



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (druga izba)

z dnia 19 października 2017 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Układ ustanawiający stowarzyszenie między Europejską Wspólnotą Gospodarczą a Turcją – Artykuł 9 – Decyzja nr 1/95 Rady Stowarzyszenia WE–Turcja – Artykuły 4, 5 i 7 – Unia celna – Przewóz drogowy – Podatek od pojazdów samochodowych – Opłata od pojazdów ciężarowych zarejestrowanych w Turcji przejeżdżających przez Węgry tranzytem

W sprawie C-65/16

mającej za przedmiot wnioszek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (sąd administracyjny i pracy w Segedynie, Węgry) postanowieniem z dnia 18 stycznia 2016 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 8 lutego 2016 r., w postępowaniu:

Istanbul Lojistik Ltd

przeciwko

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság,

TRYBUNAŁ (druga izba),

w składzie: M. Ilešič, prezes izby, A. Rosas, C. Toader, A. Prechal i E. Jarašiūnas (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: H. Saugmandsgaard Øe,

sekretarz: I. Illéssy, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 19 stycznia 2017 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu Istanbul Lojistik Ltd przez S. Habóczyego, V. Weissa oraz A. Nagya, ügyvédek,
- w imieniu rządu węgierskiego przez M. Tátrai, E.E. Sebestyén, Z. Fehéra oraz G. Koósa, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu włoskiego przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez A. Collabollettę oraz G. Rocchittę, avvocati dello Stato,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez J. Hottiaux, E. Georgievę oraz L. Havasa, działających w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: węgierski.

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 6 kwietnia 2017 r.,
wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy art. 9 Układu ustanawiającego stowarzyszenie między Europejską Wspólnotą Gospodarczą a Turcją, podpisanego w Ankarze dnia 12 września 1963 r. przez Republikę Turcji oraz przez państwa członkowskie EWG i Wspólnotę, zawartego, zatwierdzonego i ratyfikowanego w imieniu Wspólnoty decyzją 64/732/EWG Rady z dnia 23 grudnia 1963 r. (Dz.U. 1964, 217, s. 3685, zwanego dalej „układem EWG–Turcja”), art. 4, 5 i 7 decyzji nr 1/95 Rady Stowarzyszenia WE–Turcja z dnia 22 grudnia 1995 r. dotyczącej wprowadzenia ostatniego etapu unii celnej (Dz.U. 1996, L 35, s. 1, zwanej dalej „decyzją nr 1/95 Rady Stowarzyszenia”), art. 3 ust. 2 TFUE oraz art. 1 ust. 2 i art. 1 ust. 3 lit. a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. 2009, L 300, s. 72).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy turecką spółką transportową Istanbul Lojistik Ltd a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság (dyrekcją odwoławczą krajowego organu ds. podatków i ceł, Węgry, zwaną dalej „organem podatkowym drugiego stopnia”) w przedmiocie decyzji tego organu o objęciu pojazdu ciężarowego należącego do tej spółki płatnością podatku należnego z tytułu przekroczenia granicy węgierskiej.

Ramy prawne

Prawo Unii

- 3 Zgodnie z art. 9 porozumienia EWG–Turcja:
„Umawiające się Strony uznają, że w ramach zakresu stosowania niniejszego układu i bez uszczerbku dla przepisów szczególnych, które mogą zostać przyjęte na podstawie art. 8, zakazana jest wszelka dyskryminacja ze względu na przynależność państwową, zgodnie z zasadą zawartą w art. 7 traktatu ustanawiającego Wspólnotę” [tłumaczenie nieoficjalne, podobnie jak wszystkie cytaty z tego dokumentu poniżej].
- 4 Artykuł 62 załączonego do układu EWG–Turcja protokołu dodatkowego, podpisanego w dniu 23 listopada 1970 r. w Brukseli oraz zawartego, zatwierdzonego i ratyfikowanego w imieniu Wspólnoty rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2760/72 z dnia 19 grudnia 1972 r. (Dz.U. 1972, L 293, s. 1, zwanego dalej „protokołem dodatkowym”), przewiduje, że protokół dodatkowy stanowi integralną część układu EWG–Turcja.
- 5 Artykuł 42 ust. 1 protokołu dodatkowego stanowi:
„Rada Stowarzyszenia rozszerza na Turcję, zgodnie z zasadami, które ustala, uwzględniając w szczególności sytuację geograficzną Turcji, postanowienia traktatu ustanawiającego Wspólnotę dotyczące transportu. Rada może na tych samych warunkach rozszerzyć na Turcję działania podjęte przez Wspólnotę w odniesieniu tych postanowień do transportu kolejowego, drogowego i śródlądowego”.

