



Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
της 6ης Απριλίου 2017¹

Υπόθεση C-65/16

Istanbul Lojistik Ltd

κατά

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság

[αίτηση του Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (πρωτοβάθμιου δικαστηρίου διοικητικών και εργατικών διαφορών του Szeged, Ουγγαρία) για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Διεθνής οδική μεταφορά – Συμφωνία Συνδέσεως μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και της Τουρκίας – Άρθρο 9 – Απόφαση 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως ΕΚ-Τουρκίας – Άρθρα 4, 5 και 7 – Ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων – Τέλος επί των αυτοκινήτων οχημάτων – Επιβολή τέλους σε διερχόμενα από την Ουγγαρία βαρέα φορτηγά οχήματα ταξινομημένα στην Τουρκία – Συναφθείσα από κράτος μέλος διμερής συμφωνία με την Τουρκία – Άρθρο 3, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ – Κανονισμός (ΕΚ) 1072/2009 – Άρθρο 1»

I. Εισαγωγή

1. Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως του Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (πρωτοβάθμιου δικαστηρίου διοικητικών και εργατικών διαφορών του Szeged, Ουγγαρία) υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ τουρκικής μεταφορικής εταιρίας και ουγγρικής φορολογικής αρχής, η οποία της επέβαλε τέλος επί αυτοκινήτων οχημάτων, το οποίο προβλέπεται από την ουγγρική νομοθεσία.
2. Βάσει της νομοθεσίας αυτής, επιβάλλεται ειδικό τέλος σε βαρέα φορτηγά οχήματα ταξινομημένα σε κράτος μη μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εν προκειμένω στην Τουρκία, που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, κάθε φορά που διασχίζουν τα ουγγρικά σύνορα προκειμένου να μεταβούν σε άλλο κράτος μέλος μέσω της Ουγγαρίας.
3. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά το Δικαστήριο αν μια τέτοια εθνική ρύθμιση συνάδει με τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης, ειδικότερα με τους κανόνες που θεσπίζονται με τη Συμφωνία Συνδέσεως μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και της Τουρκικής Δημοκρατίας² (στο εξής: Συμφωνία Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας)³.

¹ Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

² Συμφωνία η οποία υπογράφηκε στις 12 Σεπτεμβρίου 1963 στην Αγκυρα μεταξύ, αφενός, της Τουρκικής Δημοκρατίας και, αφετέρου, των κρατών μελών της ΕΟΚ και της Κοινότητας και η οποία συνάφθηκε, εγκρίθηκε και επικυρώθηκε εξ ονόματος της τελευταίας με την απόφαση 64/732/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 23ης Δεκεμβρίου 1963 (ΕΕ ειδ. έκδ. 11/001, σ. 48).

³ Παρόμοιο ζήτημα έχει τεθεί στο Δικαστήριο με την εκκρεμή υπόθεση CX (C-629/16).

4. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά, καταρχάς, αν οι διατάξεις της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως ΕΚ-Τουρκίας⁴ (στο εξής: απόφαση 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως) απαγορεύουν την επιβολή τέλους, όπως του επίμαχου στην υπόθεση της κύριας δίκης, εφόσον αυτό συνιστά φορολογική επιβάρυνση με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς τελωνειακό δασμό κατά την έννοια του άρθρου 4 της αποφάσεως αυτής ή, σε διαφορετική περίπτωση, μέτρο με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς ποσοτικό περιορισμό επί των εισαγωγών κατά την έννοια του άρθρου 5 της εν λόγω αποφάσεως, και αν ένα τέτοιο μέτρο θα μπορούσε, ενδεχομένως, να έχει ως δικαιολογητική του βάση έναν από τους λόγους παρεκκλίσεως που προβλέπονται από το άρθρο 7.

5. Ακολούθως, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν το εν λόγω είδος τέλους αντίκειται στο άρθρο 9 της Συμφωνίας Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας, η οποία απαγορεύει κάθε δυσμενή διάκριση λόγω ιθαγένειας.

6. Τέλος, το αιτούν δικαστήριο καλεί το Δικαστήριο να προσδιορίσει αν το άρθρο 3, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ καθώς και το άρθρο 1, παράγραφος 2 και παράγραφος 3, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009, για τους κοινούς κανόνες προσβάσεως στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών⁵, αντιτίθενται στη δυνατότητα των αρχών κράτους μέλους να επιβάλουν τέτοιο τέλος βάσει διμερούς συμβάσεως στον τομέα των μεταφορών συναφθείσας με τρίτο κράτος, εν προκειμένω βάσει συμβάσεως που έχει συναφθεί από την Ουγγαρία με την Τουρκική Δημοκρατία.

7. Για τους λόγους που θα εκθέσω κατωτέρω, εκτιμώ ότι θα πρέπει να δοθεί καταφατική απάντηση στο πρώτο ερώτημα, και συγκεκριμένα ότι ένα εθνικό μέτρο, όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης, συνιστά φορολογική επιβάρυνση με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς τελωνειακό δασμό, αντίθετη προς το άρθρο 4 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως, και ότι, ως εκ τούτου, το Δικαστήριο δεν θα χρειαστεί να απαντήσει στα άλλα ερωτήματα, επί των οποίων, ωστόσο, θα αναπτύξω παρατηρήσεις επικουρικές.

II. Το νομικό πλαίσιο

A. Το δίκαιο της Ένωσης

1. Η Συμφωνία Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας και το πρόσθετο πρωτόκολλο αυτής

8. Το άρθρο 9 της Συμφωνίας Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας ορίζει: «[τ]α συμβαλλόμενα μέρη αναγνωρίζουν ότι, στο πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας και υπό την επιφύλαξη των ειδικών διατάξεων, οι οποίες θα ηδύναντο να θεσπισθούν σύμφωνα με το άρθρο 8, κάθε διάκριση που βασίζεται στην ιθαγένεια απαγορεύεται, σύμφωνα με την αρχή η οποία εκτίθεται στο άρθρο 7 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Κοινότητας».

9. Το πρόσθετο πρωτόκολλο στη Συμφωνία Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας, που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 23 Νοεμβρίου 1970⁶, αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της Συμφωνίας αυτής⁷. Το άρθρο 41 προβλέπει ότι το Συμβούλιο Συνδέσεως είναι αρμόδιο να ορίζει, σύμφωνα με τις αρχές των άρθρων 13 και 14 της Συμφωνίας Συνδέσεως, τον ρυθμό και τον τρόπο κατά τον οποίο τα συμβαλλόμενα μέρη καταργούν προοδευτικά, μεταξύ τους, τους περιορισμούς στην ελευθερία εγκαταστάσεως και στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών.

4 Απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 1995, για την εφαρμογή της οριστικής φάσης της τελωνειακής ένωσης (ΕΕ 1996, L 35, σ. 1).

5 Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009 (ΕΕ 2009, L 300, σ. 72).

6 Πρωτόκολλο το οποίο συνήφθη, εγκρίθηκε και επικυρώθηκε εξ ονόματος της Κοινότητας με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2760/72 του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 1972 (ΕΕ ειδ. έκδ. 11/002, σ. 149).

7 Σύμφωνα με το άρθρο 62 του εν λόγω πρωτοκόλλου.

10. Δυνάμει του άρθρου 42, παράγραφος 1, του πρωτοκόλλου αυτού, «[τ]ο Συμβούλιο Συνδέσεως επεκτείνει στην Τουρκία, με τρόπο που αποφασίζει, λαμβάνοντας υπόψη ιδίως τη γεωγραφική θέση της Τουρκίας, τις διατάξεις της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Κοινότητας, που εφαρμόζονται στις μεταφορές. Είναι δυνατό, υπό τις ίδιες προϋποθέσεις, να επεκτείνει στην Τουρκία τις πράξεις που έχουν εκδοθεί από την Κοινότητα κατ' εφαρμογή των διατάξεων για τις [...] οδικές [...] μεταφορές».

2. Η απόφαση 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως

11. Το άρθρο 1 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως ορίζει ότι «[υ]πό την επιφύλαξη των διατάξεων της συμφωνίας [συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας], του προσθέτου και του συμπληρωματικού πρωτοκόλλου της, το Συμβούλιο Σύνδεσης καθορίζει διά της παρούσης τους κανόνες για την εφαρμογή της οριστικής φάσης της τελωνειακής ένωσης, που προβλέπεται στα άρθρα 2 και 5 της προαναφερθείσας συμφωνίας».

12. Το άρθρο 4 της αποφάσεως αυτής, το οποίο ανήκει στο τμήμα I, με τίτλο «Κατάργηση των τελωνειακών δασμών και των φορολογικών επιβαρύνσεων ισοδυνάμου αποτελέσματος», του κεφαλαίου 1, με τίτλο «Ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων και εμπορική πολιτική», προβλέπει ότι «[ο]ι εισαγωγικοί ή οι εξαγωγικοί τελωνειακοί δασμοί καθώς και οι φορολογικές επιβαρύνσεις ισοδυνάμου αποτελέσματος καταργούνται πλήρως μεταξύ της Κοινότητας και της Τουρκίας κατά την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος της παρούσας απόφασης. Από την ίδια ημερομηνία η Κοινότητα και η Τουρκία δεν προβαίνουν στην επιβολή οποιουδήποτε νέου εισαγωγικού ή εξαγωγικού τελωνειακού δασμού ή οποιασδήποτε φορολογικής επιβάρυνσης ισοδυνάμου αποτελέσματος. Οι παρούσες διατάξεις εφαρμόζονται επίσης και για τους τελωνειακούς δασμούς φορολογικού χαρακτήρα».

13. Το άρθρο 5 της αποφάσεως αυτής, το οποίο ανήκει στο τμήμα II, του εν λόγω κεφαλαίου 1, με τίτλο «Κατάργηση των ποσοτικών περιορισμών και των μέτρων ισοδυνάμου αποτελέσματος», προβλέπει ότι «[ο]ι ποσοτικοί περιορισμοί επί των εισαγωγών καθώς και όλα τα μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος απαγορεύονται μεταξύ των συμβαλλομένων μερών».

14. Κατά το άρθρο 7, «[ο]ι διατάξεις των άρθρων 5 και 6 δεν αντιτίθενται στις απαγορεύσεις ή στους περιορισμούς εισαγωγών, εξαγωγών ή διαμετακομίσεων που δικαιολογούνται από λόγους δημόσιας ηθικής, δημόσιας τάξεως, δημόσιας ασφαλείας, προστασίας της υγείας και της ζωής των ανθρώπων, των ζώων ή των φυτών, προστασίας των εθνικών θησαυρών που έχουν καλλιτεχνική, ιστορική ή αρχαιολογική αξία ή προστασίας της βιομηχανικής και εμπορικής ιδιοκτησίας. Οι απαγορεύσεις ή οι περιορισμοί αυτοί δεν δύνανται πάντως να αποτελούν ούτε μέσο αυθαίρετων διακρίσεων, ούτε συγκεκαλυμμένο περιορισμό στο εμπόριο μεταξύ των συμβαλλομένων μερών».

15. Το άρθρο 66 της εν λόγω αποφάσεως, το οποίο ανήκει στο κεφάλαιο VI, με τίτλο «Γενικές και τελικές διατάξεις», προβλέπει ότι «[η] ερμηνεία των διατάξεων της παρούσας απόφασης, κατά το μέτρο που είναι ίδιες κατ' ουσίαν με τις αντίστοιχες διατάξεις της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας γίνεται για τους σκοπούς της εκτέλεσης και την εφαρμογή τους έναντι των προϊόντων που καλύπτονται από την τελωνειακή ένωση, σύμφωνα με τη συναφή νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων».

3. Ο κανονισμός 1072/2009

16. Το άρθρο 1 του κανονισμού 1072/2009, το οποίο τιτλοφορείται «Πεδίο εφαρμογής», ορίζει τα εξής:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές που εκτελούνται για λογαριασμό τρίτου για τις διαδρομές που πραγματοποιούνται στο έδαφος της Κοινότητας.

2. Στην περίπτωση μεταφοράς με σημείο αναχώρησης ένα κράτος μέλος και προορισμό τρίτη χώρα ή αντίστροφα, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε εκείνο το τμήμα της διαδρομής που πραγματοποιείται στο έδαφος ενός κράτους μέλους διέλευσης. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στο τμήμα εκείνο της διαδρομής που πραγματοποιείται στο έδαφος του κράτους μέλους φόρτωσης ή εκφόρτωσης, εφόσον η αναγκαία συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας και της συγκεκριμένης τρίτης χώρας δεν έχει συναφθεί.

3. Έως ότου συναφθούν οι συμφωνίες που προβλέπονται στην παράγραφο 2, ο παρών κανονισμός δεν θίγει:

α) τις διατάξεις για τις μεταφορές, με αφετηρία ένα κράτος μέλος και προορισμό τρίτη χώρα και αντίστροφα οι οποίες περιλαμβάνονται σε διμερείς συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών και των εν λόγω τρίτων χωρών

[...]».

17. Κατά το άρθρο 2, σημείο 1, ως «όχημα», κατά την έννοια του εν λόγω κανονισμού, νοείται «το μηχανοκίνητο όχημα με άδεια κυκλοφορίας σε ένα κράτος μέλος, ή οι συνδυασμοί συζευγμένων οχημάτων των οποίων τουλάχιστον το μηχανοκίνητο όχημα έχει άδεια κυκλοφορίας σε ένα κράτος μέλος, που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων».

B. Το εθνικό δίκαιο

1. Η συμφωνία Ουγγαρίας-Τουρκίας

18. Η συμφωνία μεταξύ του Προεδρικού Συμβουλίου και της Κυβερνήσεως της Λαϊκής Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, αφενός, και της Κυβερνήσεως της Τουρκικής Δημοκρατίας, αφετέρου, περί διεθνούς οδικής μεταφοράς, υπεγράφη στη Βουδαπέστη στις 14 Σεπτεμβρίου 1968⁸ (στο εξής: συμφωνία Ουγγαρίας-Τουρκίας).

19. Το άρθρο 18, παράγραφος 2, της εν λόγω συμφωνίας προβλέπει ότι: «[τ]α οχήματα που πραγματοποιούν μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ του εδάφους των δύο Συμβαλλομένων Μερών απαλλάσσονται, ακόμη και όταν πραγματοποιούν διαδρομή χωρίς εμπόρευμα, από φόρους, πρόσθετους φόρους, επιβαρύνσεις και τέλη που πρέπει να καταβληθούν στο έδαφος του άλλου Συμβαλλομένου Μέρους για την αντίστοιχη δραστηριότητα μεταφοράς ή λόγω της κατοχής του οχήματος, ή για τη χρήση του οδικού δικτύου». Κατά την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, «[τ]α οχήματα που πραγματοποιούν μεταφορά εμπορευμάτων διαμέσου του εδάφους του άλλου Συμβαλλομένου Μέρους υπόκεινται, ακόμη και όταν πραγματοποιούν διαδρομή χωρίς εμπόρευμα, στους φόρους, πρόσθετους φόρους, επιβαρύνσεις και τέλη που πρέπει να καταβληθούν για τη μεταφορά εμπορευμάτων και για την κάλυψη των εξόδων που συνδέονται με τη συντήρηση και την επισκευή του οδικού δικτύου [...]».

2. Ο νόμος περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων

20. Κατά το προοίμιο του gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény (νόμου LXXXII του 1991 περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων)⁹ (στο εξής: νόμος περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων), «[η] Εθνοσυνέλευση, προς το συμφέρον της καλύτερης κατανομής των δημοσίων δαπανών που σχετίζονται με την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, της αυξήσεως των εσόδων

⁸ Η Ουγγρική Κυβέρνηση αναφέρεται, συναφώς, στις διατάξεις της κανονιστικής αποφάσεως 29/1969 που έχει ισχύ νόμου, και επέχει θέση δημοσιεύσεως της εν λόγω συμφωνίας στην Ουγγαρία, *Magyar Közlöny* 1969/78 (X.11.).

