



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δεύτερο τμήμα)

της 19ης Οκτωβρίου 2017*

«Προδικαστική παραπομπή – 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 – Τελωνειακή ένωση – Οδικές μεταφορές – Τέλος επί των αυτοκινήτων οχημάτων – Επιβολή τέλους σε διερχόμενα από την Ουγγαρία βαρέα φορτηγά οχήματα ταξινομημένα στην Τουρκία»

Στην υπόθεση C-65/16,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (πρωτοβάθμιο δικαστήριο διοικητικών και εργατικών διαφορών του Szeged, Ουγγαρία) με απόφαση της 18ης Ιανουαρίου 2016, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 8 Φεβρουαρίου 2016, στο πλαίσιο της δίκης

Istanbul Lojistik Ltd

κατά

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα),

συγκείμενο από τους Μ. Pešič, πρόεδρο τμήματος, Α. Rosas, C. Toader, Α. Prechal και Ε. Jarašiūnas (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Η. Saugmandsgaard Øe

γραμματέας: Ι. Illésy, διοικητικός υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 19ης Ιανουαρίου 2017,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Istanbul Lojistik Ltd, εκπροσωπούμενη από τους S. Habóczky, V. Weiss και Α. Nagy, ügyvédek,
- η Ουγγρική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις Μ. Tátrai και Ε. E. Sebestyén, καθώς και από τους Ζ. Fehér et G. Koós,
- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από την Α. Collabolletta και τον G. Rocchitta, avvocati dello Stato,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ουγγρική.

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τις J. Hottiaux και E. Georgieva, καθώς και από τον L. Havas,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 6ης Απριλίου 2017,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής απόφασης αφορά την ερμηνεία του άρθρου 9 της Συμφωνίας Συνδέσεως μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και της Τουρκίας, η οποία υπογράφηκε στις 12 Σεπτεμβρίου 1963 στην Άγκυρα 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, στο εξής: Συμφωνία Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας), των άρθρων 4, 5 και 7 της απόφασης 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως ΕΚ-Τουρκίας, της 22ας Δεκεμβρίου 1995, για την εφαρμογή της οριστικής φάσης της τελωνειακής ένωσης (ΕΕ 1996, L 35, σ. 1, στο εξής: απόφαση 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως), του άρθρου 3, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, καθώς και του άρθρου 1, παράγραφος 2 και παράγραφος 3, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες προσβάσεως στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (ΕΕ 2009, L 300, σ. 72).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της τουρκικής μεταφορικής εταιρίας Istanbul Lojistik Ltd και της Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatósága (εθνικής φορολογικής και τελωνειακής διοίκησης, διεύθυνση διοικητικών προσφυγών, Ουγγαρία) (στο εξής: δευτεροβάθμια φορολογική αρχή), με αντικείμενο την απόφαση της δεύτερης να επιβάλει σε βαρύ φορτηγό όχημα της εταιρίας αυτής τέλος λόγω της διελεύσεως των συγγρικών συνόρων.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

- 3 Το άρθρο 9 της Συμφωνίας Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας προβλέπει τα εξής:

«Τα 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.»

- 4 Το άρθρο 62 του πρόσθετου πρωτοκόλλου, που υπογράφηκε στις 23 Νοεμβρίου 1970 στις Βρυξέλλες ως παράρτημα της Συμφωνίας Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας και 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, στο εξής: πρόσθετο πρωτόκολλο), προβλέπει ότι το πρόσθετο πρωτόκολλο αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της Συμφωνίας Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας.

- 5 Το άρθρο 42 του πρόσθετου πρωτοκόλλου ορίζει, στην παράγραφο 1, τα εξής:

«Το 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 αυτών, για τις σιδηροδρομικές, τις οδικές και τις θαλάσσιες μεταφορές.»

- 6 Το άρθρο 1 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως προβλέπει τα ακόλουθα:

«Υπό 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.»

- 7 Το κεφάλαιο I της αποφάσεως αυτής, το οποίο αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων και την εμπορική πολιτική, περιλαμβάνει το τμήμα I, το οποίο επιγράφεται «Κατάργηση των τελωνειακών δασμών και των φορολογικών επιβαρύνσεων ισοδυνάμου αποτελέσματος». Το άρθρο 4 της εν λόγω αποφάσεως, το οποίο περιλαμβάνεται στο τμήμα αυτό, έχει ως εξής:

«Οι 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.»