6 Zgodnie z art. 1 decyzji nr 1/95 Rady Stowarzyszenia:

„Nie naruszając przepisów układu [EWG–Turcja], protokołu dodatkowego i protokołów uzupełniających do tego układu, Rada Stowarzyszenia ustanawia niniejszym zasady wprowadzania w życie ostatniego etapu unii celnej, określonego w art. 2 i 5 wyżej wymienionego układu”.

7 Rozdział I tej decyzji, dotyczący swobodnego przepływu towarów i polityki handlowej, zawiera sekcję I, zatytułowaną „Zniesienie ceł i opłat o skutku równoważnym”. Artykuł 4 rzeczony decyzji, znajdujący się w owej sekcji, stanowi:

„W dniu wejścia w życie niniejszej decyzji całkowicie znosi się w stosunkach między Wspólnotą i Turcją cła przywózowe lub wywózowe oraz opłaty o skutku równoważnym z cłem. Od tego dnia Wspólnota i Turcja powstrzymują się od wprowadzania nowych ceł przywózowych lub wywózowych lub opłat o skutku równoważnym. Przepisy te stosuje się również do ceł o charakterze fiskalnym”.

8 Sekcja II tego rozdziału, zatytułowana „Zniesienie ograniczeń ilościowych lub środków o skutku równoważnym”, obejmuje art. 5–11 decyzji nr 1/95 Rady Stowarzyszenia. Artykuł 5 tej decyzji stanowi:

„Ograniczenia ilościowe w przywozie oraz wszelkie środki o skutku równoważnym są zakazane między Stronami”.

9 Artykuł 6 wspomnianej decyzji ma następujące brzmienie:

„Ograniczenia ilościowe w wywozie oraz wszelkie środki o skutku równoważnym są zakazane między Stronami”.

10 Zgodnie z art. 7 decyzji nr 1/95 Rady Stowarzyszenia:

„Przepisy art. 5 i 6 nie stanowią przeszkody w stosowaniu zakazów lub ograniczeń przywózowych, wywózowych lub tranzytowych, uzasadnionych względami moralności publicznej, porządku publicznego lub bezpieczeństwa publicznego, ochrony zdrowia i życia ludzi i zwierząt lub ochrony roślin, ochrony narodowych dóbr kultury o wartości artystycznej, historycznej lub archeologicznej, bądź ochrony własności przemysłowej i handlowej. Takie zakazy lub ograniczenia nie mogą jednak stanowić środka służącego arbitralnej dyskryminacji ani ukrytych ograniczeń w handlu między Stronami”.

11 Artykuł 66 tej decyzji stanowi:

„Przepisy niniejszej decyzji w stopniu, w jakim są one co do istoty tożsame z odpowiednimi postanowieniami Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, podlegają w zakresie ich wykonania i stosowania do produktów objętych unią celną wykładni zgodnej z odpowiednimi orzeczeniami Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich”.

12 Artykuł 1 rozporządzenia nr 1072/2009, zatytułowany „Zakres stosowania”, stanowi:

„1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy w przejazdach dokonywanych na terytorium Wspólnoty.

2. W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do części przejazdu na terytorium dowolnego państwa członkowskiego, przez które odbywa się tranzyt. Rozporządzenie nie ma zastosowania do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego załadunku lub rozładunku, jeśli nie została zawarta niezbędna umowa między Wspólnotą a danym państwem trzecim.

3. Do czasu zawarcia umów, o których mowa w ust. 2, niniejsze rozporządzenie nie narusza:

a) przepisów dotyczących przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku włączonych do umów dwustronnych zawartych przez państwa członkowskie z tymi państwami trzecimi;

[...]”.

Prawo węgierskie

13 Artykuł 18 ust. 3 umowy zawartej pomiędzy radą państwa i rządem Węgierskiej Republiki Ludowej z jednej strony a rządem Republiki Turcji z drugiej strony w dziedzinie międzynarodowego przewozu drogowego, podpisanej w Budapeszcie w dniu 14 września 1968 r. [*Magyar Közlöny* 1969/78 (X. 11.), zwanej dalej „umową Węgry–Turcja”], stanowi:

„Pojazdy wykonujące przewóz towarów przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony podlegają, również w trakcie przejazdów bez ładunku, podatkowi, dopłatom, opłatom i należnościami, które powinny zostać zapłacone z tytułu przewozu towarów oraz celem pokrycia wydatków związanych z utrzymaniem i naprawą dróg, w tym podatkiem przewidzianym dla pojazdów o wadze przekraczającej dopuszczalną masę maksymalną na mocy przepisów krajowych drugiej Umawiającej się Strony”.