⁹ *Magyar Közlöny* 1991/145 (XII.26.).

για τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοικήσεως ή, στην πρωτεύουσα, για τα δημοτικά διαμερίσματα, καθώς και της διευρύνσεως των πηγών χρηματοδότησεως που είναι απαραίτητες για τη συντήρηση και την ανάπτυξη του δημόσιου οδικού δικτύου, εκδίδει τον παρόντα νόμο περί επιβολής τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων».

21. Το άρθρο 1 του νόμου αυτού ορίζει τα εξής:

«1. Το τέλος κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων πρέπει να καταβάλλεται για κάθε όχημα ή ρυμουλκούμενο εφοδιασμένο με ουγγρικές πινακίδες κυκλοφορίας, καθώς και για κάθε βαρύ φορτηγό όχημα που έχει ταξινομηθεί στην αλλοδαπή και κυκλοφορεί στο έδαφος της Ουγγαρίας (στο εξής και από κοινού: όχημα) [...].

2. Στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου δεν εμπίπτουν [...], όσον αφορά την κατηγορία των βαρέων φορτηγών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην αλλοδαπή, όσα έχουν ταξινομηθεί σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.»

22. Το κεφάλαιο II του νόμου περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων καθορίζει τον τρόπο επιβολής «του τέλους επί των εθνικών οχημάτων». Το οφειλόμενο ποσό του ετήσιου τέλους επί των βαρέων φορτηγών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην Ουγγαρία διαφέρει ανάλογα με τη μάζα του οικείου οχήματος, το σύστημα αναρτήσεως και την περιβαλλοντική του κατάσταση.

23. Το άρθρο 6 του νόμου αυτού προβλέπει ότι η βάση για τον υπολογισμό του τέλους αντιστοιχεί στη μάζα εν κενώ του βαρέος φορτηγού οχήματος, όπως αυτή ορίζεται στο επίσημο μητρώο, προσ αυξημένη με το 50 % της ικανότητας φορτώσεως (ωφέλιμο βάρος).

24. Κατά το άρθρο 7, παράγραφος 2, του εν λόγω νόμου, το ύψος του τέλους είναι, για κάθε 100 χιλιόγραμμα με αφετηρία τη βάση επιβολής τέλους, 850 ουγγρικά φιορίνια (HUF) (περίπου 3 ευρώ) για τα βαρέα φορτηγά οχήματα με ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα ή ισοδύναμο σύστημα αναρτήσεως και 1 380 HUF (περίπου 5 ευρώ) για τα λοιπά φορτηγά.

25. Το άρθρο 8 του ίδιου νόμου ορίζει τα κριτήρια που επιτρέπουν τη χορήγηση φορολογικής ελαφρύνσεως, υπό τη μορφή εκπτώσεως κυμαινόμενης μεταξύ 20 % και 30 %, βάσει του κωδικού περιβαλλοντικής κατάταξέως στον οποίο υπάγεται το οικείο βαρύ φορτηγό όχημα.

26. Το κεφάλαιο III του νόμου περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων καθορίζει τον τρόπο επιβολής «του τέλους επί των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην αλλοδαπή».

27. Κατά το άρθρο 10 του ίδιου νόμου, «[τ]ο τέλος οφείλεται από τον κάτοχο του οχήματος» και, κατά το άρθρο 11, «[η] φορολογική υποχρέωση αρχίζει από την ημέρα εισόδου στο έδαφος της Ουγγαρίας».

28. Το άρθρο 15 του εν λόγω νόμου ορίζει τα εξής:

«1. Στην περίπτωση [...] οχήματος με ανώτατο μικτό βάρος που υπερβαίνει τους 12 τόνους, το οποίο κυκλοφορεί με άδεια μεταφοράς που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση τοπικής μεταφοράς, πρέπει να καταβληθεί τέλος 30 000 HUF (περίπου 100 ευρώ) στο πλαίσιο, αντιστοίχως, της διαδρομής μεταβάσεως και της διαδρομής επιστροφής. Στην περίπτωση [...] οχήματος με ανώτατο μικτό βάρος που υπερβαίνει τους 12 τόνους, το οποίο κυκλοφορεί με άδεια μεταφοράς που χρησιμοποιείται προς τον σκοπό διαμετακομίσεως, πρέπει να καταβληθεί τέλος 60 000 HUF (περίπου 200 ευρώ) στο πλαίσιο, αντιστοίχως, της διαδρομής μεταβάσεως και της διαδρομής επιστροφής. [...]

2. Το ύψος του τέλους που ορίζεται στην παράγραφο 1 επιβάλλεται για μία διαδρομή μεταβάσεως ή για μία διαδρομή επιστροφής και για μία παραμονή στο ουγγρικό έδαφος με όριο τις 48 ώρες ανά διαδρομή. Αν η διάρκεια της παραμονής είναι μεγαλύτερη, η καταβολή του τέλους, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1 ανωτέρω, είναι υποχρεωτική για κάθε νέα περίοδο 48 ωρών. [...]

3. Το ποσό του τέλους που οφείλεται κατ' εφαρμογήν της παραγράφου 1 καταβάλλεται μέσω της αγοράς φορολογικού ενσήμου το οποίο πρέπει να επικολληθεί επί της άδειας οδικής μεταφοράς –σε περίπτωση τοπικής μεταφοράς, για το σύνολο της διάρκειας της μεταφοράς και, σε περίπτωση διαμετακομίσεως, χωριστά για τη μετάβαση και για την επιστροφή– κατά τον χρόνο της εισόδου στο έδαφος της Ουγγαρίας. Μόλις το ή τα ένσημα επικολληθούν, ο βαρυνόμενος οφείλει υποχρεωτικά να αναγράψει επ' αυτού ή επ' αυτών την ημερομηνία και την ώρα εισόδου (έτος-μήνα-ημέρα-ώρα). Η μη εκπλήρωση της υποχρέωσης καταβολής (αγορά φορολογικού ενσήμου) συνεπάγεται ότι η κυκλοφορία με άδεια μεταφοράς που υπόκειται σε φορολόγηση είναι δυνατή μόνο εντός ακτίνας 5 χιλιομέτρων κατ' ανώτατο όριο γύρω από το σημείο εισόδου στο έδαφος της Ουγγαρίας, ειδάλως επισύρει κυρώσεις.»

29. Το άρθρο 17, παράγραφος 2, του ίδιου νόμου προβλέπει ότι «[α]ν ο φορολογούμενος δεν ανταποκριθεί εν μέρει ή εν όλω στην υποχρέωση καταβολής του τέλους, η τελωνειακή αρχή βεβαιώνει τη φορολογική οφειλή καθώς και φορολογικό πρόστιμο που ισούται με το πενταπλάσιο του ποσού της οφειλής αυτής [...].»

3. Ο νόμος περί οδικής κυκλοφορίας και το κυβερνητικό διάταγμα 156/2009

30. Δυνάμει του άρθρου 20, παράγραφος 1, στοιχείο α, του közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (νόμου I του 1988 περί οδικής κυκλοφορίας)¹⁰ (στο εξής: νόμος περί οδικής κυκλοφορίας), μπορεί να επιβληθεί πρόστιμο σε κάθε πρόσωπο που έχει παραβιάσει τις διατάξεις περί υπηρεσιών εθνικών ή διεθνών οδικών μεταφορών (μεταφορών προσώπων ή εμπορευμάτων), για τις οποίες απαιτούνται άδεια και η κατοχή εγγράφου, όπως προβλέπεται στον εν λόγω νόμο ή σε ειδικές νομοθετικές ή κανονιστικές πράξεις, ή ακόμη σε πράξεις του δικαίου της Ένωσης.

31. Κατά το άρθρο 2, στοιχείο b, του közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságotással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. Rendelet [κυβερνητικού διατάγματος 156/2009 (VII. 29.) σχετικά με το ύψος των προστίμων που μπορούν να επιβληθούν σε περίπτωση παραβάσεως ορισμένων διατάξεων που αφορούν την οδική μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων και την οδική κυκλοφορία, καθώς και σχετικά με τα καθήκοντα της δημόσιας αρχής που αφορούν την επιβολή προστίμου]¹¹, όπως ισχύει εν προκειμένω:

«Για τους σκοπούς εφαρμογής του άρθρου 20, παράγραφος 1, στοιχείο α, του [νόμου περί οδικής κυκλοφορίας], και υπό την επιφύλαξη τυχόν αντίθετων διατάξεων, στην καταβολή προστίμου, το ύψος του οποίου καθορίζεται στο παράρτημα 1, υποχρεούται κάθε πρόσωπο το οποίο [...] παραβιάζει τις διατάξεις περί των αδειών και των εγγράφων που απαιτούνται για την παροχή υπηρεσιών οδικών μεταφορών, όπως προβλέπονται με τα άρθρα 3 έως 34 του [κυβερνητικού διατάγματος 261/2011¹²].»

¹⁰ Magyar Közlöny 1988/15 (IV.21.).

¹¹ Magyar Közlöny 2009/107 (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 [κυβερνητικό διάταγμα 261/2011 (XII. 7.) περί των δραστηριοτήτων οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων έναντι ανταλλάγματος, μεταφοράς εμπορευμάτων για ίδιο λογαριασμό, καθώς και περί των δραστηριοτήτων μεταφοράς προσώπων με λεωφορείο έναντι ανταλλάγματος και μεταφοράς προσώπων για ίδιο λογαριασμό, καθώς και περί τροποποίησης των κανόνων δικαίου περί των δραστηριοτήτων αυτών], Magyar Közlöny 2011/146 (XII.7.).

32. Δυνάμει του σημείου 5, στοιχείο α, του παραρτήματος 1 του ίδιου διατάγματος, όποιος μεταφορέας είναι κάτοχος μη ισχύουσας άδειας οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων οφείλει να καταβάλει πρόστιμο 300 000 HUF (περίπου 980 ευρώ).

III. Η διαφορά της κύριας δίκης, τα προδικαστικά ερωτήματα και η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

33. Η Istanbul Lojistik Ltd είναι εμπορική εταιρία καταχωρισμένη στην Τουρκία η οποία δραστηριοποιείται, για λογαριασμό επιχειρήσεων εγκατεστημένων στην Τουρκία και στην Ένωση, στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων από την Τουρκία και με προορισμό κράτη μέλη της Ένωσης, διασχίζοντας, μεταξύ άλλων, την Ουγγαρία.

34. Την 30ή Μαρτίου 2015, η Nemzeti Adó- és Vámhivatal (εθνική φορολογική και τελωνειακή αρχή, Ουγγαρία, στο εξής: πρωτοβάθμια φορολογική αρχή) προέβη σε έλεγχο, στα περίχωρα του Nagylak (Ουγγαρία) κοντά στα σύνορα με τη Ρουμανία, ενός συνδυασμού συζευγμένων οχημάτων¹³ μικτού βάρους που υπερέβαινε τους 12 τόνους, που είχε ταξινομηθεί στην Τουρκία και τον οποίο εκμεταλλευόταν η Istanbul Lojistik. Η εταιρία αυτή ήταν δικαιούχος, για το επίμαχο βαρύ φορτηγό όχημα, άδειας διαμετακομίσεως, όσον αφορά τη διαδρομή Ουγγαρία-Τουρκία, την οποία χρησιμοποιούσε για να μεταφέρει κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα από την Τουρκία προς τη Γερμανία διαμέσου της Ουγγαρίας. Η άδεια αυτή περιλάμβανε μεν όλα τα στοιχεία που απαιτούνταν από την ουγγρική νομοθεσία, πλην όμως δεν έφερε το φορολογικό ένσημο που αντιστοιχούσε στο ποσό του απαιτούμενου τέλους για τα αυτοκίνητα οχήματα και αποδείκνυε την καταβολή του.

35. Με τις διοικητικές πράξεις που εξέδωσε την 31η Μαρτίου 2015, κατόπιν του ανωτέρω ελέγχου, η πρωτοβάθμια φορολογική αρχή διαπίστωσε ότι η Istanbul Lojistik δεν είχε συμμορφωθεί προς τη φορολογική υποχρέωσή της που προβλέπεται από τον ουγγρικό νόμο περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων και ότι, κατά συνέπεια, η άδειά της διαμετακομίσεως δεν ίσχυε. Η αρχή αυτή διαπίστωσε σε βάρος της Istanbul Lojistik φορολογική οφειλή ύψους 60 000 HUF (περίπου 200 ευρώ) που αντιστοιχεί στο εν λόγω τέλος, και της επέβαλε φορολογικό πρόστιμο 300 000 HUF (περίπου 980 ευρώ) καθώς και διοικητικό πρόστιμο 300 000 HUF, ήτοι συνολικό ποσό 660 000 HUF (περίπου 2 150 ευρώ).

36. Η Istanbul Lojistik προσέβαλε τις διοικητικές αυτές πράξεις ενώπιον της Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatósága (εθνικής φορολογικής και τελωνειακής διοίκησης, διεύθυνση διοικητικών προσφυγών, Ουγγαρία, στο εξής: δευτεροβάθμια φορολογική αρχή) η οποία, με αποφάσεις της 13ης Μαΐου 2015, επιβεβαίωσε τις προσβληθείσες πράξεις.

37. Η εν λόγω επιχείρηση άσκησε ένδικη προσφυγή κατά των τελευταίων αυτών αποφάσεων ενώπιον του Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (πρωτοβάθμιου δικαστηρίου διοικητικών και εργατικών διαφορών του Szeged).

38. Προς στήριξη της προσφυγής της, η Istanbul Lojistik υποστηρίζει ότι οι διατάξεις του επίμαχου νόμου περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων παραβιάζουν τα άρθρα 4 έως 6 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως. Κατά την άποψή της, το τέλος που επιβάλλεται σε οχήματα ταξινομημένα σε χώρες μη μέλη της Ένωσης σε περίπτωση διελεύσεώς τους από την Ουγγαρία μπορεί να χαρακτηριστεί ως φορολογική επιβάρυνση με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς τελωνειακό δασμό κατά την έννοια του άρθρου 30 ΣΛΕΕ και, κατά συνέπεια, του άρθρου 4 της εν λόγω αποφάσεως. Κατά την προσφεύγουσα, το τέλος αυτό συνεπάγεται τόσο απαγορευμένη διάκριση όσο και προστατευτική επέμβαση και αποτελεί αντίθετο στο δίκαιο της Ένωσης περιορισμό στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων.

¹³ Διευκρινίζω ότι, στο δίκαιο της Ένωσης, η έννοια «συνδυασμοί συζευγμένων οχημάτων» περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, στο άρθρο 2, σημείο 1, του κανονισμού 1072/2009.

39. Αντικρούοντας τα ανωτέρω επιχειρήματα, η δευτεροβάθμια φορολογική αρχή ζητεί την απόρριψη της προσφυγής. Υποστηρίζει ότι ενήργησε βάσει εθνικής ρυθμίσεως σχετικής με τις μεταφορές, τομέα ως προς τον οποίο το άρθρο 4, παράγραφος 2, στοιχείο ζ', ΣΛΕΕ επιτρέπει στην Ουγγαρία να νομοθετεί και να εφαρμόζει τους ήδη θεσπισμένους κανόνες. Η εν λόγω αρχή προσθέτει ότι το τέλος επί των αυτοκινήτων οχημάτων συνιστά δαπάνη πραγματοποιούμενη στο πλαίσιο διεθνούς μεταφοράς, η οποία δεν πρέπει να χαρακτηριστεί ως δασμός ή ως φόρος ισοδυνάμου αποτελέσματος. Επίσης, υποστηρίζει ότι, ακόμα και αν εν προκειμένω εφαρμόζονταν οι διατάξεις που αφορούν την τελωνειακή ένωση, η Ουγγαρία θα είχε το δικαίωμα να περιορίσει την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων που προέρχονται από την Τουρκία, στο πλαίσιο των αναγόμενων σε λόγους δημοσίου συμφέροντος εξαιρέσεων που μνημονεύονται στο άρθρο 36 ΣΛΕΕ, ιδίως εκείνων που αφορούν την οδική ασφάλεια και τη δημόσια τάξη ως προς τη δίωξη των παραβάσεων. Τέλος, η αρχή αυτή φρονεί ότι ο κανονισμός 1072/2009 δεν απαγορεύει στην Ουγγαρία να ρυθμίζει με διμερείς συμφωνίες τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ του εδάφους της και του εδάφους της Τουρκίας.