- 8 Το τμήμα II του ως άνω κεφαλαίου, με τίτλο «Κατάργηση των ποσοτικών περιορισμών και των μέτρων ισοδυνάμου αποτελέσματος», αποτελείται από τα άρθρα 5 έως 11 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως. Το άρθρο 5 της εν λόγω αποφάσεως ορίζει τα εξής:

«Οι ποσοτικοί περιορισμοί επί των εισαγωγών καθώς και όλα τα μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος απαγορεύονται μεταξύ των συμβαλλομένων μερών.»

- 9 Το άρθρο 6 της εν λόγω αποφάσεως έχει ως εξής:

«Οι ποσοτικοί περιορισμοί επί των εισαγωγών, καθώς και όλα τα μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος, απαγορεύονται μεταξύ των κρατών μελών.»

- 10 Το άρθρο 7 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως ορίζει τα ακόλουθα:

«Οι 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.»

11 Το άρθρο 66 της αποφάσεως αυτής προβλέπει τα εξής:

«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.»

12 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 αντιστρόφως οι οποίες περιλαμβάνονται σε διμερείς συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών και των εν λόγω τρίτων χωρών·

[...].»

Το ουγγρικό δίκαιο

13 Το άρθρο 18 της συμφωνίας μεταξύ του Προεδρικού Συμβουλίου και της Κυβερνήσεως της Λαϊκής Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, αφενός, και της Κυβερνήσεως της Τουρκικής Δημοκρατίας, αφετέρου, περί διεθνούς οδικής μεταφοράς, που υπεγράφη στη Βουδαπέστη στις 14 Σεπτεμβρίου 1968 [*Magyar Közlöny* 1969/78 (X. 11.)], στο εξής: συμφωνία Ουγγαρίας-Τουρκίας], ορίζει, στην παράγραφο 3, τα εξής:

«Τα οχήματα που πραγματοποιούν μεταφορά εμπορευμάτων διαμέσου του εδάφους του άλλου Συμβαλλόμενου 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, συμπεριλαμβανομένων των τελών που ισχύουν για τα οχήματα με ανώτατο βάρος το οποίο υπερβαίνει το επιτρεπόμενο από την εθνική νομοθεσία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους όριο.»

14 Το προοίμιο του *gérjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény* (νόμου LXXXII του 1991 περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων) [*Magyar Közlöny* 1991/145 (XII. 26.)], στο εξής: νόμος περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων], έχει ως εξής:

«Η Εθνοσυνέλευση, προς το συμφέρον της καλύτερης κατανομής των δημοσίων δαπανών που σχετίζονται με την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, της αυξήσεως των εσόδων για τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοικήσεως ή, στην πρωτεύουσα, για τα δημοτικά διαμερίσματα, καθώς και της

διευρύνσεως των πηγών χρηματοδοτήσεως που είναι απαραίτητες για τη συντήρηση και την ανάπτυξη του δημόσιου οδικού δικτύου, εκδίδει τον παρόντα νόμο περί επιβολής τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων.»

15 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.»

16 Το άρθρο 10 του εν λόγω νόμου προβλέπει ότι «[τ]ο τέλος οφείλεται από τον κάτοχο του οχήματος».

17 Κατά το άρθρο 11 του νόμου περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων, «[η] φορολογική υποχρέωση αρχίζει από την ημέρα εισόδου στο έδαφος της Ουγγαρίας».

18 Το άρθρο 15 του ως άνω νόμου ορίζει τα εξής:

