

## РЕШЕНИЕ НА СЪДА

6 октомври 1970 година\*

По дело C-9/70

с предмет преюдициално запитване, отправено до Съда по член 177 от Договора за ЕИО, от страна на Finanzgericht München в производство, висящо пред този съд между

**Franz Grad, Linz-Urfahr (Австрия),**

и

**Finanzamt Traunstein,**

относно тълкуването на член 4 от Решение 65/271/ЕИО на Съвета от 13 май 1965 г. и на член 1 от Директива 67/227/ЕИО на Съвета от 11 април 1967 г., и при условията на евентуалност, на членове 5, 74, 80, 92 и 93 от Договора за ЕИО,

СЪДЪТ,

в състав: г-н R. Lecourt, председател, г-н R. Monaco и г-н P. Pescatore, председатели на състави, г-н A. M. Donner (докладчик), г-н A. Trabucchi, г-н W. Strauß и г-н J. Mertens de Wilmars, съдии,

генерален адвокат: г-н K. Roemer,

секретар: г-н A. Van Houtte,

постанови настоящото

### Решение

1. С определение от 23 февруари 1970 г., получено в Съда на 16 март 1970, Finanzgericht München е сезирал Съда съгласно член 177 от Договора за създаване на Европейската икономическа общност с няколко въпроса за тълкуване на член 4 от Решение на Съвета от 13 май 1965 г. за хармонизирането на определени разпоредби, засягащи конкуренцията в областта на железопътния и автомобилния транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища (ОВ 1965 г., стр. 1500) и на член 1 от Първата директива на Съвета от 11 април 1967 г. за хармонизиране на законодателството на държавите-членки по отношение на данъците върху оборота (ОВ 1967, стр. 1301). При условията на евентуалност, в случай че Съдът отговори отрицателно на тези въпроси, Finanzgericht е поставил допълнителни въпроси за тълкуване, по-специално на членове 90 и 92 от Договора за ЕИО.

---

\* Език на производството: немски.

### *По първия въпрос*

2. Със своя първи въпрос Finanzgericht иска от Съда да се произнесе дали параграф втори от член 4 от решението във връзка с член 1 от директивата има пряко действие в правоотношенията между държавите-членки и техните правни субекти, по такъв начин, че тези разпоредби да пораждат права за лицата, които националните съдилища защитават.

3. Въпросът засяга едновременното действие на разпоредби, които се съдържат в решение и директива. Според член 189 от Договора за ЕИО решението е задължително в своята цялост за адресатите му. В допълнение, съгласно цитирания член директивата е задължителна по отношение на резултата, който трябва да се постигне от всяка държава-членка, която е неин адресат, но предоставя на националните органи да изберат формата и начините за това.

4. Германското правителство в своето становище поддържа, че посредством разграничаването между действието на регламентите, от една страна, и на решенията и директивите, от друга страна, член 189 изключва възможността решенията и директивите да породят последиците, посочени във въпроса, тъй като тези последици са присъщи на регламентите.

5. Въпреки това обаче, макар да е вярно, че съгласно член 189 регламентите се прилагат пряко и следователно по силата на тяхната същност имат пряко действие, от това не следва, че другите видове правни актове, посочени в цитирания член, не могат при никакви обстоятелства да породят сходни последици.

В частност, разпоредбите, по силата на които решенията са задължителни в своята цялост по отношение на техните адресати дава възможност да се постави въпросът дали изпълнението на задължението, възникнало с решението, може да се търси само от институциите на Общността срещу адресата на решението или това право може да се упражни от всяко лице, които има интерес от изпълнението на задължението. Би било несъвместимо със задължителната сила, която имат решенията съгласно член 189, да се изключи поначало възможността засегнатите лица да се позоват на задължение, възложено с решение. Особено в случаите, когато например органите на Общността с решение са възложили задължение за държава-членка или за всички държави-членки за определено поведение, ефективността на („l'effet utile”) на този акт би била отслабена, ако гражданите на тази държава не могат да се позоват на него в съдилищата и националните съдилища не могат да го разгледат като част от правото на Общността. Въпреки че последиците от едно решение могат да не са еднакви с тези на разпоредбите, съдържащи се в регламент, тази разлика не изключва възможността крайният резултат, а именно правото на лицето да се позове на акта пред съдилищата, да бъде еднакъв с този на пряко приложимата разпоредба на един регламент.

6. Съгласно член 177, според който на националните съдилища се предоставя правото да сезират Съда с всякакви въпроси относно действителността и тълкуването на всички актове на институциите без разлика, означава също, че лицата могат да се позовават на тези актове пред националните съдилища.