14 Preambuła gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény (ustawy nr LXXXII o podatku od pojazdów samochodowych z 1991 r.) [*Magyar Közlöny* 1991/145 (XII. 26.), zwanej dalej „ustawą o podatku od pojazdów samochodowych”] ma następujące brzmienie:

„Zgromadzenie Narodowe, w interesie bardziej proporcjonalnego rozłożenia obciążeń publicznych związanych z ruchem samochodowym, zwiększenia przychodów samorządów lokalnych lub, w przypadku stolicy, gmin rejonowych, a także poszerzenia źródeł finansowania koniecznych do utrzymania i rozwoju publicznej sieci drogowej, przyjmuje niniejszą ustawę o podatku od pojazdów samochodowych”.

15 Zgodnie z art. 1 tej ustawy:

„1. Podatek od pojazdów samochodowych jest należny od każdego pojazdu lub każdej przyczepy posiadających węgierskie tablice rejestracyjne, a także od każdego samochodu ciężarowego zarejestrowanego za granicą i poruszającego się na terytorium Węgier (zwanym dalej łącznie »pojazdem«) [...].

2. Zakres stosowania niniejszej ustawy nie obejmuje [...], w ramach kategorii pojazdów ciężarowych zarejestrowanych za granicą, pojazdów zarejestrowanych w państwie członkowskim Unii Europejskiej”.

16 Artykuł 10 rzeczonyj ustawy przewiduje, że „[d]o zapłaty podatku zobowiązany jest posiadacz pojazdu”.

17 Zgodnie z art. 11 ustawy o podatku od pojazdów samochodowych „[o]bowiązek podatkowy rozpoczyna się w chwili wjazdu na terytorium Republiki Węgierskiej”.

18 Artykuł 15 tej ustawy stanowi:

„1. W przypadku pojazdu (lub, dla celów stosowania niniejszego ustępu, zespołów pojazdów) o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 12 ton, przemieszczającego się w ramach licencji przewozowej wykorzystanej do celów transportu krajowego, podatek w wysokości 10 000 HUF [forintów węgierskich (około 33 EUR)] uiszcza się, odpowiednio, za przejazd do celu

i przejazd powrotny. W przypadku [...] pojazdu o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton, przemieszczającego się w ramach licencji przewozowej wykorzystanej do celów transportu krajowego, podatek w wysokości 30 000 HUF [(około 100 EUR)] uiszcza się, odpowiednio, za przejazd do celu i przejazd powrotny. W przypadku [...] pojazdu o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 12 ton, przemieszczającego się w ramach licencji przewozowej wykorzystanej do celów transportu tranzytowego (w tym wykorzystującego licencję wydaną przez państwo trzecie), podatek w wysokości 20 000 HUF [(około 66 EUR)] uiszcza się, odpowiednio, za przejazd do celu i przejazd powrotny, natomiast w przypadku pojazdu o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton, przemieszczającego się w ramach licencji przewozowej wykorzystanej do celów transportu tranzytowego, podatek w wysokości 60 000 HUF [(około 200 EUR)] uiszcza się, odpowiednio, za przejazd do celu i przejazd powrotny. Obowiązek uiszczenia podatku zgodnie z powyższymi przepisami istnieje również, w wypadku gdy licencja przewozowa jest nieważna lub podatnik wykorzystał ją bezprawnie albo przemieszczał się bez licencji przewozowej.

2. Stawki podatku określone w ust. 1 stosuje się w odniesieniu do przejazdu do celu lub przejazdu powrotnego oraz do pobytu na terytorium Węgier nieprzekraczającego 48 godzin na przejazd. Jeżeli pobyt jest dłuższy, podatek jest należny, zgodnie z przepisami ust. 1 powyżej, od każdego rozpoczętego okresu 48 godzin [...].