«1. Στην περίπτωση οχήματος (ή, για τους σκοπούς εφαρμογής της παρούσας παραγράφου, συνδυασμού συζευγμένων οχημάτων) με ανώτατο μικτό βάρος που δεν υπερβαίνει τους 12 τόνους, το οποίο κυκλοφορεί με άδεια μεταφοράς που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση τοπικής μεταφοράς, πρέπει να καταβληθεί τέλος 10 000 [ουγγρικών φιορινιών (HUF) (περίπου 33 ευρώ)] στο πλαίσιο, αντιστοίχως, της διαδρομής μεταβάσεως και της διαδρομής επιστροφής, ενώ 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 δεν υπερβαίνει τους 12 τόνους, το οποίο κυκλοφορεί με άδεια μεταφοράς που χρησιμοποιείται προς τον σκοπό διαμετακομίσεως (συμπεριλαμβανομένης της χρήσεως άδειας που έχει χορηγηθεί από τρίτη χώρα), πρέπει να καταβληθεί τέλος 20 000 HUF [(περίπου 66 ευρώ)] στο πλαίσιο, αντιστοίχως, της διαδρομής μεταβάσεως και της διαδρομής επιστροφής, ενώ 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. Η υποχρέωση καταβολής του τέλους κατ' εφαρμογήν των ως άνω διατάξεων υφίσταται επίσης στις περιπτώσεις μη ισχύουσας άδειας μεταφοράς ή παράνομης χρήσεώς της από τον υπόχρεο ή κυκλοφορίας χωρίς άδεια μεταφοράς.

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, ειδήλλως επισύρει κυρώσεις.»

19 Το άρθρο 17, παράγραφος 2, του εν λόγω νόμου ορίζει τα εξής:

«Αν 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. [...]»

20 O közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (νόμος I του 1988 περί οδικής κυκλοφορίας) [*Magyar Közlöny* 1988/15 (IV. 21.)] προβλέπει, στο άρθρο 20, παράγραφος 1, στοιχείο α, ότι «[μ]πορεί 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 κατοχή εγγράφου, όπως προβλέπεται στον παρόντα νόμο ή σε ειδικές νομοθετικές ή κανονιστικές πράξεις, ή ακόμη σε πράξεις του κοινοτικού δικαίου».

21 Το άρθρο 4 του 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 [κυβερνητικού διατάγματος 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.)] ορίζει τα εξής:

«1. Η εκτέλεση οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων έναντι ανταλλάγματος ή οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων για ίδιο λογαριασμό, στο πλαίσιο της διεθνούς κυκλοφορίας με διέλευση από το έδαφος της Ουγγαρίας, είναι δυνατή

a) με κοινοτική άδεια –χορηγούμενη για την εκτέλεση διεθνούς οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων– η οποία προβλέπεται στο άρθρο 4 του [κανονισμού 1072/2009] [...]

b) με άδεια που εκδίδει το Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών [International Transport Forum (ITF) του ΟΟΣΑ] [...], ή

c) με άδεια κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων που έχει χορηγηθεί βάσει διμερούς ή πολυμερούς συμφωνίας,

και αφορά τη σχετική δραστηριότητα.»

22 Κατά το άρθρο 2 του közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságotól 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] [*Magyar Közlöny* 2009/107 (VII. 29.)]:

«Για τους σκοπούς εφαρμογής του άρθρου 20, παράγραφος 1, στοιχείο α, του [νόμου I του 1988 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

[...]

b) παραβιάζει τις διατάξεις περί των αδειών και των εγγράφων που απαιτούνται για την παροχή υπηρεσιών οδικών μεταφορών, όπως προβλέπονται με το [άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο c, του κυβερνητικού διατάγματος 261/2011 περί μεταφοράς εμπορευμάτων].