За това във всеки отделен случай трябва да се проверява дали естеството, духът и редакцията на въпросната разпоредба може да произведе пряко действие в правоотношенията между адресатите на акта и третите лица.

7. Решението на Съвета от 13 май 1965 г. с адресати държавите-членки се основава в частност на член 75 от Договора, който оправомощава Съвета да изработи „обща правила“, „условия, по силата на които превозвачите от друга държава-членка да могат да оперират“ и „всяка друга подходяща разпоредба“ за прилагането на Общата транспортна политика. Затова Съветът има широка свобода в избора на акт, който да приеме. Въпросното решение, разгледано в цялост, определя целите, които трябва да се постигнат в контекста на политиката за хармонизиране на националните разпоредби и на графика за тяхното постигане. С оглед на тези цели в параграф първи от член 4 от решението се предвижда, че веднага след приемането на обща система на данък печалба от Съвета и след влизането Ж в сила в държавите-членки, последните ще прилагат тази система по начина, който ще бъде определен, по отношение на превоза на товари с железопътен и автомобилен транспорт и транспорт по вътрешни водни пътища. Параграф втори от същия член предвижда, че общата система на данък печалба следва, доколкото превозът на товари с железопътен и автомобилен транспорт и транспорт по вътрешни водни пътища се облага с особени данъци, а не с данък печалба, да замести тези особени данъци.

8. Така тази разпоредба възлага две задължения за държавите-членки: първо, да прилагат общата система на данък печалба към превоза на товари с железопътен и автомобилен транспорт и транспорт по вътрешни водни пътища до определена дата, и второ - да заменят особените данъци по смисъла на параграф втори с тази система не по-късно от датата на влизането ѝ в сила. Това второ задължение очевидно налага забрана за въвеждането или връщането на тези данъци, които да попречат на прилагането на системата на данък печалба да се прилага успоредно в областта на транспорта с допълнителни данъчни системи със същия характер.

9. От преписката, предоставена от Finanzgericht, е видно, че въпросът се отнася в частност до второто задължение. Второто задължение по своя характер е императивно и общо, въпреки че разпоредбата оставя открит въпроса за датата, от която влиза в сила. Така тя изрично забранява на държавите-членки да кумулират общата система на данък печалба с особените данъци, начислявани вместо данъците върху печалбата. Това задължение е безусловно и достатъчно ясно и точно, за да може да произведе пряко действие в правоотношенията между държавите-членки и техните правни субекти.

10. Датата, от която това задължение влиза в сила, е предвидена в директивите на Съвета за хармонизиране на законодателството в областта на данъците върху печалбата, които определят най-късната дата, до която държавите-членки трябва да въведат в тяхното законодателство общата система на данък добавена стойност. Фактът, че тази дата е определена с директива, не лишава тази разпоредба по никакъв начин от нейната задължителна сила. Така задължението, създадено с параграф втори от член 4 от Решението от 13 май 1965 г., става окончателно с първата директива. Затова тази разпоредба налага на държавите-членки задължения - в частност задължението да не кумулират от определена дата общата система на данък добавена стойност със споменатите особени данъци - които са от естество да произведат пряко действие в

правоотношенията между държавите-членки и техните правни субекти и да породят право за последните да се позовават на тези задължения пред съдилищата.

### *По втория въпрос*

11. С втория си въпрос Finanzgericht иска от Съда да се произнесе дали член 4 от решението във връзка с член 1 от директивата забранява на държава-членка, в която общата система на данък добавена стойност вече е влязла в сила и е прекратила облагането с особени данъци на превоза на стоки, преди 1 януари 1970 г. повторното въвеждане на особени данъци, с които се облага превозът на стоки вместо данък печалба. Този въпрос очевидно е насочен към член 1 от Първата директива от 9 декември 1969 г., изменена с Третата директива на Съвета от 9 декември 1969 г. със същия предмет (ОВ 1969 г., L 320, стр. 34), с която датата 1 януари 1972 г. се замества с 1 януари 1970 г.

12. Вярно е, че буквалното тълкуване на втория параграф от член 4 от Решението води до извода, че тази разпоредба се отнася до датата, на която съответната държава-членка е въвела общата система на своя територия.

13. Въпреки това, такова тълкуване не би отговорило на целта на въпросните директиви. Целта на директивите е да гарантират, че системата на данък добавена стойност се прилага на целия общ пазар от определена дата занапред.