3. Kwota podatku należnego zgodnie z ust. 1 jest uiszczana poprzez zakup znaczka skarbowego, który powinien zostać przyklejony na licencji przewozowej – w przypadku transportu krajowego na cały czas trwania transportu, a w przypadku transportu tranzytowego oddzielnie dla przejazdu do celu i przejazdu powrotnego – w momencie wjazdu na terytorium Węgier. Po przyklejeniu znaczka lub znaczków podatnik ma obowiązek oznaczyć na nim lub na nich datę i godzinę wjazdu (rok-miesiąc-dzień-godzina). Jeżeli nie został spełniony obowiązek zapłaty (znaczek skarbowy), przemieszczanie się w ramach podlegającej opodatkowaniu licencji przewozowej poza obszarem o promieniu maksymalnie 5 km wokół miejsca wjazdu na terytorium Węgier podlega karze”.

19 Artykuł 17 ust. 2 wspomnianej ustawy ma następujące brzmienie:

„Jeżeli podatnik nie wykonał w części lub w całości swojego obowiązku zapłaty podatku, organy celne stwierdzają istnienie długu podatkowego i nakładają grzywnę odpowiadającą pięciokrotnej wysokości tego długu [...]”.

20 Artykuł 20 ust. 1 lit. a) *közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény* (ustawy nr I z 1988 r. o ruchu drogowym) [*Magyar Közlöny* 1988/15 (IV. 21.)] przewiduje, że „[p]odlega karze grzywny każdy, kto narusza przepisy dotyczące usług przewozu drogowego (przewozu osób lub towarów) w ruchu krajowym lub międzynarodowym, które podlegają obowiązkowi posiadania zezwolenia i dokumentu, tak jak zostało to przewidziane w tej ustawie lub w innych szczególnych aktach ustawodawczych lub wykonawczych, a także w aktach prawa Unii”.

21 Zgodnie z art. 4 du *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* [dekretu rządowego nr 261/2011 (XII. 7.) o transporcie drogowym towarów dokonywanym w ramach prowadzonej działalności gospodarczej oraz na własny rachunek, transporcie autokarowym osób dokonywanym w ramach prowadzonej działalności gospodarczej oraz na własny rachunek oraz o zmianie przepisów w tej dziedzinie] [*Magyar Közlöny* 2011/146 (XII. 7.)]:

„1. Odpłatny drogowy przewóz towarów lub transport drogowy towarów na własny rachunek w ramach ruchu międzynarodowego przez Węgry może być wykonywany:

a) na podstawie licencji wspólnotowej – wydawanej dla celów międzynarodowego drogowego przewozu towarów – przewidzianego w art. 4 [rozporządzenia nr 1072/2009] [...],

- b) pozwolenia wystawionego przez międzynarodowe forum przewoźników [...] lub
- c) licencji ciężarowej wydawanej na podstawie układu dwustronnego lub wielostronnego, dotyczących danej działalności”.

22 Zgodnie z art. 2 közúti árufuvarozáshoz, 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 [dekretu rządowego nr 156/2009 (VII. 29.) dotyczącego wysokości grzywien nakładanych za naruszenie określonych przepisów dotyczących przewozu drogowego towarów i osób oraz ruchu drogowego, a także zakresu uprawnień organu władzy publicznej związanych z nakładaniem grzywien] [*Magyar Közlöny* 2009/107 (VII. 29.)]:

„Do celów art. 20 ust. 1 lit. a) [ustawy nr I o ruchu drogowym z 1988 r.] karze grzywny w wysokości określonej w załączniku 1 podlega, chyba że przepisy stanowią inaczej, każda osoba, która:

[...]

- b) narusza przepisy dotyczące zezwoleń i dokumentów wymaganych do świadczenia usług przewozu drogowego, o których mowa w [art. 4 ust. 1 lit. c) dekretu rządowego nr 261/2011 dotyczącego przewozu towarów].

