното производство Закон за данъка за движение на пътни превозни средства предвижда, че данъкът върху превозните средства в случай на товарни превозни средства, регистрирани в трета страна, се дължи към момента на влизането им на унгарска територия както за пътуване в посока отиване, така и за пътуване в посока връщане. Размерът на таксата зависи от критерии, свързани по-специално с количеството на транспортираните стоки, както и с местоназначението им.
- 46 Ето защо следва да се установи с оглед на съдебната практика, цитирана в точки 40—43 от настоящото решение, че макар данъкът върху пътните превозни средства да не се събира за стоките в това им качество, с него се облагат стоки, транспортирани с превозно средство, регистрирано в трета страна, а именно Турция, при преминаването на унгарската граница, а не както поддържат унгарското и италианското правителство, транспортната услуга.
- 47 В това отношение без значение с оглед на съдебната практика, цитирана в точки 39—41 от настоящото решение, е фактът, че както посочва унгарското правителство, размерът на този данък не е висок или че събирането му е обосновано от необходимостта да се осигури поддържането на националната пътна мрежа и поради засягането на околната среда, причинено от този вид транспорт.

- 48 От това следва, че данък върху пътните превозни средства като разглеждания в главното производство представлява такса с равностоеен ефект на мито по смисъла на член 4 от Решение № 1/95 на Съвета за асоцииране, тъй като е едностранно наложен паричен налог, с който се облагат стоките, поради факта че преминават граница.
- 49 С оглед на гореизложеното на първия въпрос следва да се отговори, че член 4 от Решение № 1/95 на Съвета за асоцииране трябва да се тълкува в смисъл, че представлява такса с равностоеен ефект на мито по смисъла на този член данък върху пътните превозни средства като разглеждания в главното производство, който се дължи от притежателите на товарни превозни средства с турска регистрация, които преминават транзитно през унгарска територия.
- 50 С оглед на отговора, даден на първия въпрос, не е необходимо да се отговаря на въпроси 2—4.

По съдебните разноски

- 51 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред препращащата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (втори състав) реши:

Член 4 от Решение № 1/95 на Съвета за асоцииране ЕО—Турция от 22 декември 1995 година за осъществяване на последната фаза на митническия съюз трябва да се тълкува в смисъл, че представлява такса с равностоеен ефект на мито по смисъла на този член данък върху пътните превозни средства като разглеждания в главното производство, който се дължи от притежателите на товарни превозни средства с турска регистрация, които преминават транзитно през унгарска територия.

Подписи