Δυνάμει του σημείου 5, στοιχείο a, του παραρτήματος 1 του ίδιου διατάγματος, όποιος μεταφορέας δεν έχει άδεια οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή είναι κάτοχος μη ισχύουσας άδειας οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων οφείλει να καταβάλει πρόστιμο 300 000 HUF [(περίπου 1 000 ευρώ)].»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 23 Η Istanbul Lojistik είναι εταιρία καταχωρισμένη στην Τουρκία, η οποία εκτελεί οδικές μεταφορές εμπορευμάτων από την Τουρκία με προορισμό διάφορα κράτη μέλη, κυρίως τη Γερμανία, για λογαριασμό επιχειρήσεων εγκατεστημένων στην Τουρκία και στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
- 24 Στις 30 Μαρτίου 2015, η Nemzeti Adó- és Vámhivatal (εθνική φορολογική και τελωνειακή αρχή, Ουγγαρία) διενήργησε έλεγχο, στα περίχωρα του Nagylak (Ουγγαρία), κοντά στα σύνορα με τη Ρουμανία, επί συνδυασμού συζευγμένων οχημάτων με ανώτατο μικτό βάρος άνω των 12 τόνων, που είχαν ταξινομηθεί στην Τουρκία και τα οποία εκμεταλλεύονταν η Istanbul Lojistik. Η εταιρία αυτή ήταν κάτοχος άδειας διαμετακομίσεως, όσον αφορά τη διαδρομή Ουγγαρία-Τουρκία, για το επίμαχο βαρύ φορτηγό όχημα, την οποία χρησιμοποιούσε για να μεταφέρει κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα από την Τουρκία προς τη Γερμανία μέσω της Ουγγαρίας ως χώρας διελεύσεως. Η άδεια διαμετακομίσεως 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 κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων και αποδείκνυε την καταβολή του.
- 25 Με διοικητικές πράξεις της 31ης Μαρτίου 2015, που εξέδωσε κατόπιν του ανωτέρω ελέγχου, η εθνική φορολογική και τελωνειακή 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 υποχρέωσε την Istanbul Lojistik να καταβάλει το αντιστοιχούν στο εν λόγω τέλος ποσό των 60 000 HUF (περίπου 200 ευρώ) καθώς και φορολογικό πρόστιμο 300 000 HUF (περίπου 1 000 ευρώ), και της επέβαλε επίσης ισόποσο διοικητικό πρόστιμο, ήτοι συνολικό ποσό 660 000 HUF (περίπου 2 200 ευρώ).
- 26 Η Istanbul Lojistik άσκησε διοικητική προσφυγή κατά των πράξεων αυτών ενώπιον της δευτεροβάθμιας φορολογικής αρχής η οποία, με αποφάσεις της 13ης Μαΐου 2015, τις επιβεβαίωσε.
- 27 Κατόπιν τούτου, η ως άνω εταιρία άσκησε ένδικη προσφυγή κατά των αποφάσεων της δευτεροβάθμιας φορολογικής αρχής ενώπιον του Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (πρωτοβάθμιου δικαστηρίου διοικητικών και εργατικών διαφορών του Szeged, Ουγγαρία).
- 28 Προς στήριξη της προσφυγής της, η Istanbul Lojistik προβάλλει ότι οι διατάξεις του επίμαχου νόμου περί τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων παραβιάζουν τα άρθρα 4 έως 6 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως. Υποστηρίζει ότι το τέλος κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων είναι δυνατόν να χαρακτηριστεί ως φορολογική επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος προς τελωνειακό δασμό κατά την έννοια του άρθρου 30 ΣΛΕΕ και, κατά συνέπεια, του άρθρου 4 της εν λόγω αποφάσεως. Κατά την άποψή της, το τέλος αυτό συνεπάγεται τόσο απαγορευμένη διάκριση όσο και προστατευτική επέμβαση και αποτελεί αντίθετο προς το δίκαιο της Ένωσης περιορισμό της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων.
- 29 Η δευτεροβάθμια φορολογική αρχή ζητεί την απόρριψη της προσφυγής.