Zgodnie z pkt 5 lit. a) załącznika 1 do tego dekretu przewoźnik nieposiadający licencji przewozowej na transport drogowy towarów lub posiadający nieważną licencję przewozową na transport drogowy towarów jest zobowiązany zapłacić grzywnę w wysokości 300 000 HUF [(około 1000 EUR)]”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 23 Istanbul Lojistik jest spółką zarejestrowaną w Turcji, która wykonuje przewóz drogowy towarów z Turcji do różnych państw członkowskich, głównie do Niemiec, na rachunek przedsiębiorstw mających siedzibę w Turcji oraz w Unii Europejskiej.
- 24 W dniu 30 marca 2015 r. Nemzeti Adó- és Vámhivatal (krajowy organ ds. podatków i ceł, Węgry) przeprowadził w okolicy Nagylak (Węgry), w pobliżu granicy węgiersko-rumuńskiej, kontrolę zarejestrowanego w Turcji zespołu pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton, używanego do prowadzenia działalności przez spółkę Istanbul Lojistik. Spółka ta posiadała na odnośny pojazd ciężarowy licencję tranzytową Węgry–Turcja, na podstawie której transportowała towary tekstylne z Turcji do Niemiec, przez Węgry jako państwo tranzytowe. Licencja tranzytowa zawierała wszystkie informacje wymagane w przepisach węgierskich, ale nie został na niej przyklejony znaczek skarbowy odpowiadający wysokości podatku od pojazdów samochodowych i stanowiący dowód uiszczenia tego podatku.
- 25 W decyzjach administracyjnych przyjętych w dniu 31 marca 2015 r. w następstwie tej kontroli krajowy organ ds. podatków i ceł stwierdził, że spółka Istanbul Lojistik nie wypełniła obowiązku podatkowego przewidzianego w węgierskiej ustawie o podatku od pojazdów samochodowych i że w związku z tym jej licencja tranzytowa nie była ważna. Organ ten nakazał spółce Istanbul Lojistik zapłatę kwoty w wysokości 60 000 HUF (około 200 EUR) tytułem rzeczonego podatku oraz nałożył grzywnę karnoskarbową w wysokości 300 000 HUF (około 1000 EUR), a także karę administracyjną w tej samej wysokości, co odpowiadało łącznej kwocie 660 000 HUF (około 2200 EUR).
- 26 Spółka Istanbul Lojistik odwołała się od tych decyzji administracyjnych do organu podatkowego drugiego stopnia, który decyzjami z dnia 13 maja 2015 r. utrzymał w mocy zaskarżone decyzje.

- 27 Spółka ta wniosła skargę na te decyzje organu podatkowego drugiego stopnia do Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (sądu administracyjnego i pracy w Segedynie, Węgry).
- 28 Na poparcie swojej skargi spółka Istanbul Lojistik podnosi, że rozpatrywane przepisy ustawy o podatku od pojazdów samochodowych naruszają art. 4–6 decyzji nr 1/95 Rady Stowarzyszenia. Twierdzi ona, że podatek pobierany od pojazdów może zostać uznany za opłatę o skutku równoważnym z cłem w rozumieniu art. 30 TFUE i, co za tym idzie, w rozumieniu art. 4 tej decyzji. Zdaniem Istanbul Lojistik podatek ten jest pobierany w sposób dyskryminujący i ochronny, a także stanowi ograniczenie w swobodnym przepływie towarów, które jest niezgodne z prawem Unii.
- 29 Organ podatkowy drugiego stopnia wnosi o oddalenie skargi.
- 30 Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (sąd administracyjny i pracy w Segedynie) zastanawia się, czy rozpatrywany podatek od pojazdów samochodowych stanowi opłatę o skutku równoważnym z cłem sprzeczną z art. 4 decyzji nr 1/95 Rady Stowarzyszenia. Sąd ów zauważa bowiem, że zgodnie ze spornymi przepisami krajowymi posiadacze pojazdów zarejestrowanych w państwie członkowskim nie muszą płacić podatku od pojazdów samochodowych, podczas gdy posiadacze pojazdów samochodowych zarejestrowanych w Turcji mają obowiązek uiszczania tego podatku z tytułu tranzytu przez Węgry.
- 31 Gdyby Trybunał uznał, że podatek od pojazdów samochodowych nie jest opłatą o skutku równoważnym z cłem, zdaniem sądu odsyłającego powstałoby pytanie, czy podatek ten nie jest środkiem o skutku równoważnym z ograniczeniem ilościowym i w konsekwencji środkiem sprzecznym z art. 5 decyzji nr 1/95 Rady Stowarzyszenia.
- 32 W wypadku uzyskania odpowiedzi twierdzącej na to drugie pytanie sąd odsyłający zastanawia się, czy rzeczony podatek może być uzasadniony na podstawie art. 7 decyzji nr 1/95 Rady Stowarzyszenia względami bezpieczeństwa drogowego i karania za naruszenia. Sąd odsyłający wskazuje, że celami ustawy o podatku od pojazdów samochodowych są między innymi bardziej proporcjonalne rozłożenie obciążeń publicznych związanych z ruchem samochodowym, zwiększenie przychodów samorządów lokalnych oraz pozyskanie źródeł finansowania koniecznych do utrzymania i rozwoju publicznej sieci drogowej. Sąd odsyłający zastanawia się również nad kwestią, czy podatek od pojazdów samochodowych jest proporcjonalny, odpowiedni, aby zagwarantować osiągnięcie realizowanych celów, i niedyskryminujący.
- 33 Jeżeli podatek ten nie stanowi opłaty o skutku równoważnym z cłem ani środka o skutku równoważnym z ograniczeniem ilościowym, sąd odsyłający zastanawia się, czy stosowanie układu Węgry–Turcja jest zgodne z art. 3 ust. 2 TFUE oraz z rozporządzeniem nr 1072/2009, jako że dziedzina transportu jego zdaniem wchodzi w zakres kompetencji wyłącznej Unii.
- 34 Sąd odsyłający zastanawia się również, czy rzeczony podatek jest dyskryminujący w stosunku do tureckich przewoźników w rozumieniu art. 9 układu EWG–Turcja.
- 35 W tych okolicznościach Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (sąd administracyjny i pracy w Segedynie) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
- „1) Czy art. 4 [decyzji nr 1/95 Rady Stowarzyszenia] należy interpretować w ten sposób, że podatek taki jak ten ustanowiony w ustawie o podatku od [pojazdów samochodowych], zgodnie z którą obowiązek podatkowy powstaje w momencie, gdy zarejestrowany w Turcji i używany do przewozu towarów pojazd transportowy tureckiego przewoźnika, jadąc z Turcji, przekracza granicę węgierską i, mając na celu dotarcie do innego państwa członkowskiego, przejeżdża przez Węgry jako państwo członkowskie tranzytu, stanowi opłatę o skutku równoważnym z cłem i jest z tego względu niezgodny z ww. przepisem?