40. Στο πλαίσιο αυτό, με απόφαση της 18ης Ιανουαρίου 2016, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 8 Φεβρουαρίου 2016, το Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (πρωτοβάθμιο δικαστήριο διοικητικών και εργατικών διαφορών του Szeged) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Έχει το άρθρο 4 της [αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως] την έννοια ότι συνιστά φορολογική επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος προς τελωνειακό δασμό, και ως εκ τούτου δεν συνάδει προς το προμνησθέν άρθρο, τέλος όπως το προβλεπόμενο από τον ουγγρικό νόμο περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων, [το οποίο,] βάσει [του εν λόγω νόμου], επιβάλλεται σε ταξινομημένο στην Τουρκία όχημα μεταφοράς εμπορευμάτων, το οποίο εκμεταλλεύεται Τούρκος μεταφορέας και το οποίο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, λόγω του ότι το εν λόγω όχημα διαβαίνει τα ουγγρικά σύνορα κατά τη μετάβασή του από την Τουρκία σε άλλο κράτος μέλος μέσω της Ουγγαρίας, ως κράτους μέλους διελεύσεως;
- 2) α) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος, έχει το άρθρο 5 της [αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως] την έννοια ότι συνιστά μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικό περιορισμό, και ως εκ τούτου δεν συνάδει προς το προμνησθέν άρθρο, τέλος όπως το προβλεπόμενο από τον ουγγρικό νόμο περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων, [το οποίο,] βάσει [του εν λόγω νόμου], επιβάλλεται σε ταξινομημένο στην Τουρκία όχημα μεταφοράς εμπορευμάτων, το οποίο εκμεταλλεύεται Τούρκος μεταφορέας και το οποίο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, λόγω του ότι το εν λόγω όχημα διαβαίνει τα ουγγρικά σύνορα κατά τη μετάβασή του από την Τουρκία σε άλλο κράτος μέλος μέσω της Ουγγαρίας, ως κράτους μέλους διελεύσεως;
- β) Έχει το άρθρο 7 της [αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως] την έννοια ότι μπορεί να επιβληθεί, για λόγους οδικής ασφάλειας και εφαρμογής της νομοθεσίας, τέλος όπως το προβλεπόμενο από τον ουγγρικό νόμο περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων, [το οποίο,] βάσει [του εν λόγω νόμου], επιβάλλεται σε ταξινομημένο στην Τουρκία όχημα μεταφοράς εμπορευμάτων, το οποίο εκμεταλλεύεται Τούρκος μεταφορέας και το οποίο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, λόγω του ότι το εν λόγω όχημα διαβαίνει τα ουγγρικά σύνορα κατά τη μετάβασή του από την Τουρκία σε άλλο κράτος μέλος μέσω της Ουγγαρίας, ως κράτους μέλους διελεύσεως;
- 3) Έχουν το άρθρο 3, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, και το άρθρο 1, παράγραφος 2 και παράγραφος 3, στοιχείο α', του κανονισμού 1072/2009 την έννοια ότι αντίκεινται στην επιβολή από το κράτος μέλος διελεύσεως, βάσει διμερούς συμβάσεως στον τομέα των μεταφορών συναφθείσας με την Τουρκία, τέλους όπως το προβλεπόμενο από τον ουγγρικό νόμο περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων, [το οποίο] βάσει [του εν λόγω νόμου], επιβάλλεται σε ταξινομημένο στην Τουρκία όχημα μεταφοράς εμπορευμάτων, το οποίο εκμεταλλεύεται Τούρκος μεταφορέας και το

οποίο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, λόγω του ότι το εν λόγω όχημα διαβαίνει τα ουγγρικά σύνορα κατά τη μετάβασή του από την Τουρκία σε άλλο κράτος μέλος μέσω της Ουγγαρίας, ως κράτους μέλους διελεύσεως;

- 4) Έχει το άρθρο 9 [της Συμφωνίας Συνδέσεως μεταξύ της ΕΟΚ και της Τουρκίας] την έννοια ότι συνιστά δυσμενή διάκριση λόγω ιθαγένειας, και ως εκ τούτου δεν συνάδει προς το προμνησθέν άρθρο, τέλος όπως το προβλεπόμενο από τον ουγγρικό νόμο περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων, [το οποίο] βάσει [του εν λόγω νόμου], επιβάλλεται σε ταξινομημένο στην Τουρκία όχημα μεταφοράς εμπορευμάτων, το οποίο εκμεταλλεύεται Τούρκος μεταφορέας και το οποίο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, λόγω του ότι το εν λόγω όχημα διαβαίνει τα ουγγρικά σύνορα κατά τη μετάβασή του από την Τουρκία σε άλλο κράτος μέλος μέσω της Ουγγαρίας, ως κράτους μέλους διελεύσεως;»

41. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν η Istanbul Lojistik, η Ουγγρική και η Ιταλική Κυβέρνηση, καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Με επιστολή της 24ης Νοεμβρίου 2016, το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 61, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας, κάλεσε την Ουγγρική Κυβέρνηση να απαντήσει γραπτώς σε ερώτηση πριν από την επ' ακροατηρίου συζήτηση, αίτημα στο οποίο αυτή ανταποκρίθηκε. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 19ης Ιανουαρίου 2017, εκπροσωπήθηκαν η Istanbul Lojistik, η Ουγγρική Κυβέρνηση και η Επιτροπή.

IV. Εκτίμηση

A. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

42. Κατά το προοίμιο του ουγγρικού νόμου περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων, που θεσπίστηκε το 1991, ο κύριος σκοπός της επιβολής του τέλους είναι να χρηματοδοτηθεί η συντήρηση του δημοσίου οδικού δικτύου. Το τέλος αυτό επιβάλλεται σε όλα τα οχήματα που ταξινομούνται στην Ουγγαρία καθώς και σε όλα τα βαρέα φορτηγά οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στην αλλοδαπή και κυκλοφορούν στο ουγγρικό έδαφος, με την εξαίρεση αυτών που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος της Ένωσης¹⁴. Ο ακριβής λόγος της τελευταίας αυτής εξαίρεσεως δεν προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής¹⁵.

43. Η συχνότητα επιβολής και η μέθοδος υπολογισμού του τέλους αυτού διαφέρουν ανάλογα με τον τόπο ταξινόμησης του οχήματος. Αν το όχημα έχει ταξινομηθεί στην Ουγγαρία, το τέλος οφείλεται ετησίως και το ποσό που πρέπει να καταβληθεί εξαρτάται από διάφορα χαρακτηριστικά του οχήματος, όπως είναι η μάζα εν κενώ και η ικανότητα φορτώσεως, ο ενδεχόμενος εξοπλισμός του σε αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα καθώς και οι επιπτώσεις του στο περιβάλλον¹⁶. Αντιθέτως, αν πρόκειται για βαρύ φορτηγό όχημα που έχει ταξινομηθεί σε τρίτο κράτος, ο κάτοχός του υποχρεούται να καταβάλει το τέλος, μέσω της αγοράς φορολογικού ενσήμου, για κάθε είσοδο στο ουγγρικό έδαφος. Εφόσον, όπως στην υπόθεση της κύριας δίκης, ένα τέτοιο αλλοδαπό όχημα είναι εφοδιασμένο με άδεια

14 Βλ. άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, του εν λόγω νόμου.

15 Κατά την Ιταλική Κυβέρνηση, το γεγονός ότι ο χρήστης οχήματος που μεταφέρει εμπορεύματα, το οποίο έχει ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος της Ένωσης, απαλλάσσεται από την καταβολή του τέλους κατά τη διέλευσή του από το έδαφος της Ουγγαρίας δικαιολογείται με βάση το άρθρο 5 της οδηγίας 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ 1999, L 187, σ. 42), το οποίο προβλέπει ότι οι φόροι επί των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 3 της οδηγίας αυτής «επιβάλλονται μόνο από το κράτος μέλος έκδοσης της άδειας».

16 Σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου II του νόμου περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων, τα ουσιώδη σημεία των οποίων παρατέθηκαν στα σημεία 22 έως 25 των προτάσεών μου.

διελεύσεως από το έδαφος αυτό, η τιμή του ενσήμου, που ανέρχεται σε 60 000 HUF (περίπου 200 ευρώ), οφείλεται τόσο για τη διαδρομή μεταβάσεως όσο και για τη διαδρομή επιστροφής και το ποσό αυτό καταβάλλεται εκ νέου όταν η διάρκεια της παραμονής στο έδαφος αυτό υπερβεί τις 48 ώρες¹⁷.

44. Ο εν λόγω νόμος ορίζει ότι η μη πληρωμή του τέλους συνεπάγεται την επιβολή φορολογικού προστίμου που ισοδυναμεί με το πενταπλάσιο του ποσού που δεν καταβλήθηκε¹⁸. Επιπλέον, ο νόμος περί οδικής κυκλοφορίας του 1988 προβλέπει, όταν η κυκλοφορία στο συγγρικό έδαφος γίνεται χωρίς την κατοχή των απαιτούμενων εγγράφων, διοικητικό πρόστιμο του οποίου το ποσό έχει καθοριστεί σε 300 000 HUF (περίπου 980 ευρώ) με το κυβερνητικό διάταγμα 156/2009¹⁹.

45. Κατ' εφαρμογήν των εθνικών αυτών διατάξεων, η συγγρική φορολογική διοίκηση επέβαλε στην προσφεύγουσα της κύριας δίκης, μια τουρκική μεταφορική εταιρία, δύο πρόστιμα πλέον της καταβολής του τέλους επί των αυτοκινήτων οχημάτων που η εταιρία αυτή όφειλε να καταβάλει λόγω της εισόδου στην Ουγγαρία οχήματος ταξινομημένου στην Τουρκία, του οποίου ήταν κάτοχος.

46. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά, καταρχάς, αν τέλος, όπως αυτό που προβλέπεται με την επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης ρύθμιση, πρέπει να χαρακτηριστεί ως φορολογική επιβάρυνση με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς τελωνειακό δασμό κατά την έννοια του άρθρου 4 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως, ερμηνευομένου υπό το πρίσμα της νομολογίας σχετικά με το άρθρο 30 ΣΛΕΕ. Δεδομένου του σκεπτικού της διατάξεως περί παραπομπής, φρονώ ότι το αιτούν δικαστήριο υποβάλλει τα τρία λοιπά ερωτήματα μόνον επικουρικός, σε περίπτωση που το Δικαστήριο δώσει αρνητική απάντηση στο πρώτο ερώτημα.

47. Για τους λόγους που θα εκθέσω ακολούθως, θα προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει καταφατική απάντηση στο πρώτο ερώτημα και, κατά συνέπεια, να μην αποφανθεί επί των λοιπών υποβληθέντων ερωτημάτων. Ωστόσο, χάριν πληρότητας, θα εξετάσω τα τελευταία αυτά ερωτήματα με σχετικούς σύντομο τρόπο.

48. Με τα δύο πρώτα ερωτήματα και με το τέταρτο ερώτημα, τα οποία πρέπει, κατά τη γνώμη μου, να εξεταστούν με αυτή ακριβώς τη σειρά, το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο διευκρινίσεις ως προς την ερμηνεία των αρχών της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων και της απαγορεύσεως των διακρίσεων, υπό το πρίσμα των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη Συμφωνία Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας. Το τρίτο ερώτημα αφορά, αντιθέτως, την κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ της Ένωσης και των κρατών μελών ως προς τις διμερείς συμφωνίες που συνάπτονται με τρίτες χώρες στον τομέα της διεθνούς οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων.

B. Επί της προσβολής της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων υπό το πρίσμα των άρθρων 4, 5 και 7 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως (πρώτο και δεύτερο ερώτημα)

49. Τα δύο πρώτα προδικαστικά ερωτήματα αφορούν το ζήτημα αν η επιβολή στους Τούρκους μεταφορείς τέλους επί των αυτοκινήτων οχημάτων είναι αντίθετη προς τις διατάξεις της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως ΕΚ-Τουρκίας, η οποία, όπως προβλέπει το άρθρο 1 αυτής, καθορίζει τους τρόπους υλοποιήσεως της τελικής φάσεως της τελωνειακής ενώσεως που απορρέει από τη Συμφωνία Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας.

¹⁷ Βλ. τις διατάξεις του κεφαλαίου III του νόμου περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων, τα ουσιώδη σημεία των οποίων παρατέθηκαν στα σημεία 26 επ. των προτάσεών μου. Όπως επισημαίνει η Επιτροπή, το άρθρο 15, παράγραφος 3, του νόμου αυτού προβλέπει «ζώνη ανοχής» 5 χιλιομέτρων γύρω από το σημείο εισόδου στο συγγρικό έδαφος, στην οποία δεν επιβάλλεται η κύρωση.

¹⁸ Βλ. άρθρο 17, παράγραφος 2, του νόμου περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων.

¹⁹ Βλ. σημεία 30 επ. των προτάσεών μου.

50. Τα εν λόγω ερωτήματα αφορούν, ειδικότερα, τα άρθρα 4, 5 και 7 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως. Το άρθρο 4 απαιτεί οι εισαγωγικοί ή εξαγωγικοί δασμοί καθώς και οι φορολογικές επιβαρύνσεις με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς τελωνειακό δασμό να καταργηθούν εξ ολοκλήρου στις συναλλαγές μεταξύ της Ένωσης και της Τουρκίας. Το άρθρο 5 απαγορεύει τους ποσοτικούς περιορισμούς επί των εισαγωγών και τα μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος, στο ίδιο πλαίσιο, ενώ το άρθρο 7 επιτρέπει εξαίρεση από την απαγόρευση αυτή, προβλέποντας ότι τέτοια μέτρα μπορούν να δικαιολογούνται για λόγους, μεταξύ άλλων, δημοσίας τάξεως, δημοσίας ασφάλειας ή προστασίας της υγείας και της ζωής των προσώπων.

51. Η εν λόγω αίτηση προδικαστικής αποφάσεως έχει καινοφανή χαρακτήρα. Ωστόσο, από το άρθρο 66 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως προκύπτει ότι όσες από τις διατάξεις της είναι ταυτόσημες, κατ' ουσίαν, με τους αντίστοιχους κανόνες της Συνθήκης ΕΚ (νυν Συνθήκης ΛΕΕ) πρέπει να ερμηνεύονται σύμφωνα με τις σχετικές αποφάσεις του Δικαστηρίου²⁰. Στο μέτρο που το περιεχόμενο των άρθρων 4, 5 και 7 της εν λόγω αποφάσεως αντιστοιχεί στο περιεχόμενο των άρθρων 30, 34 και 36 ΣΛΕΕ, τα άρθρα της αποφάσεως αυτής θα πρέπει επομένως να ερμηνευθούν σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου επί των άρθρων αυτών της Συνθήκης.

1. Επί του χαρακτηρισμού του επίμαχου μέτρου ως φορολογικής επιβαρύνσεως με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς τελωνειακό δασμό κατά την έννοια του άρθρου 4 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως (πρώτο ερώτημα)

52. Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα το Δικαστήριο καλείται να προσδιορίσει αν τέλος, όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης, συνιστά φορολογική επιβάρυνση με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς τελωνειακό δασμό, αντίθετη προς το άρθρο 4 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως. Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφοι 1 και 2, του νόμου περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων, οι κάτοχοι οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος της Ένωσης απαλλάσσονται από την καταβολή του τέλους αυτού, ενώ οι κάτοχοι οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε τρίτο κράτος, και ειδικότερα στην Τουρκία, υπόκεινται στο τέλος αυτό, κατά τη διέλευση από το ουγγρικό έδαφος.