Доколкото тази дата все още не е настъпила, държавите-членки запазват своята свобода на действие в това отношение.

14. Освен това, целта на Решението от 13 май 1965 г. може да се постигне само на ниво Общност и за това не може да се въведе единствено със създаването на актове за хармонизиране от част от държавите-членки самостоятелно на различни дати и в съответствие с различен график.

15. Следователно, отговорът на поставения въпрос трябва да бъде такъв, че разпоредбата, съдържаща се във втория параграф от член 4 от решението да може да влезе в сила от 1 януари 1972 г.

### *По третия въпрос*

16. Със своя трети въпрос Finanzgericht иска от Съда да се произнесе дали федералният данък върху автомобилния превоз на стоки (Straßengüterverkehrssteuer) трябва да се разглежда като особен данък, налаган върху превоза на товари вместо данък печалба и дали по тази причина той попада под забраната на втория параграф от член 4 от решението от 13 май 1965 г.

17. В производството по член 177 от Договора за ЕИО Съдът не може да се произнася по същество, от гледна точка на правото на Общността, относно характера на данъка, приет от държава-членка. От друга страна, в рамките на неговата компетентност е да тълкува съответната разпоредба на правото на Общността, за да даде възможност на националния съд да я приложи правилно към въпросния данък.

18. Член 4 предвижда премахването на „особените данъци”, за да се гарантира обща и единна система на облагане на оборота. Като стимулира по този начин прозрачността на пазара на транспорта, тази разпоредба допринася за сближаването на условията на конкуренция и затова трябва да бъде разглеждана като важна мярка за хармонизирането на данъците на държавите-членки в областта на транспорта. Тази разпоредба не забранява налагането върху транспортните услуги на други данъци, които имат различен характер и си поставят цели, различни от преследваните с общата система на данък върху добавената стойност.

19. Данъкът, притежаващ характеристиките, посочени от Finanzgericht, с който се облагат не търговските сделки, а определена дейност, без разлика на дейностите, извършвани за собствена сметка и сделките, извършвани за чужда сметка, като облагаемата основа на въпросния данък се образува не от възнаграждението за услугата, а от физическия товар, изразен в мерната единица тон/километър, с който облагаемата дейност натоварва пътищата, не отговаря на обичайната форма на данък печалба. В допълнение фактът, че този данък има за цел преразпределението на трафика, дава възможност да бъде разграничен от „особените данъци” по смисъла на параграф втори от член 4. Следователно е целесъобразно да се отговори на поставения въпрос в този смисъл.

*Въпроси от 4 до 11*

20. Поставените от Finanzgericht въпроси са отправени само като евентуално съединени в случай, че отговорът на първите три въпроса е отрицателен. Тъй като отговорът не е такъв, особено по отношение на първия въпрос, няма основание да се отговаря на въпроси от 4 до 11.

### **По съдебните разноски**

21. Разноските, направени от Съвета и Комисията на Европейските общности, предоставили становища на Съда, не подлежат на възстановяване. Тъй като за страните по главното производство настоящото дело има характер на фаза в процеса, висящ пред Finanzgericht München, последният ще се произнесе с решение относно разноските.

По изложените съображения

### **СЪДЪТ**

като се произнася по въпросите, отправени от Finanzgericht München, с определение от 23 февруари 1970 г., реши:

**1. Вторият параграф от член 4 от Решението на Съвета от 13 май 1965 г., с който на държавите-членки се възлага задължението да не кумулират общата система на данък печалба с особените данъци, заместващи данъка върху печалбата, разгледан във връзка с разпоредбите на Директиви на Съвета от 11 април 1967 г. и 9 декември 1969 г. е от естество да произведе пряко действие в правоотношенията между**

държавите-членки, които са адресати на решението и техните правни субекти и да породи за последните право да се позоват на тези разпоредби пред съдилищата;

2. Забраната за кумулиране на общата система на данък печалба с особените данъци влиза в сила на датата, предвидена в Третата директива на Съвета от 9 декември 1972 г.;

3. Данък с характеристиките, посочени от *Finanzgericht*, с който се облагат не търговските сделки, а обстоятелството, че стоките се превозват по шосе и основата за изчисляването му не е възнаграждението за услугата, а физическият товар, изразен в мерната единица тон/километър, на който се подлагат пътищата посредством облаганата дейност, не отговаря на обичайната форма на данък печалба по смисъла на втория параграф от член 4 от решението от 13 май 1965 г.

Произнесено на открито съдебно заседание в Люксембург на 6 октомври 1970 година.

Подписи