- 2) a) W przypadku udzielenia przeczącej odpowiedzi na pytanie pierwsze: czy art. 5 [decyzji nr 1/95 Rady Stowarzyszenia] należy interpretować w ten sposób, że podatek taki jak ten ustanowiony w ustawie o podatku od [pojazdów samochodowych], zgodnie z którą obowiązek podatkowy powstaje w momencie, gdy zarejestrowany w Turcji i używany do przewozu towarów pojazd transportowy tureckiego przewoźnika, jadąc z Turcji, przekracza granicę węgierską i, mając na celu dotarcie do innego państwa członkowskiego, przejeżdża przez Węgry jako państwo członkowskie tranzytu, stanowi środek o skutku równoważnym z ograniczeniem ilościowym i jest z tego względu niezgodny z ww. przepisem?
- b) Czy art. 7 [decyzji nr 1/95 Rady Stowarzyszenia] należy interpretować w ten sposób, że ze względów związanych z bezpieczeństwem drogowym i ze stosowaniem ustaw można stosować podatek taki jak ten ustanowiony w ustawie o podatku od [pojazdów samochodowych], zgodnie z którą obowiązek podatkowy powstaje w momencie, gdy zarejestrowany w Turcji i używany do przewozu towarów pojazd transportowy tureckiego przewoźnika, jadąc z Turcji, przekracza granicę węgierską i, mając na celu dotarcie do innego państwa członkowskiego, przejeżdża przez Węgry jako państwo członkowskie tranzytu?
- 3) Czy art. 3 ust. 2 TFUE oraz art. 1 ust. 2 i art. 1 ust. 3 lit. a) rozporządzenia nr 1072/2009 należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one temu, aby na mocy zawartej z Turcją w dziedzinie transportu umowy dwustronnej państwo członkowskie tranzytu stosowało podatek taki jak ten ustanowiony w ustawie o podatku od [pojazdów samochodowych], zgodnie z którą obowiązek podatkowy powstaje w momencie, gdy zarejestrowany w Turcji i używany do przewozu towarów pojazd transportowy tureckiego przewoźnika, jadąc z Turcji, przekracza granicę węgierską i, mając na celu dotarcie do innego państwa członkowskiego, przejeżdża przez Węgry jako państwo członkowskie tranzytu?
- 4) Czy art. 9 [układu EWG–Turcja] należy interpretować w ten sposób, że podatek taki jak ten ustanowiony w ustawie o podatku od [pojazdów samochodowych], zgodnie z którą obowiązek podatkowy powstaje w momencie, gdy zarejestrowany w Turcji i używany do przewozu towarów ciężarowy pojazd transportowy tureckiego przewoźnika, jadąc z Turcji, przekracza granicę węgierską i, mając na celu dotarcie do innego państwa członkowskiego, przejeżdża przez Węgry jako państwo członkowskie tranzytu, stanowi dyskryminację ze względu na przynależność państwową i jest z tego względu niezgodny z ww. przepisem?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