53. Από τη νομολογία του Δικαστηρίου τη σχετική με την ερμηνεία του άρθρου 30 ΣΛΕΕ, το οποίο είναι ταυτόσημο κατ' ουσίαν με το άρθρο 4 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως²¹, προκύπτει ότι η έννοια της «φορολογικής επιβαρύνσεως με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς τελωνειακό δασμό», κατά την έννοια των διατάξεων αυτών, πρέπει να ερμηνεύεται διασταλτικά, ώστε να καλύπτει *κάθε χρηματική επιβάρυνση, ακόμα και ελάχιστη, η οποία επιβάλλεται μονομερώς²², ανεξαρτήτως της ονομασίας της και της τεχνικής της, και η οποία πλήττει τα εμπορεύματα εκ του λόγου του ότι διέρχονται τα σύνορα, χωρίς να αποτελεί κατά κυριολεξία τελωνειακό δασμό*. Ο σκοπός ενόψει του οποίου θεσπίστηκε το επίμαχο τέλος και ο προορισμός των προερχομένων από αυτό εσόδων δεν αποτελούν παράγοντες που επηρεάζουν την εκτίμηση²³.

²⁰ Όπως υπενθυμίζει το αιτούν δικαστήριο, κατά πάγια νομολογία, η ερμηνεία που έχει δοθεί στις διατάξεις του δικαίου της Ένωσης που αφορούν την εσωτερική αγορά μπορεί να ακολουθείται στην περίπτωση συμφωνίας που συνήψε η Ένωση με τρίτη χώρα εφόσον υφίστανται ρητές προς τούτο διατάξεις της ίδιας συμφωνίας (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 24ης Σεπτεμβρίου 2013, Demirkan, C-221/11, EU:C:2013:583, σκέψη 44 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

²¹ Πράγματι, το άρθρο 30 ΣΛΕΕ απαγορεύει τους εισαγωγικούς και εξαγωγικούς δασμούς ή τις φορολογικές επιβαρύνσεις ισοδυνάμου αποτελέσματος μεταξύ των κρατών μελών της Ένωσης, ενώ το εν λόγω άρθρο 4 καθιερώνει τον ίδιο κανόνα όσον αφορά τα συμβαλλόμενα μέρη της Συμφωνίας Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας.

²² Δηλαδή ένα τέλος που επιβάλλεται για λογαριασμό κράτους μέλους, σε αντίθεση με τέλος που απορρέει από τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 21ης Φεβρουαρίου 1984, St. Nikolaus Brennerei und Likörfabrik, 337/82, EU:C:1984:69, σκέψη 15). Στην υπό κρίση υπόθεση, διαπιστώνω ότι δεν αμφισβητείται ότι η επίμαχη εθνική ρύθμιση δεν απορρέει από τέτοιες απαιτήσεις. Δεν θα αφιερώσω επομένως ειδική ανάπτυξη για την προϋπόθεση αυτή.

²³ Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 1ης Ιουλίου 1969, Επιτροπή κατά Ιταλίας (24/68, EU:C:1969:29, σκέψεις 7 και 9)· της 8ης Νοεμβρίου 2005, Jersey Produce Marketing Organisation (C-293/02, EU:C:2005:664, σκέψη 55)· της 21ης Ιουνίου 2007, Επιτροπή κατά Ιταλίας (C-173/05, EU:C:2007:362, σκέψη 42), καθώς και της 2ας Οκτωβρίου 2014, Orgacom (C-254/13, EU:C:2014:2251, σκέψεις 23 και 35).

54. Όπως επισημαίνουν το αιτούν δικαστήριο, η Istanbul Lojistik, η Ιταλική Κυβέρνηση και η Επιτροπή, ο ορισμός της εν λόγω έννοιας επικεντρώνεται ουσιαστικά στις αρνητικές συνέπειες που προκαλεί μια τέτοια χρηματική επιβάρυνση. Η τελευταία πρέπει να έχει τον ίδιο προστατευτικό, άρα και περιοριστικό, χαρακτήρα με έναν τελωνειακό δασμό, πράγμα το οποίο συμβαίνει, ειδικότερα, όταν η επιβάρυνση αυτή έχει ως αποτέλεσμα την τεχνητή αύξηση της τιμής αγοράς των εισαγομένων ή εξαγομένων εμπορευμάτων σε σχέση με τα εθνικά εμπορεύματα²⁴. Σε αυτή την περίπτωση εμπίπτει, κατά τη γνώμη μου, το επίμαχο στην υπό κρίση υπόθεση μέτρο.

55. Καταρχάς, επισημαίνω ότι είναι αληθές ότι τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στην Ουγγαρία υπόκεινται επίσης στο τέλος που προβλέπεται με τον νόμο που ψηφίστηκε το 1991 από το Ουγγρικό Κοινοβούλιο. Ωστόσο, από τις διατάξεις του νόμου αυτού²⁵ συνάγεται ότι οι λεπτομερείς κανόνες επιβολής του εν λόγω τέλους καθώς και το πρόσθετο κόστος που προκύπτει για τα εν λόγω οχήματα διαφέρουν ουσιαστικά απ' ό,τι ισχύει για οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε τρίτη χώρα. Όπως περιέγραψα ανωτέρω²⁶, οι προϋποθέσεις εφαρμογής του εν λόγω τέλους παρουσιάζουν σημαντικότερες αποκλίσεις αναλόγως του αν πρόκειται για όχημα ταξινομημένο στην Ουγγαρία ή, όπως εν προκειμένω, για όχημα ταξινομημένο στην Τουρκία. Εξάλλου, η Ουγγρική Κυβέρνηση, δεχόμενη κατ' ουσίαν όσα υποστηρίζει η Istanbul Lojistik, αναγνωρίζει ότι ο αριθμός αδειών διελύσεως που απαλλάσσονται από τέλη, ο οποίος πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να διασφαλίζει την ισότητα στον ανταγωνισμό μεταξύ των Ούγγρων και των Τούρκων μεταφορέων²⁷, δεν επαρκεί για να καλύψει τις πραγματικές απαιτήσεις των δεύτερων, με συνέπεια να εξαναγκάζονται αυτοί να καταβάλουν το επίμαχο τέλος μόλις η ετήσια ποσόστωση δωρεάν αδειών εξαντληθεί²⁸.

56. Άνευ σημασίας, κατά την προμνησθείσα νομολογία²⁹, είναι το ενδεχόμενο η επίδραση του επίμαχου τέλους στην τελική τιμή των εμπορευμάτων να είναι αμελητέα, όπως υποστήριξε η Ουγγρική Κυβέρνηση κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση. Αρκεί η διαπίστωση ότι οι μεταφορείς που κατέχουν οχήματα ταξινομημένα στην Τουρκία είναι υποχρεωμένοι να υποστούν πρόσθετη επιβάρυνση, έστω και πολύ περιορισμένη, σε σχέση με αυτούς που κατέχουν οχήματα ταξινομημένα στην Ουγγαρία.

57. Εξάλλου, κατά τη γνώμη μου, το γεγονός ότι μια τουρκική μεταφορική εταιρία, όπως η προσφεύγουσα της κύριας δίκης, υποχρεούται να καταβάλει τέλος ύψους 60 000 HUF (περίπου 200 ευρώ), τόσο για τη μετάβαση όσο και για την επιστροφή, κάθε φορά που ένα από τα οχήματά της κυκλοφορεί, κατά τη διέλευσή του από το ουγγρικό έδαφος, για χρονική περίοδο άνω των 48 ωρών, δεν είναι αμελητέο. Για να αποφευχθεί αυτή η σταθερή και επαναλαμβανόμενη δαπάνη, οι μόνες εναλλακτικές λύσεις θα ήταν είτε μια μεγάλη παράκαμψη προκειμένου να αποφευχθεί η διέλευση από

24 Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 14ης Δεκεμβρίου 1962, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου και Βελγίου (2/62 και 3/62, EU:C:1962:45, σ. 827, προτελευταία παράγραφος)· της 3ης Φεβρουαρίου 1981, Επιτροπή κατά Γαλλίας (90/79, EU:C:1981:27, σκέψη 12), καθώς και της 21ης Μαρτίου 1991, Επιτροπή κατά Ιταλίας (C-209/89, EU:C:1991:139, σκέψη 7).

25 Βλ. τις διατάξεις των κεφαλαίων II και III του νόμου περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 22 έως 25 καθώς και 26 επ. των προτάσεών μου.

26 Βλ. σημείο 43 των προτάσεών μου.

27 Κατά τις διατάξεις της συμφωνίας Ουγγαρίας-Τουρκίας.

28 Η Istanbul Lojistik υποστηρίζει ότι το ουγγρικό σύστημα καθιερώνει οδικές ποσοστώσεις που περιορίζουν το εμπόριο μεταξύ της Ένωσης και της Τουρκίας, καθώς καθιστούν πιο ακριβά τα εμπορεύματα που προέρχονται από αυτήν, ερειδόμενη σε έκθεση της 14ης Οκτωβρίου 2014, με τίτλο «Study on the economic impact of an agreement between the EU and the Republic of Turkey», που εκπονήθηκε από την ICF Consulting Ltd κατόπιν αιτήσεως της Επιτροπής και είναι προσβάσιμη στην ακόλουθη διαδικτυακή διεύθυνση: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/road_en (μεταξύ άλλων, σ. ν έως νι και σ. 39).

29 Βλ. σημείο 53 των προτάσεών μου.

το έδαφος αυτό είτε η επιλογή άλλων μέσων μεταφοράς, λύσεις οι οποίες επάγονται καταφανώς σημαντικούς περιορισμούς και προκαλούν, αυτές καθεαυτές, πρόσθετες δαπάνες³⁰. Υφίσταται, κατά τη γνώμη μου, πραγματικός κίνδυνος να μειωθεί στο πλαίσιο αυτό η ανταγωνιστικότητα των Τούρκων μεταφορέων³¹.

58. Εξάλλου, η Ουγγρική και η Ιταλική Κυβέρνηση αντιτείνουν ότι η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων δεν θίγεται, διότι το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης τέλος δεν πλήττει απευθείας τα μεταφερόμενα εμπορεύματα, αυτά καθεαυτά, αλλά την υπηρεσία που συνίσταται στη διασυνοριακή οδική μεταφορά, άρα αφορά τομέα ο οποίος δεν έχει απελευθερωθεί στο πλαίσιο της Συμφωνίας Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας και της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως³². Οι κυβερνήσεις αυτές υποστηρίζουν ότι το τέλος επιβάλλεται σε όλους τους κατόχους βαρέων φορτηγών οχημάτων ταξινομημένων σε τρίτο κράτος, τα οποία κυκλοφορούν στο ουγγρικό έδαφος, και ότι το ύψος του καθορίζεται χωρίς να ληφθεί υπόψη ούτε η προέλευση ή ο προορισμός των μεταφερομένων εμπορευμάτων ούτε η φύση τους ή η ποσότητά τους, καθώς το βαρυνόμενο με το τέλος όχημα μπορεί να είναι ακόμα και άδειο.

59. Ωστόσο, υπογραμμίζω ότι το ύψος του τέλους που επιβάλλεται στα πρόσωπα αυτά υπολογίζεται, μεταξύ άλλων, με γνώμονα το ανώτατο μικτό βάρος που επιτρέπεται για το επίμαχο όχημα και ανάλογα με το αν η εκτελούμενη μεταφορά πραγματοποιείται προς εξυπηρέτηση ή προς διέλευση από το ουγγρικό έδαφος³³, κριτήρια τα οποία, κατά τη γνώμη μου, συνδέονται στην πραγματικότητα, αντιστοίχως, με την ποσότητα των εμπορευμάτων που μπορούν να μεταφερθούν και με τον τόπο όπου αυτά πρέπει να παραδοθούν. Κατά συνέπεια, εκτιμώ, όπως και το αιτούν δικαστήριο, το οποίο υποβάλλει το σχετικό ερώτημα στο Δικαστήριο υπό το πρίσμα της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, ότι το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης τέλος αφορά όχι την υπηρεσία που παρέχεται από τους αλλοδαπούς μεταφορείς, αλλά τα προϊόντα τα οποία κυκλοφορούν στο εν λόγω έδαφος μέσω των μεταφορέων αυτών.

60. Άλλωστε, όπως η Istanbul Lojistik και η Επιτροπή, επισημαίνω ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει «ότι μια φορολογική επιβάρυνση που δεν επιβάλλεται σε ένα προϊόν αυτό καθεαυτό, αλλά σε μια δραστηριότητα που είναι αναγκαία σε σχέση με το προϊόν αυτό μπορεί να εμπίπτει [στο άρθρο 30 ΣΛΕΕ]»³⁴. Η μεταφορά εμπορευμάτων συνιστά, κατά τη γνώμη μου, μια τέτοια δραστηριότητα, καθώς συνδέεται αναπόσπαστα με τη διαμετακόμισή τους και, επομένως, με την ελεύθερη κυκλοφορία τους. Ως εκ τούτου, ακόμα και αν γίνει δεκτό ότι η γενεσιουργός του επίδικου τέλους αιτία έγκειται αποκλειστικώς στη μεταφορά, η διαπίστωση αυτή δεν αποτελεί, κατά τη γνώμη μου, εμπόδιο στο να μπορέσει το τέλος αυτό να χαρακτηριστεί ως φορολογική επιβάρυνση με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς τελωνειακό δασμό κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου 30 καθώς και του άρθρου 4 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως³⁵.

30 Η Istanbul Lojistik και η Επιτροπή φρονούν, ομοίως, ότι το επίμαχο τέλος ενδέχεται να αυξήσει την τιμή αγοράς των μεταφερομένων προϊόντων, αφού ο αλλοδαπός μεταφορέας πρέπει είτε να καταβάλει το απαιτούμενο ποσό είτε να επιλέξει εναλλακτική διαδρομή μακρύτερη και επομένως ακριβότερη.

31 Βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2011, Επιτροπή κατά Αυστρίας (C-28/09, EU:C:2011:854, σκέψεις 115 και 116), στην οποία το Δικαστήριο έκρινε ότι η ύπαρξη μέσων μεταφοράς ή εναλλακτικών διαδρομών δεν μπορούν να αποκλείσουν την ύπαρξη περιορισμού στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων.

32 Ως προς το ζήτημα αυτό, υπενθυμίζω απλώς ότι το Δικαστήριο έκρινε ότι, στο παρόν στάδιο της συνεργασίας μεταξύ ΕΟΚ-Τουρκίας, δεν υπάρχει καμία ειδική ρύθμιση στον τομέα των μεταφορών, αλλά ότι οι υπηρεσίες μεταφοράς που παρέχονται εντός της Συμφωνίας Συνδέσεως δεν εξαιρούνται από τους γενικούς κανόνες που εφαρμόζονται στην παροχή υπηρεσιών, και μεταξύ άλλων, από το άρθρο 41, παράγραφος 1, του πρόσθετου πρωτοκόλλου στη Συμφωνία Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας, το οποίο απαγορεύει σε ένα κράτος μέλος να εισάγει νέους περιορισμούς στην ελευθερία εγκαταστάσεως και στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, από την ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος του εν λόγω πρωτοκόλλου (βλ. αποφάσεις της 21ης Οκτωβρίου 2003, Abatay κ.λπ., C-317/01 και C-369/01, EU:C:2003:572, σκέψεις 92 έως 102, καθώς και της 24ης Σεπτεμβρίου 2013, Demirkan, C-221/11, EU:C:2013:583, σκέψεις 37 επ.).

33 Βλ. άρθρο 15, παράγραφος 1, του νόμου περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων.