- 30 Το Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (πρωτοβάθμιο δικαστήριο διοικητικών και εργατικών διαφορών του Szeged) διερωτάται αν το επίμαχο τέλος κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων συνιστά φορολογική επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος προς τελωνειακό δασμό αντίθετη προς το άρθρο 4 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως. Ειδικότερα, παρατηρεί ότι, κατά την επίμαχη εθνική νομοθεσία, οι κάτοχοι οχημάτων ταξινομημένων σε κράτος μέλος δεν υποχρεούνται να καταβάλουν το τέλος κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων, ενώ οι κάτοχοι αυτοκινήτων οχημάτων ταξινομημένων στην Τουρκία οφείλουν να το καταβάλουν όταν διέρχονται από την Ουγγαρία.
- 31 Σε περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει ότι το τέλος κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων δεν αποτελεί φορολογική επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος προς τελωνειακό δασμό, ανακύπτει, κατά το αιτούν δικαστήριο, το ερώτημα κατά πόσον το τέλος αυτό συνιστά μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικό περιορισμό και, ως εκ τούτου, μέτρο αντίθετο προς το άρθρο 5 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως.
- 32 Σε περίπτωση που στο τελευταίο ερώτημα δοθεί καταφατική απάντηση, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν το ως άνω τέλος είναι δυνατόν, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 7 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως, να δικαιολογείται από επιτακτικούς λόγους συνδεδεμένους με την οδική ασφάλεια και τη δίωξη των παραβάσεων. Επισημαίνει ότι οι σκοποί του νόμου περί του τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων συνίστανται, μεταξύ άλλων, στη βέλτιστη κατανομή των δημοσίων βαρών των σχετικών με την κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων, στην αύξηση των εσόδων των οργανισμών τοπικής αυτοδιοικήσεως, καθώς και στη συγκέντρωση των αναγκαίων πόρων για τη συντήρηση και την ανάπτυξη του δημόσιου οδικού δικτύου. Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται επίσης κατά πόσον το τέλος κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας, είναι κατάλληλο να διασφαλίσει την επίτευξη των επιδιωκόμενων με αυτό σκοπών και δεν εισάγει δυσμενείς διακρίσεις.
- 33 Εφόσον το τέλος αυτό δεν συνιστά ούτε φορολογική επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος προς τελωνειακό δασμό ούτε μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικό περιορισμό, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν η εφαρμογή της συμφωνίας Ουγγαρίας-Τουρκίας είναι συμβατή με το άρθρο 3, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, καθώς και με τον κανονισμό 1072/2009, δεδομένου ότι ο τομέας των μεταφορών εμπίπτει, κατά την άποψή του, στην αποκλειστική αρμοδιότητα του νομοθέτη της Ένωσης.
- 34 Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται επίσης αν το εν λόγω τέλος εισάγει δυσμενή διάκριση σε βάρος των Τούρκων μεταφορέων κατά την έννοια του άρθρου 9 της Συμφωνίας Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας.
- 35 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (πρωτοβάθμιο δικαστήριο διοικητικών και εργατικών διαφορών του Szeged) αποφάσισε να αναστείλει τη 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 ΕΟΚ-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;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

36 Με το πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 4 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως έχει την έννοια ότι τέλος κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων, όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης τέλος, το οποίο οφείλουν να καταβάλλουν οι κάτοχοι βαρέων φορτηγών οχημάτων ταξινομημένων στην Τουρκία και διερχόμενων από το ουγγρικό έδαφος, συνιστά φορολογική επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος προς τελωνειακό δασμό κατά την έννοια του άρθρου αυτού.

37 Από το άρθρο 1 της ως άνω αποφάσεως προκύπτει ότι αυτή καθορίζει τους κανόνες για την εφαρμογή της οριστικής φάσεως της τελωνειακής ενώσεως μεταξύ της Ένωσης και της Τουρκικής Δημοκρατίας. Δυνάμει του άρθρου 4 της εν λόγω αποφάσεως, κατά την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος της, οι εισαγωγικοί ή οι εξαγωγικοί τελωνειακοί δασμοί καθώς και οι φορολογικές επιβαρύνσεις ισοδυνάμου αποτελέσματος καταργούνται πλήρως μεταξύ της Ένωσης και της Τουρκικής Δημοκρατίας.

38 Το άρθρο 66 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως προβλέπει ότι η ερμηνεία των διατάξεων της, κατά το μέτρο που αυτές είναι κατ' ουσίαν ίδιες με τις αντίστοιχες διατάξεις της Συνθήκης ΕΚ, νυν Συνθήκης ΛΕΕ, γίνεται σύμφωνα με τη συναφή νομολογία του Δικαστηρίου. Δεδομένου ότι το άρθρο 4 της αποφάσεως αυτής είναι κατ' ουσίαν ίδιο με το άρθρο 30 ΣΛΕΕ, θα πρέπει, κατά συνέπεια, να ερμηνευθεί σύμφωνα με τη συναφή νομολογία του Δικαστηρίου.