- 36 Poprzez swe pierwsze pytanie sąd odsyłający stara się w istocie ustalić, czy art. 4 decyzji nr 1/95 Rady Stowarzyszenia należy interpretować w ten sposób, że podatek od pojazdów samochodowych, taki jak rozpatrywany w postępowaniu głównym, który podlega zapłacie przez posiadaczy pojazdów ciężarowych zarejestrowanych w Turcji przejeżdżających tranzytem przez terytorium Węgier, jest opłatą o skutku równoważnym z cłem w rozumieniu tego przepisu.
- 37 Z art. 1 tej decyzji wynika, że owa decyzja ustanawia zasady wprowadzania w życie ostatniego etapu unii celnej między Unią i Republiką Turcji. Na mocy art. 4 rzeczony decyzji w dniu jej wejścia w życie w stosunkach między Unią i Republiką Turcji całkowicie znosi się cła przywozowe lub wywozowe oraz opłaty o skutku równoważnym z cłem.
- 38 Artykuł 66 decyzji nr 1/95 Rady Stowarzyszenia przewiduje, że jej przepisy, w zakresie, w jakim są tożsame co do istoty z odpowiadającymi im postanowieniami traktatu WE, obecnie traktatu FUE, należy interpretować zgodnie z wyrokami Trybunału wydanymi w tej dziedzinie. Jako że art. 4 tej decyzji jest co do istoty tożsamy z art. 30 TFUE, przepis ten należy w konsekwencji interpretować zgodnie z wyrokami Trybunału dotyczącymi tego postanowienia.

- 39 W konsekwencji należy przypomnieć że każde, choćby nieznaczące, jednostronnie ustanowione obciążenie pieniężne, niezależnie od jego nazwy lub metody poboru, nakładane na towary w związku z przekroczeniem przez nie granicy, a niebędące cłem w ścisłym tego słowa znaczeniu, stanowi opłatę o skutku równoważnym w rozumieniu art. 28 i 30 TFUE (wyroki: z dnia 18 stycznia 2007 r., Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, pkt 22 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 2 października 2014 r., Orgacom, C-254/13, EU:C:2014:2251, pkt 23). Uzasadnieniem zakazu o skutku równoważnym z cłami jest przeszkoda, jaką stanowią one dla swobody przepływu towarów, ponieważ sztucznie podwyższają cenę przywożonych i wywożonych towarów w stosunku do krajowych towarów (wyrok z dnia 21 marca 1991 r., Komisja/Włochy C-209/89, EU:C:1991:139, pkt 7).
- 40 Ponadto opłaty o skutku równoważnym z cłami są zakazane niezależnie od celu, w jakim zostały ustanowione, i przeznaczenia uzyskanych dzięki nim dochodów (wyrok z dnia 21 czerwca 2007 r., Komisja/Włochy, C-173/05, EU:C:2007:362, pkt 42 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 41 Należy również przypomnieć że względy uzasadniające wymienione w art. 36 TFUE mają zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do środków o skutku równoważnym do ograniczenia ilościowego, a nie do opłat o skutku równoważnym z cłami (zob. w szczególności wyrok z dnia 14 czerwca 1988 r., Dansk Denkvit, 29/87, EU:C:1988:299, pkt 32).
- 42 Ponadto z unii celnej wynika konieczność zapewnienia swobodnego przepływu towarów między państwami członkowskimi. Swoboda ta sama w sobie byłaby niekompletna, jeżeli państwa członkowskie miałyby możliwość ustanawiania jakichkolwiek przeszkód lub utrudnień w swobodnym przepływie towarów przewożonych tranzytem. Należy zatem uznać, jako konsekwencję unii celnej oraz we wzajemnym interesie państw członkowskich, istnienie ogólnej zasady swobody tranzytu towarów wewnątrz Unii (wyrok z dnia 21 czerwca 2007 r., Komisja/Włochy, C-173/05, EU:C:2007:362, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo). Państwa członkowskie naruszałoby bowiem tę zasadę, gdyby do towarów przewożonych tranzytem przez ich terytoria stosowały cła tranzytowe lub wszelkie inne opłaty dotyczące tranzytu (wyrok z dnia 16 marca 1983 r., SIOT, 266/81, EU:C:1983:77, pkt 19).
- 43 Należy również zaznaczyć, że Trybunał orzekł już, iż opłata, dla której zdarzeniem powodującym powstanie obowiązku podatkowego jest przewóz towarów i która pobierana jest nie od produktów jako takich, lecz od niezbędnej działalności danego przedsiębiorstwa związanej z danym produktem, może należeć do zakresu art. 30 TFUE (wyrok z dnia 17 lipca 2008 r., Essent Netwerk Noord i in., C-206/06, EU:C:2008:413, pkt 44 i przytoczone tam orzecznictwo). Opłata taka obciąża bowiem produkty, nawet gdy pobierana jest przy okazji przewozu lub wykorzystywania dróg i jest uiszczana w pierwszej kolejności przez posiadacza pojazdu ciężarowego (zob. podobnie wyrok z dnia 17 lipca 1997 r., Haahr Petroleum, C-90/94, EU:C:1997:368, pkt 38).
- 44 Z powodów przedstawionych w pkt 37 i 38 niniejszego wyroku interpretacja postanowień traktatu FUE dotyczących swobody przewozu towarów w Unii może zostać zastosowana do postanowień dotyczących swobody przepływu towarów w unii celnej będącej wynikiem układu EWG–Turcja.
- 45 W niniejszej sprawie ustawa dotycząca podatku od pojazdów samochodowych rozpatrywana w sprawie w postępowaniu głównym przewiduje, że podatek od tych pojazdów podlega uiszczeniu, w wypadku pojazdów ciężarowych zarejestrowanych w państwie trzecim, w momencie ich wjazdu na terytorium Węgier, zarówno za przejazd do celu, jak też za przejazd powrotny. Kwota tego podatku zależy od kryteriów związanych między innymi z ilością towaru, jaki może być przewożony, jak również od ich miejsca przeznaczenia.
- 46 W konsekwencji w świetle orzecznictwa przytoczonego w pkt 40–43 niniejszego wyroku należy zauważyć, że jakkolwiek podatek od pojazdów samochodowych nie jest pobierany od produktów jako takich, to obciąża on towary przewożone pojazdami zarejestrowanymi w państwach trzecich, między innymi w Turcji, w momencie przekraczania granicy węgierskiej, a nie, jak twierdzą rządy węgierski i włoski, usługę przewozu.