34 Βλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα P. Mengozzi στην υπόθεση Essent Netwerk Noord κ.λπ. (C-206/06, EU:C:2008:33, σημεία 48 έως 50), καθώς και απόφαση της 17ης Ιουλίου 2008, Essent Netwerk Noord κ.λπ. (C-206/06, EU:C:2008:413, σκέψη 44).

35 Βλ., κατ' αναλογία, ως προς το ζήτημα των φορολογικών επιβαρύνσεων που χαρακτηρίζονται ως εσωτερική φορολογία, απόφαση της 8ης Νοεμβρίου 2007, Stadtgemeinde Frohnleiten και Gemeindebetriebe Frohnleiten (C-221/06, EU:C:2007:657, σκέψεις 43 επ. καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

61. Οι δύο αυτές κυβερνήσεις υποστηρίζουν επίσης ότι το επίδικο τέλος δεν επιβάλλεται λόγω του γεγονότος ότι τα εμπορεύματα διέρχονται από τα σύνορα, όπως απαιτεί η νομολογία του Δικαστηρίου. Η επιβολή του τέλους αυτού συνδέεται όχι με τη διέλευση των ουγγρικών συνόρων, αλλά με την κυκλοφορία εντός της ουγγρικής επικράτειας, δεδομένου ότι η κυκλοφορία αυτή μπορεί να βλάψει την κατάσταση του οδικού δικτύου και του περιβάλλοντος.

62. Ωστόσο, η ανωτέρω εκτίμηση έρχεται σε αντίθεση με αυτή που έγινε δεκτή από το αιτούν δικαστήριο, όπως αυτή προκύπτει από το γράμμα των προδικαστικών ερωτημάτων. Επιπλέον, παρατηρώ ότι το εν λόγω τέλος πρέπει πάντοτε να καταβάλλεται κατά τον χρόνο «της εισόδου στο έδαφος της Ουγγαρίας», «στο πλαίσιο, αντιστοίχως, της διαδρομής μεταβάσεως και της διαδρομής επιστροφής», τόσο στην περίπτωση εκτελέσεως τοπικής μεταφοράς όσο και στην περίπτωση μεταφοράς για διαμετακόμιση, η υποχρέωση δε αυτή ισχύει αποκλειστικώς έναντι των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε χώρες μη μέλη της Ένωσης³⁶. Επομένως, ο ουσιαστικός δεσμός με την κυκλοφορία εμπορευμάτων είναι, κατά τη γνώμη μου, σαφής³⁷.

63. Εξάλλου, όπως υπογραμμίζουν το αιτούν δικαστήριο, η Istanbul Lojistik και η Επιτροπή, κατά πάγια νομολογία η απαγόρευση φορολογικών επιβαρύνσεων με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς τελωνειακό δασμό, την οποία προβλέπει το άρθρο 30 ΣΛΕΕ, καλύπτει και την κυκλοφορία εμπορευμάτων προερχόμενων απευθείας από τρίτο κράτος τα οποία, όπως εν προκειμένω, διασχίζουν απλώς το έδαφος ενός κράτους μέλους ώστε, στη συνέχεια, να εξαχθούν σε άλλα κράτη μέλη. Πράγματι, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η τελωνειακή ένωση μεταξύ των κρατών μελών συνεπάγεται αναγκαιώς ότι μεταξύ των κρατών αυτών διασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, η οποία συνιστά μια από τις θεμελιώδεις αρχές της εν λόγω Συνθήκης και από την οποία απορρέει η ύπαρξη γενικής αρχής περί ελεύθερης διαμετακόμισεως των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης³⁸. Η ίδια ερμηνεία πρέπει, κατά τη γνώμη μου, να γίνει δεκτή όσον αφορά το άρθρο 4 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως, δεδομένου ότι, σε διαφορετική περίπτωση, θα διακυβευόταν η εύρυθμη λειτουργία της τελωνειακής ενώσεως που απορρέει από τη Συμφωνία Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας, όπως το Δικαστήριο δέχθηκε στο πλαίσιο άλλων συμφωνιών που έχουν συναφθεί με τρίτες χώρες³⁹.

64. Προσθέτω ότι το επιχείρημα της Ουγγρικής Κυβέρνησεως ότι πρόκειται για «φόρο»⁴⁰ δικαιολογούμενο, μεταξύ άλλων, από την ανάγκη συντηρήσεως και αναπτύξεως του δημοσίου οδικού δικτύου είναι απορριπτέο ως αλυσιτελές, διότι, κατά την προμνησθείσα νομολογία του Δικαστηρίου, ούτε ο σκοπός του επίμαχου μέτρου ούτε η ονομασία που του έχει δοθεί από τις εθνικές αρχές ασκούν συναφώς καθοριστική επιρροή⁴¹.

36 Βλ. άρθρα 1, 11 και 15 του νόμου περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων.

37 Αντιθέτως προς άλλες περιπτώσεις, στις οποίες το Δικαστήριο συνήγαγε ότι το επίμαχο τέλος ενέπιπτε στο γενικό καθεστώς των εσωτερικών επιβαρύνσεων επί των εμπορευμάτων (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 5ης Οκτωβρίου 2006, Nádásdi και Németh, C-290/05 και C-333/05, EU:C:2006:652, σκέψεις 40 έως 42, καθώς και της 18ης Ιανουαρίου 2007, Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, σκέψεις 23 έως 25).

38 Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 21ης Ιουνίου 2007, Επιτροπή κατά Ιταλίας (C-173/05, EU:C:2007:362, σκέψεις 30 έως 32 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία), καθώς και της 21ης Δεκεμβρίου 2011, Επιτροπή κατά Αυστρίας (C-28/09, EU:C:2011:854, σκέψη 113 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

39 Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 5ης Οκτωβρίου 1995, Aprile (C-125/94, EU:C:1995:309, σκέψεις 39 επ.), καθώς και της 21ης Ιουνίου 2007, Επιτροπή κατά Ιταλίας (C-173/05, EU:C:2007:362, σκέψεις 33 και 40).

40 Η Ουγγρική Κυβέρνηση αναπτύσσει μια συλλογιστική με αφετηρία την άποψη ότι το επίμαχο τέλος μπορεί να συνιστά, στην πραγματικότητα, μέτρο εσωτερικής φορολογίας, κατά την έννοια της νομολογίας σχετικά με το άρθρο 110 ΣΛΕΕ. Επισημαίνω ότι παρόμοιες διατάξεις απαγορευτικού χαρακτήρα περιλαμβάνονται επίσης στο άρθρο 50 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως. Ωστόσο, εκτιμώ ότι δεν χρειάζεται το Δικαστήριο να αποφανθεί σχετικώς, αφού το αιτούν δικαστήριο δεν διερωτάται επί της ερμηνείας των εν λόγω διατάξεων και αυτή δεν φαίνεται αναγκαία για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης (βλ., κατ' αναλογία, μεταξύ άλλων, απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2013, Martin Y Paz Diffusion, C-661/11, EU:C:2013:577, σκέψη 48). Άλλωστε, το καθεστώς φορολογήσεως που εφαρμόζεται στα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στην Ουγγαρία είναι τόσο διαφορετικό από αυτό που εφαρμόζεται στα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε τρίτη χώρα, ώστε ο χαρακτηρισμός του τέλους ως «εσωτερικής φορολογίας» είναι, κατά τη γνώμη μου, αδύνατο να γίνει δεκτός (επί της έννοιας αυτής, βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 17ης Ιουλίου 2008, Essent Netwerk Noord κ.λπ., C-206/06, EU:C:2008:413, σκέψη 41).

41 Βλ. υποσημείωση 23 των προτάσεών μου.

65. Χάριν πληρότητας, διευκρινίζω, όπως και η Επιτροπή, ότι εθνική ρύθμιση, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, δεν εμπίπτει στους λόγους που δικαιολογούν εξαίρεση από την απαγόρευση των φορολογικών επιβαρύνσεων με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς τελωνειακό δασμό, οι οποίοι έχουν γίνει δεκτοί από το Δικαστήριο⁴², υπό ειδικές προϋποθέσεις και στο πλαίσιο συσταλτικής ερμηνείας⁴³. Ειδικότερα, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι λόγοι αναγόμενοι στην επισκευή και στη συντήρηση του οδικού δικτύου δεν είναι ικανοί να επιτρέψουν την επιβολή ειδικού τέλους στους επιχειρηματίες που μεταφέρουν εμπορεύματα διασχίζοντας τα σύνορα του επίμαχου εδάφους, στον βαθμό που η παροχή της υπηρεσίας αυτής δεν είναι αποκλειστικώς προς όφελός τους και δεν μπορεί, επομένως, να δικαιολογήσει την απαίτηση χρηματικού ανταλλάγματος εκ μέρους τους⁴⁴.

66. Ως εκ τούτου, λαμβάνοντας υπόψη τη νομολογία του Δικαστηρίου επί του άρθρου 30 ΣΛΕΕ, έχω τη γνώμη ότι εθνικό μέτρο, όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης, συνιστά όντως φορολογική επιβάρυνση με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς τελωνειακό δασμό κατά την έννοια του άρθρου 4 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως και ότι, επομένως, απαγορεύεται από το εν λόγω άρθρο όσον αφορά εμπορεύματα που καλύπτονται από την τελωνειακή ένωση μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Τουρκικής Δημοκρατίας.

2. Επί της υπάρξεως μέτρου με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς ποσοτικό περιορισμό επί των εισαγωγών και επί της ενδεχόμενης δικαιολογήσεώς του κατά τα άρθρα 5 και 7 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως (δεύτερο προδικαστικό ερώτημα)

67. Τα δύο σκέλη του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος, τα οποία αφορούν κατά σειρά τα άρθρα 5 και 7 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως, υποβάλλονται από το αιτούν δικαστήριο αποκλειστικώς και μόνο για την περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει ότι το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης εθνικό μέτρο δεν πρέπει να χαρακτηριστεί ως φορολογική επιβάρυνση με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς τελωνειακό δασμό κατά την έννοια του άρθρου 4 της ίδιας αποφάσεως.

68. Δεδομένου ότι προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει στο πρώτο εκ των υποβληθέντων ερωτημάτων την απάντηση ότι το εν λόγω μέτρο συνιστά φορολογική επιβάρυνση τέτοιας φύσεως, παρέλκει κατ' εμέ η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα, παρά την αντίρρηση της Istanbul Lojistik, η οποία φρονεί ότι θα πρέπει το Δικαστήριο να αποφανθεί επί του ζητήματος αυτού σε κάθε περίπτωση. Ωστόσο, όπως επισημαίνει η εν λόγω διάδικος της κύριας δίκης, από τη νομολογία του Δικαστηρίου που αφορά τη σχέση μεταξύ των διατάξεων της Συνθήκης ΛΕΕ περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων προκύπτει ότι τα μέτρα φορολογικής φύσεως, όπως το επίδικο, εμπίπτουν καταρχήν στο πεδίο εφαρμογής ειδικών διατάξεων, δηλαδή των διατάξεων του άρθρου 30 ΣΛΕΕ, και όχι στην απαγόρευση των ποσοτικών περιορισμών επί των εισαγωγών κατά τα άρθρα 34 και 36 ΣΛΕΕ, με αποτέλεσμα η εξέταση εθνικού μέτρου υπό το πρίσμα των τελευταίων αυτών άρθρων να πρέπει να διενεργηθεί μόνον εφόσον δεν είναι εφαρμοστέο το πρώτο άρθρο⁴⁵. Δεδομένου ότι τα εν λόγω άρθρα αντιστοιχούν, κατ' ουσίαν, στα άρθρα 4, 5 και 7 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως,

42 Υπενθυμίζω ότι οι δικαιολογητικοί λόγοι που αναφέρονται στο άρθρο 36 ΣΛΕΕ, όπως και στο άρθρο 7 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως (ως προς το ζήτημα αυτό, βλ. σημεία 75 επ. των προτάσεών μου), εφαρμόζονται αποκλειστικώς ως προς τα μέτρα με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς ποσοτικό περιορισμό, και όχι ως προς τις φορολογικές επιβαρύνσεις με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς τελωνειακό δασμό (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 14ης Ιουνίου 1988, Dansk Denkvit, 29/87, EU:C:1988:299, σκέψη 32).

43 Μια χρηματική επιβάρυνση η οποία ανταποκρίνεται στα κριτήρια για τον χαρακτηρισμό της ως φορολογικής επιβαρύνσεως με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς τελωνειακό δασμό μπορεί ωστόσο να εξαιρεθεί από την απορρέουσα από τον χαρακτηρισμό αυτόν απαγόρευση εφόσον συνιστά «το αντίτιμο όντως παρασχεθείσας υπηρεσίας ποσού αναλόγου προς την εν λόγω υπηρεσία ή όταν υπάγεται σε ένα γενικό σύστημα εσωτερικών τελών που επιβάλλονται συστηματικά, με τα ίδια κριτήρια, στα εγχώρια προϊόντα και στα εισαγόμενα ή εξαγόμενα προϊόντα, ή ακόμη, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, όταν επιβάλλεται λόγω ελέγχων που πραγματοποιούνται προς εκπλήρωση υποχρεώσεων επιβαλλομένων από την κοινοτική κανονιστική ρύθμιση» (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 21ης Μαρτίου 1991, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-209/89, EU:C:1991:139, σκέψη 9, καθώς και της 8ης Νοεμβρίου 2005, Jersey Produce Marketing Organisation, C-293/02, EU:C:2005:664, σκέψη 56).

44 Βλ. απόφαση της 9ης Σεπτεμβρίου 2004, Carbonati Aruani (C-72/03, EU:C:2004:506, σκέψη 32).

45 Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 16ης Δεκεμβρίου 1992, Lornoy κ.λπ. (C-17/91, EU:C:1992:514, σκέψεις 14 και 15) της 17ης Ιουνίου 2003, De Danske Bilimportører (C-383/01, EU:C:2003:352, σκέψεις 32 επ.), καθώς και της 18ης Ιανουαρίου 2007, Brzeziński (C-313/05, EU:C:2007:33, σκέψη 50).

μπορεί, με βάση τις προηγηθείσες εκτιμήσεις, να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η καταφατική απάντηση στο πρώτο ερώτημα καθιστά περιττή την απάντηση στο δεύτερο ερώτημα. Ωστόσο, θα εξετάσω το δεύτερο ερώτημα επικουρικός, για να καλύψω την περίπτωση στην οποία αναφέρεται το αιτούν δικαστήριο.

α) Επί της ερμηνείας του άρθρου 5 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως (πρώτο σκέλος του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος)

69. Το πρώτο σκέλος του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος αφορά το ζήτημα αν το τέλος που επιβάλλεται στα ταξινομημένα σε τρίτη χώρα οχήματα που διέρχονται από το ουγγρικό έδαφος μπορεί να χαρακτηριστεί ως μέτρο με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς ποσοτικό περιορισμό επί των εισαγωγών κατά την έννοια του άρθρου 5 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως και αν, επομένως, απαγορεύεται από τη διάταξη αυτή.

70. Στο σκεπτικό της αποφάσεώς του, το αιτούν δικαστήριο προβαίνει σε συσχετισμό μεταξύ του εν λόγω άρθρου 5 και του άρθρου 34 ΣΛΕΕ⁴⁶, των οποίων οι διατάξεις είναι πράγματι ταυτόσημες κατ' ουσίαν⁴⁷. Λαμβανομένης υπόψη της αντιστοιχίας τους, πρέπει, όπως προβλέπει το άρθρο 66 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως, να ερμηνευθεί το άρθρο 5 της αποφάσεως αυτής υπό το πρίσμα των αποφάσεων του Δικαστηρίου επί του άρθρου 34 ΣΛΕΕ⁴⁸.

71. Κατά πάγια νομολογία, κάθε ρύθμιση των κρατών μελών δυνάμενη να παρακωλύσει άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή δυνητικά, το εμπόριο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να χαρακτηρίζεται ως μέτρο με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς ποσοτικό περιορισμό⁴⁹. Το ίδιο, κατά τη γνώμη μου, πρέπει να ισχύσει, κατ' αναλογία, και για ρύθμιση κράτους μέλους που υπάρχει κίνδυνος να παρακωλύσει, υπό τις ίδιες ακριβώς συνθήκες, το εμπόριο εντός της τελωνειακής ενώσεως που απορρέει από τη Συμφωνία Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας.