- 39 Συναφώς υπενθυμίζεται ότι κάθε χρηματική επιβάρυνση, έστω και ελάχιστη, η οποία επιβάλλεται μονομερώς, ανεξαρτήτως της ονομασίας της και της τεχνικής της, και πλήττει τα εμπορεύματα λόγω της διελεύσεώς τους από τα σύνορα, όταν δεν αποτελεί δασμό με την κυριολεκτική έννοια του όρου, αποτελεί φορολογική επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος κατά την έννοια των άρθρων 28 και 30 ΣΛΕΕ (αποφάσεις της 18ης Ιανουαρίου 2007, Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, σκέψη 22 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία, καθώς και της 2ας Οκτωβρίου 2014, Orgacom, C-254/13, EU:C:2014:2251, σκέψη 23). Η δικαιολογητική βάση της απαγορεύσεως των επιβαρύνσεων ισοδυνάμου αποτελέσματος προς τελωνειακούς δασμούς είναι ότι οι επιβαρύνσεις αυτές συνιστούν εμπόδιο στην κυκλοφορία των εμπορευμάτων καθόσον αυξάνουν τεχνητά την τιμή των εισαγομένων ή εξαγομένων εμπορευμάτων σε σχέση με τα εγχώρια (απόφαση της 21ης Μαρτίου 1991, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-209/89, EU:C:1991:139, σκέψη 7).
- 40 Εξάλλου, οι φορολογικές επιβαρύνσεις ισοδυνάμου αποτελέσματος απαγορεύονται ανεξαρτήτως του σκοπού για τον οποίο θεσπίστηκαν ή του προορισμού των εξ αυτών προερχομένων εσόδων (απόφαση της 21ης Ιουνίου 2007, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-173/05, EU:C:2007:362, σκέψη 42 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 41 Υπενθυμίζεται επίσης ότι οι δικαιολογητικοί των εξαιρέσεων λόγοι του άρθρου 36 ΣΛΕΕ ισχύουν αποκλειστικώς για τα μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικό περιορισμό, και όχι για τις φορολογικές επιβαρύνσεις ισοδυνάμου αποτελέσματος προς τελωνειακό δασμό (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 14ης Ιουνίου 1988, Dansk Denkvit, 29/87, EU:C:1988:299, σκέψη 32).
- 42 Επιπλέον, η τελωνειακή ένωση συνεπάγεται κατ' ανάγκη την εξασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών. Η ελευθερία αυτή δεν θα μπορούσε να ολοκληρωθεί αν τα κράτη μέλη διέθεταν τη δυνατότητα να εμποδίζουν ή να δυσχεραίνουν με οποιονδήποτε τρόπο την κυκλοφορία των διαμετακομιζόμενων εμπορευμάτων. Πρέπει, επομένως, να αναγνωριστεί, ως συνέπεια της τελωνειακής ενώσεως και προς το αμοιβαίο συμφέρον των κρατών μελών, η ύπαρξη μιας γενικής αρχής της ελευθερίας της διαμετακομίσεως των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της Ένωσης (απόφαση της 21ης Ιουνίου 2007, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-173/05, EU:C:2007:362, σκέψη 31 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Πράγματι, τα κράτη μέλη ενεργούν κατά παράβαση της αρχής αυτής, αν επιβάλλουν στα υπό διαμετακόμιση εμπορεύματα που διέρχονται από το έδαφος τους τέλη διαμετακομίσεως ή οιαδήποτε άλλη επιβάρυνση σχετική με τη διαμετακόμιση (απόφαση της 16ης Μαρτίου 1983, SIOI, 266/81, EU:C:1983:77, σκέψη 19).
- 43 Επισημαίνεται επίσης ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι φορολογική επιβάρυνση της οποίας γενεσιουργός αιτία είναι η εκτέλεση μεταφοράς εμπορευμάτων και η οποία δεν επιβάλλεται σε ένα προϊόν αυτό καθαυτό, αλλά σε μια δραστηριότητα που είναι αναγκαία σε σχέση με το προϊόν αυτό είναι δυνατόν να εμπίπτει στο άρθρο 30 ΣΛΕΕ (απόφαση της 17ης Ιουλίου 2008, Essent Netwerk Noord κ.λπ., C-206/06, EU:C:2008:413, σκέψη 44 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Πράγματι, μια τέτοια φορολογική επιβάρυνση πλήττει τα προϊόντα έστω και αν εισπράττεται επ' ευκαιρία της μεταφοράς τους ή της χρησιμοποίησεως του οδικού δικτύου και καταβάλλεται, αρχικά, από τον κάτοχο του βαρέος φορτηγού οχήματος (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση της 17ης Ιουλίου 1997, Haahr Petroleum, C-90/94, EU:C:1997:368, σκέψη 38).
- 44 Για τους λόγους που εκτέθηκαν στις σκέψεις 37 και 38 της παρούσας αποφάσεως, η ερμηνεία των διατάξεων της Συνθήκης ΛΕΕ των σχετικών με την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων εντός της Ένωσης ισχύει και για τις διατάξεις περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων εντός της τελωνειακής ενώσεως την οποία έχει καθιερώσει η Συμφωνία Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας.
- 45 Εν προκειμένω, ο επίμαχος στην υπόθεση της κύριας δίκης νόμος περί του τέλους κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων προβλέπει ότι, όσον αφορά τα βαρέα φορτηγά οχήματα που είναι ταξινομημένα σε τρίτη χώρα, το τέλος αυτό πρέπει να καταβάλλεται κατά τον χρόνο της εισόδου