- 47 W tym względzie w świetle orzecznictwa przytoczonego w pkt 39–41 niniejszego wyroku nie ma znaczenia, że – jak podnosi rząd węgierski – kwota tego podatku jest niewysoka lub że jej pobór jest uzasadniony koniecznością zapewnienia utrzymania krajowej sieci drogowej i szkodami dla środowiska wywoływanymi przez ten rodzaj transportu.
- 48 Z powyższego wynika, że podatek od pojazdów samochodowych, taki jak rozpatrywany w postępowaniu głównym, jest opłatą o skutku równoważnym z cłem w rozumieniu art. 4 decyzji nr 1/95 Rady Stowarzyszenia, gdyż stanowi jednostronnie nałożony ciężar finansowy obciążający towary z powodu przekroczenia przez nie granicy.
- 49 W związku z powyższym na pierwsze pytanie należy odpowiedzieć, iż art. 4 decyzji nr 1/95 Rady Stowarzyszenia należy interpretować w ten sposób, że podatek od pojazdów samochodowych, taki jak rozpatrywany w postępowaniu głównym, który podlega zapłacie przez posiadaczy pojazdów ciężarowych zarejestrowanych w Turcji przejeżdżających tranzytem przez terytorium Węgier, jest opłatą o skutku równoważnym z cłem w rozumieniu tego przepisu.
- 50 Mając na względzie treść odpowiedzi na pytanie pierwsze, nie ma potrzeby udzielać odpowiedzi na pytania od drugiego do czwartego.

W przedmiocie kosztów

- 51 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (druga izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 4 decyzji nr 1/95 Rady Stowarzyszenia WE–Turcja z dnia 22 grudnia 1995 r. dotyczącej wprowadzenia ostatniego etapu unii celnej należy interpretować w ten sposób, że podatek od pojazdów samochodowych, taki jak rozpatrywany w postępowaniu głównym, który podlega zapłacie przez posiadaczy pojazdów ciężarowych zarejestrowanych w Turcji przejeżdżających tranzytem przez terytorium Węgier, jest opłatą o skutku równoważnym z cłem w rozumieniu tego przepisu.

Podpisy