72. Στην υπό κρίση υπόθεση, η Ουγγρική Κυβέρνηση, για να αντικρούσει τον χαρακτηρισμό του επίμαχου στην υπόθεση της κύριας δίκης τέλους επί των αυτοκινήτων ως μέτρου με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς ποσοτικό περιορισμό, υποστηρίζει ότι το τέλος αυτό έχει μεν πιθανές συνέπειες στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν την τιμή ορισμένων προϊόντων, πλην όμως οι συνέπειες αυτές έχουν τόσο ασταθή και έμμεσο χαρακτήρα ώστε να μην είναι επιλήψιμες, κατά την έννοια της συναφούς νομολογίας του Δικαστηρίου⁵⁰. Η Ιταλική Κυβέρνηση υποστηρίζει επίσης ότι η επιβάρυνση που απορρέει από τον επίμαχο κανόνα επιβάλλεται στο μέσο μεταφοράς, και όχι στα εμπορεύματα, αυτά καθεαυτά, τα οποία μεταφέρονται με το μέσο αυτό.

73. Ωστόσο, αν υποθεθεί ότι το Δικαστήριο κρίνει ότι η επίμαχη στην κύρια δίκη ρύθμιση δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 4 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως, εκτιμώ ότι η ρύθμιση αυτή είναι ικανή να παρακωλύσει το εμπόριο μεταξύ της Ένωσης και της Τουρκικής Δημοκρατίας, πράγμα το οποίο είναι αντίθετο στο άρθρο 5 της εν λόγω αποφάσεως. Συγκεκριμένα, εκτιμώ, όπως η Istanbul Lojistik και η Επιτροπή, ότι το επίμαχο τέλος θα πρέπει, στην περίπτωση

46 Στα στοιχεία απαντήσεως που παρέχει –επικουρικός– σε σχέση με το δεύτερο ερώτημα, η Επιτροπή περιλαμβάνει όχι μόνο τις διατάξεις σχετικά με τους ποσοτικούς περιορισμούς επί των εισαγωγών, στις οποίες αναφέρεται το αιτούν δικαστήριο, αλλά επίσης και σε αυτές που είναι σχετικές με τους ποσοτικούς περιορισμούς επί των εισαγωγών, που περιλαμβάνονται στο άρθρο 6 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως και του άρθρου 35 ΣΛΕΕ. Ωστόσο, προτιμώ να περιορίσω τις παρατηρήσεις μου στο αντικείμενο του ερωτήματος όπως αυτό έχει υποβληθεί από το αιτούν δικαστήριο.

47 Συγκεκριμένα, το άρθρο 34 ΣΛΕΕ απαγορεύει τους ποσοτικούς περιορισμούς επί των εισαγωγών και όλα τα μέτρα ισοδύναμου αποτελέσματος μεταξύ των κρατών μελών της Ένωσης, ενώ το εν λόγω άρθρο 5 επιβάλλει την ίδια απαγόρευση όσον αφορά τα μέρη της Συμφωνίας Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας.

48 Βλ., επίσης, σημείο 51 των προτάσεών μου.

49 Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 16ης Ιανουαρίου 2014, *Juvelta* (C-481/12, EU:C:2014:11, σκέψη 16), καθώς και της 27ης Οκτωβρίου 2016, *Audace κ.λπ.* (C-114/15, EU:C:2016:813, σκέψη 66 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

50 Συναφώς, η Ουγγρική Κυβέρνηση παραθέτει, μεταξύ άλλων, τις αποφάσεις της 14ης Ιουλίου 1994, *Peralta* (C-379/92, EU:C:1994:296, σκέψη 24), καθώς και της 21ης Σεπτεμβρίου 1999, *BASF* (C-44/98, EU:C:1999:440, σκέψη 21).

αυτή, να χαρακτηριστεί ως μέτρο δυνάμενο να παρακωλύσει το εμπόριο αυτό, στον βαθμό που δημιουργεί πρόσθετο κόστος για τα εμπορεύματα που μεταφέρονται με οχήματα ταξινομημένα στην Τουρκία και, επομένως, αυξάνει την τελική τιμή τους⁵¹. Εξάλλου, ακόμα και αν η επίμαχη ουγγρική ρύθμιση επηρεάζει κυρίως τις υπηρεσίες μεταφοράς που παρέχονται από τους Τούρκους μεταφορείς, μπορεί κατά τη γνώμη μου να θεωρηθεί ότι συνιστά τέτοιο μέτρο, καθώς η άσκηση της ελευθερίας κυκλοφορίας των εμπορευμάτων συνδέεται κατά λογική αναγκαιότητα με τη μεταφορά τους⁵². Ως εκ τούτου, εκτιμώ ότι το περιοριστικό αποτέλεσμα της επίμαχης πρόσθετης επιβαρύνσεως δεν είναι τόσο έμμεσο ώστε να μην μπορεί να ληφθεί υπόψη.

74. Βάσει των ανωτέρω στοιχείων, προτείνω, επικουρικός, να γίνει δεκτό ότι η επιβολή τέλους, όπως του επίμαχου στην υπόθεση της κύριας δίκης, μπορεί να χαρακτηριστεί ως μέτρο με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς ποσοτικό περιορισμό επί των εισαγωγών εμπορευμάτων τα οποία καλύπτονται από την τελωνειακή ένωση που έχει συνομολογηθεί με την Τουρκία, κατά την έννοια του άρθρου 5 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως, και, επομένως, εμπίπτει στην απαγόρευση που προβλέπεται από τη διάταξη αυτή.

β) Επί της ερμηνείας του άρθρου 7 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως (δεύτερο σκέλος του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος)

75. Σε περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει ότι το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης τέλος συνιστά όντως μέτρο με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς ποσοτικό περιορισμό, απαγορευόμενο από το άρθρο 5 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως, το αιτούν δικαστήριο, με το δεύτερο σκέλος του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος, καλεί το Δικαστήριο να προσδιορίσει αν η εφαρμογή του μέτρου αυτού θα μπορούσε παρά ταύτα να δικαιολογηθεί προσηκόντως από λόγους οδικής ασφάλειας και διώξεως των παραβάσεων, υπό το πρίσμα των διατάξεων του άρθρου 7 της ίδιας αποφάσεως.

76. Εκτιμώ, όπως το αιτούν δικαστήριο, η Istanbul Lojistik και η Επιτροπή, ότι, δυνάμει του κανόνα που προβλέπεται στο άρθρο 66 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως, το άρθρο 7 της ίδιας αποφάσεως πρέπει να ερμηνευθεί σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου επί του άρθρου 36 ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι το γράμμα του εν λόγω άρθρου 7 είναι κατ' ουσίαν ανάλογο με τη διατύπωση του άρθρου 36 ΣΛΕΕ⁵³.

77. Από τη νομολογία αυτή προκύπτει ότι ο κατάλογος των δικαιολογητικών λόγων που απαριθμούνται στο άρθρο 36 ΣΛΕΕ –βάσει των οποίων μπορούν να επιτραπούν περιορισμοί επί των εισαγωγών, των εξαγωγών ή της διελεύσεως, εφόσον επιδιώκουν σκοπούς γενικού συμφέροντος– είναι περιοριστικός και πρέπει να ερμηνεύεται αυστηρά, δεδομένου ότι πρόκειται για εξαίρεση από τον κανόνα της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων⁵⁴. Η ίδια ερμηνεία πρέπει, κατά τη γνώμη μου, να γίνει δεκτή σε σχέση με τον κατάλογο που περιλαμβάνεται στο άρθρο 7 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως.

51 Βλ. επίσης σημείο 55 των προτάσεών μου.

52 Υπ' αυτήν την έννοια, το αιτούν δικαστήριο υπογραμμίζει, ορθώς, ότι το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει επανειλημμένως, σε σχέση με την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων που καθιερώνεται από τη Συνθήκη ΛΕΕ, ότι τα μέτρα που επηρεάζουν τις μεταφορές μπορούν να συνιστούν εμπόδιο στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές των προϊόντων αυτών. Συναφώς, αναφέρεται, μεταξύ άλλων, στην απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2011, Επιτροπή κατά Αυστρίας (C-28/09, EU:C:2011:854), με την οποία το Δικαστήριο δέχθηκε πράγματι ότι μια εθνική νομοθεσία η οποία απαγορεύει τη χρήση ορισμένων τρόπων μεταφοράς σε συγκεκριμένο τόπο παρακωλύει την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων που διακινούνται με τα μέσα αυτά (βλ. σκέψεις 114 επ. καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Βλ. επίσης σημείο 60 των προτάσεών μου.

53 Πράγματι, οι λόγοι που επιτρέπουν παρέκκλιση από τις απαγορεύσεις των άρθρων 34 και 35 ΣΛΕΕ και οι οποίοι απαριθμούνται στο άρθρο 36 ΣΛΕΕ είναι οι ίδιοι με αυτούς που αναφέρονται στο άρθρο 7 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως, σε σχέση με τις απαγορεύσεις που προβλέπονται στα άρθρα 5 και 6 αυτής. Επιπλέον, τόσο το εν λόγω άρθρο 36 όσο και το άρθρο 7 επιβάλλουν οι εξαιρέσεις αυτές να μην συνιστούν «ούτε μέσο αυθαιρέτων διακρίσεων ούτε συγκεκριμένο περιορισμό στο εμπόριο», αφενός, μεταξύ των κρατών μελών και, αφετέρου, μεταξύ των συμβαλλομένων μερών στη Συμφωνία Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας.

54 Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 17ης Ιουνίου 1981, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας (113/80, EU:C:1981:139, σκέψη 7), καθώς και της 19ης Οκτωβρίου 2016, Deutsche Parkinson Vereinigung (C-148/15, EU:C:2016:776, σκέψη 29).

78. Η Istanbul Lojistik διατείνεται ότι στον εν λόγω κατάλογο εξαιρέσεων δεν περιλαμβάνονται ρητώς οι λόγοι τους οποίους επικαλούνται στην υπό κρίση υπόθεση οι ουγγρικές αρχές, και μάλιστα η δευτεροβάθμια φορολογική αρχή με όσα υποστήριξε προς άμυνά της στην κύρια δίκη, προκειμένου να δικαιολογήσουν την επίμαχη ρύθμιση, και συγκεκριμένα οι επιτακτικοί λόγοι που συνδέονται με την οδική ασφάλεια και τη δίωξη των παραβάσεων⁵⁵.

79. Ωστόσο, παρατηρώ ότι το Δικαστήριο έχει δεχθεί ότι η οδική ασφάλεια μπορεί να ληφθεί υπόψη δυνάμει του άρθρου 30 ΕΚ, νυν άρθρου 36 ΣΛΕΕ⁵⁶. Πράγματι, δεν μπορεί να αποκλεισθεί ότι η πρόληψη στον τομέα της οδικής ασφάλειας μπορεί να συνδεθεί με τους σκοπούς «δημοσίας τάξεως» και/ή «δημοσίας ασφαλείας», κατά την έννοια του άρθρου αυτού. Το ίδιο ισχύει, κατά τη γνώμη μου, για την ανάγκη διασφάλισης της διώξεως των παραβάσεων, η οποία προβάλλεται ως δικαιολογητικός λόγος από την καθής στην υπόθεση της κύριας δίκης⁵⁷. Εκτιμώ ότι το καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής του άρθρου 36 ΣΛΕΕ και, κατ' αναλογία, αυτό του άρθρου 7 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως μπορούν, κατ' αρχήν, να περιλαμβάνουν τέτοιους δικαιολογητικούς λόγους.

80. Εξάλλου, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, εκτός από τους λόγους που απαριθμούνται στο άρθρο 36 ΣΛΕΕ, επιτακτικοί λόγοι γενικού συμφέροντος μπορούν επίσης να λαμβάνονται υπόψη για να δικαιολογήσουν περιορισμούς στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων⁵⁸. Εκτιμώ ότι η νομολογία αυτή μπορεί να ισχύσει και για το άρθρο 7 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως. Επισημαίνω ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η καταπολέμηση της εγκληματικότητας και η οδική ασφάλεια είναι δυνατόν να αποτελούν λόγους τέτοιου είδους⁵⁹. Εντούτοις, η δυνατότητα επικλήσεως των λόγων αυτών αφορά καταρχήν περιπτώσεις στις οποίες τα επίμαχα εθνικά μέτρα εφαρμόζονται αδιακρίτως⁶⁰, πράγμα το οποίο δεν συμβαίνει, κατά τη γνώμη μου, στην υπό κρίση υπόθεση⁶¹.

81. Κατά τα λοιπά, δεν αποδεικνύεται ότι οι επιταγές που επικαλείται η καθής στην υπόθεση της κύριας δίκης, οι οποίες επαναλαμβάνονται στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, αντιστοιχούν όντως στους σκοπούς που επιδίωκε ο Ούγγρος νομοθέτης όταν θέσπιζε την επίμαχη ρύθμιση. Συναφώς, επισημαίνω ότι το προοίμιο του νόμου περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων περιλαμβάνει διαφορετικές εκτιμήσεις επί των εν λόγω επιταγών, οι οποίες έχουν κυρίως δημοσιονομική διάσταση⁶². Όμως, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί επανειλημμένως ότι επιχειρήματα οικονομικής φύσεως δεν είναι δυνατόν να δικαιολογούν την επιβολή περιορισμού στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων⁶³.

55 Βλ. σημείο 39 των προτάσεών μου.

56 Βλ. απόφαση της 11ης Ιουνίου 1987, Gofette και Gilliard (406/85, EU:C:1987:274, σκέψη 7).

57 Υπ' αυτήν την έννοια, στις αποφάσεις της 17ης Ιουνίου 1987, Επιτροπή κατά Ιταλίας (154/85, EU:C:1987:292, σκέψεις 13 και 14), καθώς και της 30ής Απριλίου 1991, Boscher (C-239/90, EU:C:1991:180, σκέψη 23), το Δικαστήριο δεν απέκλεισε ότι ο σκοπός της αποτροπής της κυκλοφορίας κλοπιμαίων μπορεί να συνιστά λόγω δημοσίας τάξεως, κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου 36, ακόμα και αν έχει κρίνει ότι τα επίμαχα μέτρα δεν ήταν σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας.

58 Η δυνατότητα που έχει γίνει δεκτή με την απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 1979, Rewe-Zentral, γνωστή ως «Cassis de Dijon» (120/78, EU:C:1979:42, σκέψεις 8 επ.), έχει επανειλημμένως υπομνησθεί από το Δικαστήριο μεταγενεστέρως (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 16ης Απριλίου 2013, Las, C-202/11, EU:C:2013:239, σκέψη 28).

59 Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 10ης Απριλίου 2008, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας (C-265/06, EU:C:2008:210, σκέψη 38)· της 10ης Φεβρουαρίου 2009, Επιτροπή κατά Ιταλίας (C-110/05, EU:C:2009:66, σκέψη 60), καθώς και της 6ης Οκτωβρίου 2015, Caroda Import-Export (C-354/14, EU:C:2015:658, σκέψη 43).

60 Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 17ης Ιουνίου 1981, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας (113/80, EU:C:1981:139, σκέψη 10). Φρονώ ότι, με την πιο πρόσφατη νομολογία του, το Δικαστήριο έδωσε λιγότερο έμφαση στην προϋπόθεση αυτή (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 1ης Ιουλίου 2014, Ålands Vindkraft, C-573/12, EU:C:2014:2037, σκέψεις 75 και 76, καθώς και της 12ης Νοεμβρίου 2015, Visnaruu, C-198/14, EU:C:2015:751, σκέψεις 108 και 110).

61 Βλ., επίσης σημείο 84 των προτάσεών μου.