τους στην ουγγρική επικράτεια, στο πλαίσιο τόσο της διαδρομής μεταβάσεως όσο και της διαδρομής επιστροφής. Το ύψος του τέλους αυτού στηρίζεται σε κριτήρια τα οποία συνδέονται, μεταξύ άλλων, με την ποσότητα των εμπορευμάτων που μπορούν να μεταφερθούν και με τον τόπο προορισμού τους.

- 46 Κατά συνέπεια, πρέπει να διαπιστωθεί, με βάση τη νομολογία που μνημονεύεται στις σκέψεις 40 έως 43 της παρούσας αποφάσεως, ότι, μολονότι το τέλος κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων δεν επιβάλλεται σε προϊόντα αυτά καθεαυτά, εντούτοις πλήττει τα προϊόντα που μεταφέρονται με οχήματα ταξινομημένα σε τρίτη χώρα, μεταξύ άλλων την Τουρκία, κατά τη διέλευσή τους από τα ουγγρικά σύνορα, και όχι, όπως υποστηρίζουν η Ουγγρική και η Ιταλική Κυβέρνηση, την υπηρεσία μεταφοράς.
- 47 Λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας που μνημονεύεται στις σκέψεις 39 έως 41 της παρούσας αποφάσεως, άνευ σημασίας είναι, στο πλαίσιο αυτό, ότι το ύψος του εν λόγω τέλους κυκλοφορίας δεν είναι μεγάλο ή ότι η επιβολή του δικαιολογείται από την ανάγκη να διασφαλιστεί η συντήρηση του εθνικού οδικού δικτύου και από τη βλάβη που προκαλεί στο περιβάλλον ο συγκεκριμένος τρόπος μεταφοράς.
- 48 Από τα ανωτέρω έπεται ότι τέλος κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων, όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης τέλος, αποτελεί φορολογική επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος προς τελωνειακό δασμό, κατά την έννοια του άρθρου 4 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως, δεδομένου ότι συνίσταται σε μονομερώς επιβαλλόμενη χρηματική επιβάρυνση η οποία πλήττει τα εμπορεύματα λόγω της διελεύσεώς τους από τα σύνορα.
- 49 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 4 της αποφάσεως 1/95 του Συμβουλίου Συνδέσεως έχει την έννοια ότι τέλος κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων, όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης τέλος, το οποίο οφείλουν να καταβάλλουν οι κάτοχοι βαρέων φορτηγών οχημάτων ταξινομημένων στην Τουρκία και διερχόμενων από το ουγγρικό έδαφος, συνιστά φορολογική επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος προς τελωνειακό δασμό κατά την έννοια του άρθρου αυτού.
- 50 Κατόπιν της απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο, στο τρίτο και στο τέταρτο ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 51 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (δεύτερο τμήμα) αποφαινεται:

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, έχει την έννοια ότι τέλος κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων, όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης τέλος, το οποίο οφείλουν να καταβάλλουν οι κάτοχοι βαρέων φορτηγών οχημάτων ταξινομημένων στην Τουρκία και διερχόμενων από το ουγγρικό έδαφος, συνιστά φορολογική επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος προς τελωνειακό δασμό κατά την έννοια του άρθρου αυτού.

(υπογραφές)