62 Βλ. σημείο 20 των προτάσεών μου. Στις γραπτές και προφορικές παρατηρήσεις της, η Ουγγρική Κυβέρνηση επιβεβαίωσε ότι το προοίμιο του εν λόγω νόμου ορίζει ότι το τέλος αυτό θεωρήθηκε αναγκαίο προκειμένου να αυξηθούν οι διαθέσιμες πιστώσεις του προϋπολογισμού για τη συντήρηση των οδικών υποδομών. Πρόσθεσε ότι οι ζημίες που προκαλούνται ειδικότερα από τα βαρέα φορτηγά οχήματα δικαιολογούσαν την αύξηση του ύψους του τέλους, προκειμένου να αντιμετωπιστούν επίσης, τουλάχιστον εμμέσως, τα περιβαλλοντικά προβλήματα και τα προβλήματα οδικής ασφάλειας.

63 Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 25ης Οκτωβρίου 2001, Επιτροπή κατά Ελλάδας (C-398/98, EU:C:2001:565, σκέψη 30 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

82. Σε κάθε περίπτωση, όπως υπενθυμίζει το αιτούν δικαστήριο, κατά πάγια νομολογία κρίνεται ότι ένα περιοριστικό μέτρο, προκειμένου να μπορεί να δικαιολογηθεί από σκοπό γενικού συμφέροντος, πρέπει όχι μόνο να είναι αναγκαίο και κατάλληλο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου θεμιτού σκοπού, αλλά επίσης να τελεί σε αναλογία προς τον σκοπό αυτό⁶⁴. Εναπόκειται στην εθνική αρχή που προτίθεται να στηριχτεί στις διατάξεις του άρθρου 36 ΣΛΕΕ και, κατ' αναλογία, του άρθρου 7 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως να αποδείξει ότι τα κριτήρια αυτά πράγματι πληρούνται στη συγκεκριμένη περίπτωση⁶⁵.

83. Εν προκειμένω, εκτιμώ, όπως η Istanbul Lojistik και η Επιτροπή, ότι οι ουγγρικές αρχές δεν έχουν προσκομίσει συναφώς επαρκή αποδεικτικά στοιχεία. Κατά τη γνώμη μου, το επίμαχο τέλος δεν συνιστά επαρκές μέσο για την υλοποίηση των προβαλλόμενων σκοπών γενικού συμφέροντος, δεδομένου ότι δεν είναι βέβαιο ότι η επιβολή του τέλους αυτού, χωρίς περαιτέρω έλεγχο, και μάλιστα με μεγαλύτερο βαθμό αυστηρότητας έναντι ορισμένων μόνο κατηγοριών βαρέων φορτηγών οχημάτων που κυκλοφορούν στην Ουγγαρία –δηλαδή όσων έχουν ταξινομηθεί σε τρίτη χώρα, σε αντίθεση προς αυτά που έχουν ταξινομηθεί στην Ουγγαρία ή σε άλλο κράτος μέλος–, είναι πράγματι ικανή να συμβάλλει στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και να διευκολύνει τη δίωξη των παραβάσεων στο έδαφος αυτό.

84. Επιπλέον, ακόμη και αν υποθεθεί ότι συντρέχουν όλες οι προηγούμενες προϋποθέσεις, από την τελική διατύπωση των δύο προμνησθέντων άρθρων προκύπτει ότι ένα τέτοιο μέτρο δεν πρέπει να αποτελεί μέσο αυθαίρετων διακρίσεων ούτε συγκεκριμενοποιημένο περιορισμό. Όμως, δεδομένου ότι οι κανόνες επιβολής του τέλους επί των αυτοκινήτων οχημάτων που κυκλοφορούν στο ουγγρικό έδαφος διαφέρουν ανάλογα με το αν το όχημα έχει ταξινομηθεί στην Ουγγαρία, σε άλλο κράτος μέλος της Ένωσης ή σε τρίτη χώρα⁶⁶, η διαφορετική και δυσμενέστερη μεταχείριση που επιφυλάσσεται στην τελευταία αυτή κατηγορία, χωρίς αποδεδειγμένο αντικειμενικό λόγο, συνιστά, κατά τη γνώμη μου, παράγοντα αυθαίρετης διακρίσεως⁶⁷.

85. Κατόπιν των σκέψεων αυτών, δεν είναι δυνατόν, κατά τη γνώμη μου, να γίνουν δεκτοί οι δικαιολογητικοί λόγοι που επικαλούνται οι ουγγρικές αρχές. Συμπερασματικά, έχω την άποψη ότι, σε περίπτωση που το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης τέλος χαρακτηριστεί ως μέτρο με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς ποσοτικό περιορισμό επί των εισαγωγών κατά την έννοια του άρθρου 5 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως, οι προς υπεράσπιση του μέτρου αυτού προβαλλόμενοι λόγοι δεν επαρκούν για να δικαιολογήσουν ένα τέτοιο εθνικό μέτρο κατ' εφαρμογήν του άρθρου 7 της εν λόγω αποφάσεως.

Γ. Επί της παραβιάσεως της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω ιθαγένειας υπό το πρίσμα του άρθρου 9 της Συμφωνίας Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας (τέταρτο προδικαστικό ερώτημα)

86. Το τέταρτο προδικαστικό ερώτημα αποτελεί συνέχεια του πρώτου και του δεύτερου ερωτήματος, κατά το μέτρο που αφορά το ίδιο κανονιστικό πλαίσιο, και συγκεκριμένα τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις συμφωνίες που έχουν συναφθεί μεταξύ της ΕΚ (νυν Ένωσης) και της Τουρκίας⁶⁸. Θεωρώ επομένως σκόπιμο να εξετάσω το ερώτημα αυτό προτού εξετάσω το τρίτο εκ των ερωτημάτων που έχουν τεθεί από το αιτούν δικαστήριο.

64 Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 21ης Ιουνίου 2016, New Valmar (C-15/15, EU:C:2016:464, σκέψη 48).

65 Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 8ης Νοεμβρίου 1979, Denkavit Futtermittel (251/78, EU:C:1979:252, σκέψη 24), και της 5ης Φεβρουαρίου 2004, Επιτροπή κατά Ιταλίας (C-270/02, EU:C:2004:78, σκέψεις 22 επ.).

66 Επί των διαφορετικών αυτών καθεστώτων, βλ. σημεία 43 και 55 των προτάσεών μου.

67 Μεταξύ άλλων παραγόντων διακρίσεως, παρατηρώ ότι μείωση του τέλους προβλέπεται για τα οχήματα που έχουν εξοπλιστεί με αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα, τα οποία φθείρουν λιγότερο τους δρόμους και/ή δεν βλάπτουν το περιβάλλον, αλλά μόνο αν έχουν ταξινομηθεί στην Ουγγαρία (βλ. σημεία 24 και 25 των προτάσεών μου), και όχι αν έχουν ταξινομηθεί στην αλλοδαπή.

68 Ακόμα και αν το τέταρτο ερώτημα σχετίζεται με τη Συμφωνία Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας ενώ τα δύο πρώτα ερωτήματα σχετίζονται με την απόφαση 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως, τα εν λόγω νομοθετικά κείμενα συνδέονται μεταξύ τους, καθώς η εν λόγω απόφαση θεσπίστηκε με τον σκοπό να εφαρμοστεί η τελική φάση της τελωνειακής ένωσης που έχει εγκαθιδρυθεί μεταξύ των συμβαλλομένων μερών που συνήψαν την εν λόγω συμφωνία, όπως ορίζουν τόσο ο τίτλος της αποφάσεως αυτής όσο και το προοίμιο της και το άρθρο 1 αυτής.

87. Κατ' ουσίαν, το Δικαστήριο ερωτάται αν το άρθρο 9 της Συμφωνίας Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας, που απαγορεύει κάθε δυσμενή διάκριση λόγω ιθαγένειας εντός του πεδίου εφαρμογής της εν λόγω Συμφωνίας, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι απαγορεύει ρύθμιση, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, η οποία υποχρεώνει τους κατόχους βαρέων φορτηγών οχημάτων ταξινομημένων στην αλλοδαπή, εν προκειμένω στην Τουρκία, να καταβάλουν ειδικό τέλος, ενώ οι κάτοχοι τέτοιων οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε κράτος μέλος της Ένωσης εξαιρούνται από το τέλος αυτό⁶⁹.

88. Στο σκεπτικό της αποφάσεώς του, το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι διερωτάται αν το επίδικο τέλος συνιστά δυσμενή διάκριση έναντι των Τούρκων μεταφορέων και αν πρέπει, επομένως, να χαρακτηριστεί ως ασύμβατο με το άρθρο 9 της Συμφωνίας Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας καθώς και με το άρθρο 18 ΣΛΕΕ. Ειδικότερα, το περιεχόμενο των δύο αυτών άρθρων είναι παρόμοιο, καθώς η παράγραφος 1 του άρθρου 18 ΣΛΕΕ θέτει την αρχή κατά την οποία κάθε δυσμενής διάκριση λόγω ιθαγένειας απαγορεύεται εντός του πεδίου εφαρμογής των Συνθηκών⁷⁰. Προσθέτω ότι το άρθρο 9 της εν λόγω Συμφωνίας αναφέρεται ρητώς στην «αρχή [της απαγορεύσεως των διακρίσεων] η οποία εκτίθεται στο άρθρο 7 της Συνθήκης [ΕΟΚ]», το οποίο αντιστοιχεί στο άρθρο 18 ΣΛΕΕ⁷¹.

89. Η Επιτροπή φρονεί ότι δεν είναι αναγκαίο να δοθεί ειδική απάντηση στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα, διότι το ζήτημα των ενδεχόμενων διακρίσεων λόγω ιθαγένειας θα εξεταστεί στο πλαίσιο των δύο πρώτων ερωτημάτων, σε περίπτωση που το Δικαστήριο δεχτεί ότι η επίμαχη εθνική ρύθμιση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 4 έως 7 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως και, ως εκ τούτου, στο πεδίο εφαρμογής της Συμφωνίας Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας⁷².

90. Ειδικότερα, είναι αληθές ότι τα κράτη μέλη επιτρέπεται να θεσπίζουν μέτρα που περιορίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων βάσει ενός από τους δικαιολογητικούς λόγους που απαριθμούνται στο άρθρο 36 ΣΛΕΕ, μόνο υπό τον όρο ότι τα μέτρα αυτά δεν συνιστούν μέσο αυθαίρετων διακρίσεων⁷³, κριτήριο που θα πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο του δεύτερου σκέλους του δεύτερου ερωτήματος⁷⁴, εφόσον βεβαίως το Δικαστήριο αποφανθεί επ' αυτού.

91. Λαμβανομένης υπόψη της καταφατικής απαντήσεως που προτείνω να δοθεί στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, εκτιμώ ότι παρέλκει η απάντηση στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα, διότι αρκεί το Δικαστήριο να διαπιστώσει την ύπαρξη ενός μόνο λόγου αντιθέσεως προς το δίκαιο της Ένωσης μεταξύ όλων αυτών που επικαλείται διαδοχικά το αιτούν δικαστήριο. Ειδικότερα, αν το Δικαστήριο κρίνει, όπως υποστηρίζω, ότι η επίμαχη ρύθμιση εμπίπτει στην απαγόρευση των φορολογικών επιβαρύνσεων που έχουν ισοδύναμο αποτέλεσμα προς τελωνειακό δασμό, η οποία

69 Επί της απαλλαγής αυτής, βλ. σημείο 42 των προτάσεών μου.

70 Αρχή η οποία επίσης έχει κατοχυρωθεί στο άρθρο 21, παράγραφος 2, του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Χάρτης). Στην απόφαση της 2ας Ιουνίου 2016, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών (C-233/14, EU:C:2016:396, σκέψη 76), το Δικαστήριο υπενθύμισε ότι η απαγόρευση που προβλέπεται στο άρθρο 18 ΣΛΕΕ έχει εφαρμογή σε όλες τις καταστάσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής *ratione materiae* του δικαίου της Ένωσης.

71 Το άρθρο 37 του πρόσθετου πρωτοκόλλου στην εν λόγω Συμφωνία προβλέπει ειδική εφαρμογή της αρχής αυτής στο πεδίο των εργασιακών σχέσεων, ορίζοντας ότι «[κ]άθε κράτος μέλος παραχωρεί στους εργαζόμενους τουρκικής ιθαγένειας, που απασχολούνται στην Κοινότητα, καθεστώς που χαρακτηρίζεται από την έλλειψη κάθε διακρίσεως λόγω ιθαγένειας έναντι των υπηκόων των άλλων κρατών μελών της Κοινότητας, όσον αφορά τους όρους εργασίας και την αμοιβή».

72 Συναφώς, μνημονεύει την απόφαση της 30ής Απριλίου 2014, Pfefer κ.λπ. (C-390/12, EU:C:2014:281, σκέψεις 31 έως 36), όπου υπενθυμίζεται ότι όταν ένα κράτος μέλος επικαλείται επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος ως δικαιολογητικό λόγο για μια ρύθμιση που μπορεί να παρακωλύσει την άσκηση της μιας εκ των ελευθεριών που προβλέπονται από τις Συνθήκες, ο δικαιολογητικός αυτός λόγος πρέπει να ερμηνεύεται με γνώμονα τις γενικές αρχές του δικαίου της Ένωσης, ιδίως δε των θεμελιωδών δικαιωμάτων, τα οποία έχουν κατοχυρωθεί από τον Χάρτη, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η αρχή των μη διακρίσεων λόγω ιθαγένειας.

73 Αντίστοιχος κανόνας περιλαμβάνεται τόσο στο άρθρο 7 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως όσο και στο άρθρο 29 *in fine* του πρόσθετου πρωτοκόλλου στη Συμφωνία Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας.

74 Βλ. σημεία 75 επ. των προτάσεών μου.

επιβάλλεται με το άρθρο 4 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως, δεν είναι αναγκαίο, κατά τη γνώμη μου, δεδομένης της νομολογίας περί της σχέσεως μεταξύ του άρθρου 18 ΣΛΕΕ και των διατάξεων της Συνθήκης ΛΕΕ περί των θεμελιωδών ελευθεριών κυκλοφορίας⁷⁵, το Δικαστήριο να προχωρήσει στην ερμηνεία του άρθρου 9 της Συμφωνίας Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας.

Δ. Επί της κατανομής αρμοδιοτήτων μεταξύ της Ένωσης και των κρατών μελών δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ και του άρθρου 1, παράγραφος 2 και παράγραφος 3, στοιχείο α', του κανονισμού 1072/2009 (τρίτο προδικαστικό ερώτημα)

92. Από το σκεπτικό της αποφάσεως περί παραπομπής προκύπτει ότι το τρίτο προδικαστικό ερώτημα έχει υποβληθεί μόνο για την υποθετική περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει ότι το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης τέλος δεν συνιστά ούτε φορολογική επιβάρυνση με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς τελωνειακό δασμό ούτε μέτρο με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς ποσοτικό περιορισμό επί των εισαγωγών, κατά την έννοια, αντιστοίχως, των άρθρων 4 και 5 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως. Λαμβανομένης υπόψη της καταφατικής απαντήσεως η οποία υποστηρίζω ότι πρέπει να δοθεί στο πρώτο εκ των ερωτημάτων που έχουν υποβληθεί στο Δικαστήριο, δεν απαιτείται κατά τη γνώμη μου να δοθεί απάντηση στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα. Ωστόσο, θα παρουσιάσω ορισμένες παρατηρήσεις για το ζήτημα αυτό, χάριν πληρότητας.

93. Κατ' ουσίαν, το τρίτο προδικαστικό ερώτημα αφορά την κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ της Ένωσης και των κρατών μελών σχετικά με τις συμφωνίες που συνάπτονται με τρίτες χώρες στον τομέα των διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων. Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι η καθής στην υπόθεση της κύριας δίκης, δηλαδή η δευτεροβάθμια φορολογική αρχή, υποστήριξε ότι η Ουγγαρία είχε την ευχέρεια να ρυθμίσει τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων μέσω διμερών συμφωνιών, δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 2, στοιχείο ζ', ΣΛΕΕ, σύμφωνα με το οποίο «οι συντρέχουσες αρμοδιότητες της Ένωσης και των κρατών μελών αφορούν [μεταξύ άλλων τομέων, τις] μεταφορές», καθώς και δυνάμει των διατάξεων του κανονισμού 1072/2009. Η άποψη αυτή έχει εκφραστεί επίσης από την Ουγγρική και την Ιταλική Κυβέρνηση καθώς και από την Επιτροπή. Αντιθέτως, η Istanbul Lojistik υποστηρίζει ότι η Ένωση διαθέτει σιωπηρή αποκλειστική αρμοδιότητα στον εν λόγω τομέα.

94. Συγκεκριμένα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν οι ουγγρικές αρχές έχουν το δικαίωμα να εφαρμόσουν τη διμερή συμφωνία που η Ουγγαρία υπέγραψε με την Τουρκική Δημοκρατία το 1968 και της οποίας το άρθρο 18, παράγραφος 3, προβλέπει την επιβολή τελών επί των τουρκικών οχημάτων που πραγματοποιούν μεταφορά εμπορευμάτων και διέρχονται από το ουγγρικό έδαφος⁷⁶. Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν το τέλος το οποίο αποτελεί το αντικείμενο της υποθέσεως της διαφοράς της κύριας δίκης μπορεί, ως εκ τούτου, να επιβληθεί βάσει της διατάξεως αυτής.

⁷⁵ Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 19ης Ιουνίου 2014, Strojirny Prostějov και ACO Industries Tábor (C-53/13 και C-80/13, EU:C:2014:2011, σκέψεις 31 επ.)· της 18ης Δεκεμβρίου 2014, Generali-Providencia Biztosító (C-470/13, EU:C:2014:2469, σκέψεις 30 επ.), καθώς και της 29ης Οκτωβρίου 2015, Nagy (C-583/14, EU:C:2015:737, σκέψη 24), οι οποίες υπενθυμίζουν ότι το άρθρο 18 ΣΛΕΕ δεν τυγχάνει εφαρμογής, όταν οι διατάξεις της Συνθήκης ΛΕΕ περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών ή των κεφαλαίων είναι εφαρμοστέες και προβλέπουν ειδικούς κανόνες απαγορεύσεως των διακρίσεων.

⁷⁶ Η υποχρέωση καταβολής των οφειλόμενων τελών «για τη μεταφορά εμπορευμάτων και για την κάλυψη των δαπανών που συνδέονται με τη συντήρηση και την επισκευή των δρόμων» βαρύνει τα τουρκικά οχήματα ακόμα και για τις διαδρομές διελεύσεως που πραγματοποιούν άνευ φορτίου. Δυνάμει της παραγράφου 3 του εν λόγω άρθρου 18, τα ουγγρικά οχήματα που διέρχονται από την Τουρκία οφείλουν, αντιστοίχως, να καταβάλουν τέλη ίδιας φύσεως που ισχύουν στο έδαφός της. Από την παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου προκύπτει ότι τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε ένα από τα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη διμερή αυτή συμφωνία απαλλάσσονται, αντιθέτως, από τα τέλη που οφείλονται «για τη μεταφορά εμπορευμάτων, το δικαίωμα κατοχής οχήματος ή τη χρήση των δρόμων» εφόσον το έδαφος του άλλου κράτους που είναι συμβαλλόμενο μέρος αποτελεί τον τελικό προορισμό τους.

95. Συναφώς, το δικαστήριο αυτό μνημονεύει την αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης να συνάπτει διεθνείς συμφωνίες, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ⁷⁷, και αναφέρει ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, «κάθε φορά που, για την εφαρμογή μιας προβλεπόμενης από τη Συνθήκη κοινής πολιτικής, η Κοινότητα εκδίδει διατάξεις οι οποίες θεσπίζουν, με οποιαδήποτε μορφή, κοινούς κανόνες, τα κράτη μέλη δεν έχουν πλέον το δικαίωμα, άσχετα αν δρουν ατομικά ή ακόμα και συλλογικά, να αναλαμβάνουν έναντι τρίτων κρατών υποχρεώσεις που θίγουν αυτούς τους κανόνες»⁷⁸. Υπενθυμίζω ότι η ως άνω κατοχυρωθείσα αρχή οριοθετήθηκε μεταγενεστέρως από το Δικαστήριο, το οποίο, μεταξύ άλλων, διευκρίνισε ότι, εφόσον η Ένωση διαθέτει μόνον κατά παραχώρηση αρμοδιότητες⁷⁹, ενδεχόμενη αρμοδιότητά της, και μάλιστα αποκλειστικής φύσεως, πρέπει να θεμελιώνεται σε συγκεκριμένη εξέταση των επίμαχων διατάξεων⁸⁰.

96. Προς στήριξη του ερωτήματός του, το αιτούν δικαστήριο εκθέτει ότι ο κανονισμός 1072/2009 έχει ακριβώς θεσπίσει κοινούς κανόνες για την πρόσβαση στην αγορά διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, οι οποίοι ισχύουν στο σύνολο της Ένωσης και ότι, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 3⁸¹ και το άρθρο 1, παράγραφος 2, πρώτη περίοδος⁸², ο κανονισμός αυτός προορίζεται να εφαρμοστεί σε κάθε κράτος μέλος από το έδαφος του οποίου, όπως στην περίπτωση της Ουγγαρίας στην υπόθεση της κύριας δίκης, διέρχεται όχημα που μεταφέρει εμπορεύματα με σημείο αναχωρήσεως μία τρίτη χώρα και προορισμό ορισμένο κράτος μέλος (ή αντιστρόφως)⁸³.

97. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά το Δικαστήριο, ειδικότερα, αν, μολονότι η Ένωση έχει θεσπίσει διατάξεις στον τομέα αυτό, οι ουγγρικές αρχές δύνανται να συνεχίσουν να επικαλούνται τα έννομα αποτελέσματα της συμφωνίας Ουγγαρίας-Τουρκίας⁸⁴ στηριζόμενες στο άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο α', του κανονισμού 1072/2009, κατά το οποίο «[έ]ως ότου συναφθούν οι συμφωνίες που προβλέπονται στην παράγραφο 2, ο [...] κανονισμός [αυτός] δεν θίγει [...] τις διατάξεις για τις μεταφορές με αφετηρία ένα κράτος μέλος και προορισμό τρίτη χώρα και αντιστρόφως, οι οποίες περιλαμβάνονται σε διμερείς συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών και των εν λόγω τρίτων χωρών»⁸⁵.

77 Κατά την εν λόγω παράγραφο 2, «[η] Ένωση έχει [...] αποκλειστική αρμοδιότητα για τη σύναψη διεθνούς συμφωνίας όταν η σύναψη αυτή προβλέπεται σε νομοθετική πράξη της Ένωσης ή είναι απαραίτητη για να μπορέσει η Ένωση να ασκήσει την εσωτερική της αρμοδιότητα, ή κατά το μέτρο που ενδέχεται να επηρεάσει τους κοινούς κανόνες ή να μεταβάλει την εμβέλειά τους».

78 Το αιτούν δικαστήριο αναφέρεται στις σκέψεις 17 έως 19 της αποφάσεως της 31ης Μαρτίου 1971, Επιτροπή κατά Συμβουλίου, γνωστής ως «AETR» (22/70, EU:C:1971:32).

79 Σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, ΣΕΕ.

80 Βλ., μεταξύ άλλων, την παρατιθέμενη νομολογία στη γνώμη του γενικού εισαγγελέα N. Jääskinen σχετικά με τη γνωμοδότηση 1/13 [(Προσχώρηση τρίτων κρατών στη Σύμβαση της Χάγης), EU:C:2014:2292, σημεία 58 επ.], καθώς και στη γνωμοδότηση 1/13 (Προσχώρηση τρίτων κρατών στη Σύμβαση της Χάγης), της 14ης Οκτωβρίου 2014 (EU:C:2014:2303, σκέψεις 71 επ.) και στη γνωμοδότηση 3/15 (Συνθήκη του Μαρακές για την πρόσβαση σε δημοσιευμένα έργα), της 14ης Φεβρουαρίου 2017 (EU:C:2017:114, σκέψη 108).

81 Κατά την αιτιολογική σκέψη 3, «[γ]ια να εξασφαλιστεί ένα συνεκτικό πλαίσιο για τις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε ολόκληρη την Κοινότητα, ο [κανονισμός 1072/2009] πρέπει να εφαρμόζεται σε όλες τις διεθνείς μεταφορές στο έδαφος της Κοινότητας. Οι μεταφορές με αφετηρία κράτη μέλη και προορισμό τρίτες χώρες διέπονται ακόμη σε μεγάλο βαθμό από διμερείς συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών και των οικείων τρίτων χωρών. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός δεν πρέπει να εφαρμόζεται σε εκείνο το τμήμα της διαδρομής στο έδαφος του κράτους μέλους φόρτωσης ή εκφόρτωσης εμπορευμάτων, εφόσον δεν έχουν συναφθεί οι αναγκαίες συμφωνίες μεταξύ της Κοινότητας και των οικείων τρίτων χωρών. Πρέπει ωστόσο να εφαρμόζεται στο έδαφος του κράτους μέλους διέλευσης».

82 Κατά την εν λόγω πρώτη περίοδο, ο κανονισμός 1072/2009 εφαρμόζεται, «[σ]την περίπτωση μεταφοράς με σημείο αναχώρησης ένα κράτος μέλος και προορισμό τρίτη χώρα ή αντίστροφα, [...] σε εκείνο το τμήμα της διαδρομής που πραγματοποιείται στο έδαφος ενός κράτους μέλους διέλευσης».

83 Υπενθυμίζω ότι, εν προκειμένω, το όχημα που υπόκειται στο επίμαχο τέλος αναχώρησης από την Τουρκία με προορισμό τη Γερμανία, διαμέσου της Ουγγαρίας.

84 Το αιτούν δικαστήριο και η Istanbul Lojistik δεν συμφωνούν ως προς το αν η δυνατότητα αυτή επιβεβαιώνεται ή απορρίπτεται από την έκθεση της ICF Consulting Ltd που αναφέρεται στην υποσημείωση 28 των προτάσεών μου (βλ. σ. 6, σημείο 2.1, και σ. 8, σημείο 2.2 της εν λόγω εκθέσεως).

85 Η Ουγγρική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η Ένωση δεν έχει αποκλειστική αρμοδιότητα στον τομέα αυτό, για τον λόγο ότι η διάταξη αυτή του κανονισμού 1072/2009, που λαμβάνει ρητώς υπόψη τις διμερείς συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ των κρατών μελών και των τρίτων χωρών, προβλέπει ότι τέτοιες συμφωνίες παραμένουν σε ισχύ ενόσω δεν αντικαθίστανται από διατάξεις που θεσπίζονται στο επίπεδο της Ένωσης.

98. Πράγματι, από τη *δεύτερη περίοδο* της παραγράφου 2 του άρθρου 1 προκύπτει ότι ο κανονισμός 1072/2009 «*δεν εφαρμόζεται στο τμήμα εκείνο της διαδρομής που πραγματοποιείται στο έδαφος του κράτους μέλους φόρτωσης ή εκφόρτωσης, εφόσον η αναγκαία συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας και της συγκεκριμένης τρίτης χώρας δεν έχει συναφθεί*»⁸⁶, σε αντίθεση με τη δυνατότητα εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού, η οποία προβλέπεται στην *πρώτη περίοδο* της ίδιας παραγράφου όσον αφορά περιπτώσεις κατά τις οποίες λαμβάνει χώρα μόνον διέλευση μέσω του κράτους μέλους της Ένωσης⁸⁷.

99. Ωστόσο, η εν λόγω δεύτερη περίοδος δεν είναι, κατά τη γνώμη μου, κρίσιμη στην υπό κρίση υπόθεση, διότι, όπως διευκρινίζει η Istanbul Lojistik και όπως δέχεται το αιτούν δικαστήριο, το ουγγρικό έδαφος αποτέλεσε εν προκειμένω απλώς οδό διελεύσεως, και όχι τον τόπο φορτώσεως ή εκφορτώσεως των επίμαχων εμπορευμάτων.

100. Προ πάντων υπογραμμίζω, όπως η Ουγγρική και η Ιταλική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή, ότι η διαφορά της κύριας δίκης δεν εμπίπτει στο καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1072/2009, δεδομένου ότι το άρθρο 2, σημείο 1, προβλέπει ότι το νομοθέτημα αυτό αφορά μόνο τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων που έχουν άδεια κυκλοφορίας σε ένα κράτος μέλος της Ένωσης⁸⁸, ενώ το όχημα στο οποίο επιβλήθηκε το ουγγρικό τέλος με τις προσβαλλόμενες αποφάσεις είχε άδεια κυκλοφορίας από την Τουρκία.

101. Κατά συνέπεια, εκτιμώ, επικουρικώς, ότι, εφόσον ο κανονισμός 1072/2009 δεν εφαρμόζεται σε περίπτωση όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, οι διατάξεις του δεν μπορούν να απαγορεύσουν στις ουγγρικές αρχές να στηριχτούν στο άρθρο 18, παράγραφος 3, της συμφωνίας Ουγγαρίας-Τουρκίας προκειμένου να επιβάλουν το επίμαχο τέλος στην περίπτωση αυτή.

V. Πρόταση

102. Με βάση τις ανωτέρω εκτιμήσεις, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα ερωτήματα που υπέβαλε το Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (δικαστήριο διοικητικών και εργατικών υποθέσεων του Szeged, Ουγγαρία) ως εξής:

Το άρθρο 4 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως ΕΚ-Τουρκίας, της 22ας Δεκεμβρίου 1995, για την εφαρμογή της οριστικής φάσης της τελωνειακής ένωσης, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι συνιστά φορολογική επιβάρυνση με ισοδύναμο αποτέλεσμα προς τελωνειακό δασμό σε βάρος εμπορευμάτων που καλύπτονται από την εν λόγω ένωση, και ως εκ τούτου απαγορεύεται από το άρθρο αυτό τέλος επί αυτοκινήτων οχημάτων, όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης, το οποίο επιβάλλεται σε όλους τους κατόχους βαρέων φορτηγών οχημάτων ταξινομημένων σε χώρα μη μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που διέρχονται από το έδαφος της Ουγγαρίας με προορισμό ένα άλλο κράτος μέλος, και το οποίο πρέπει να καταβάλλεται για κάθε διέλευση των ουγγρικών συνόρων.

Υπό το πρίσμα της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο, στο τρίτο και στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα.

⁸⁶ Η υπογράμμιση δική μου. Παρόμοιες διατάξεις περιλαμβάνονταν ήδη στην τρίτη αιτιολογική σκέψη και στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) 881/92 του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 1992, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα, οι οποίες έχουν ως σημείο αναχώρησης ή προορισμού το έδαφος κράτους μέλους ή διέρχονται από το έδαφος ενός ή περισσοτέρων κρατών μελών (ΕΕ 1992, L 95, σ. 1), τον οποίο ο κανονισμός 1072/2009 αντικατέστησε.

⁸⁷ Βλ., επίσης, αιτιολογική σκέψη 3, που παρατίθεται στην υποσημείωση 81 των προτάσεών μου.

⁸⁸ Πράγματι, το εν λόγω σημείο 1 ορίζει ότι ως «όχημα», κατά την έννοια του κανονισμού αυτού, νοούνται «το μηχανοκίνητο όχημα με άδεια κυκλοφορίας σε ένα κράτος μέλος, ή οι συνδυασμοί συζευγμένων οχημάτων των οποίων τουλάχιστον το μηχανοκίνητο όχημα έχει άδεια κυκλοφορίας σε ένα κράτος μέλος, που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων».