

РЕШЕНИЕ НА СЪДА

16 март 1983 година*

„Данъчно третиране на транзитно преминаващи стоки – Ефектът на ГАТТ в рамките на правото на Общността”

По дело 266/81

С предмет преюдициално запитване, отправено до Съда съгласно член 177 от Договора за ЕИО от страна на Corte suprema di Cassazione (Италия), в производството, висящо пред този съд между

Società Italiana per l' Oleodotto Transalpino (SIOT), със седалище в Триест,

и

Ministero delle Finanze (Министерство на финансите), **Ministero della Marina Mercantile** (Министерство на търговското корабоплаване), **Circoscrizione doganale di Trieste** (Митнически орган Триест) и **Ente Autonomo del Porto di Trieste** (Независими пристанищни власти на Триест),

а също и по шест други спора, съединени с първия, които включват същите страни или някои от тях, в главното производство, насрещни жалби и обезпечително производство,

относно компетентността на Съда на ЕО да тълкува Общото споразумение за митата и търговията (ГАТТ), последиците от заместването на държавите-членки с Общността по отношение изпълнението на задълженията, предвидени в това споразумение, ефектът от разпоредбите на ГАТТ във вътрешния правен ред, тълкуването на член V, параграф 3 от ГАТТ, член 90, параграф 1 и член 113, параграф 1 от Договора за ЕИО, а също и на Регламенти 542/69 от 18 март 1969 г. и 2813/72 от 21 ноември 1972 г. на Съвета във връзка с фискалните и пристанищни такси, предвидени от Декрет – Закон № 47 от 28 февруари 1974 г., по късно изменен в Закон № 117 от 16 април 1974 г., а също и на правата на лицата в случай на незаконност на тези такси.

СЪДЪТ,

в състав: г-н J. Mertens de Wilmars, председател, г-н P. Pescatore, г-н A. O'Keefe и г-н U. Everling, председатели на състав, г-н Mackenzie Stuart, г-н G. Bosco, г-н O. Due, г-н K. Bahlmann и г-н Y. Galmot, съдии,

генерален адвокат: г-н G. Reischl,

секретар: г-н P. Heim,

постанови настоящото

* Език на производството: италиански.

Решение

1. С Определение от 21 май 1981 г., постъпило в Съда на 6 октомври 1981 г., Corte suprema di Cassazione (Върховен касационен съд) е поставил по силата на член 177 от Договора за ЕИО четири преюдициални въпроса относно:

- от една страна, тълкуването на членове 90, 113 и 117 от Договора за ЕИО, на Регламент № 542/69 на Съвета от 18 март 1969 г. относно транзита в Общността (ОВ L 77, стр. 1) и на Регламент № 2813/72 на Съвета от 21 ноември 1972 г. относно сключване на споразумение между Европейската икономическа общност и Република Австрия за прилагането на правната уредба относно транзита в Общността (ОВ L 294, стр. 86);

- от друга страна, ефектът в Общността на Общото споразумение за митата и търговията (ГАТТ) от 30 октомври 1947 г. (наричано по-нататък Общото споразумение) и тълкуването на член V от това споразумение относно свободата на транзит.

Corte suprema di Cassazione е поставил въпросите, за да може да определи съвместимостта с правото на Общността, и ако е необходимо, с правилата на Общото споразумение, на налагането на такси върху разтоварване и товарене на стоки, наложени по силата на Декрет – Закон № 47 от 28 февруари 1974 г., изменен в Закон № 117 от 16 април 1974 г., (наричан по-нататък „Декрет-Закон № 47“) по отношение на петрола, пренасян по трансалпийския петролопровод към Федерална република Германия и Република Австрия.

2. От преписката по делото е видно, че тези въпроси са поставени в рамките на няколко спора между, от една страна, Società Italiana per l'Oleodotto Transalpino (наричано по-нататък „Дружеството“), дружество, основано по италианското право, което отговаря за построяването и експлоатирането на частта от трансалпийския петролопровод, намираща се на италианска територия между Триест и австрийската граница, и от друга страна, Ministero delle finanze (Министерство на финансите), Ministero della marina mercantile (Министерство на търговското корабоплаване), Circonscrizione doganale di Trieste (Митнически орган Триест) и Ente autonomo del porto di Trieste (Независими пристанищни власти на Триест), във връзка с налагане на спорните такси върху суровия петрол, разтоварван в съоръженията на Дружеството за изпращане към рафинериите във Федерална република Германия и Република Австрия.

По обстоятелствата, предхождащи спора

3. Следва да се отбележи, че преди прилагането на Декрет – Закона, който е в основата на спора, по силата на Закон № 82 от 9 февруари 1963 г. Италия е налагала такса за разтоварване на внасяните стоки и такса, известна като „пристанищна такса“ по отношение на стоките, товарени и разтоварвани, независимо от техния произход или местоназначение, на определени пристанища, включително пристанището на Триест. Първата от тези такси не се е прилагала по отношение на петрола, разтоварван от Дружеството, тъй като той не е бил предназначен за внос; а колкото до втората такса, законът е съдържал изрично освобождаване в полза на стоки, транзитно преминаващи през пристанището на Триест.

4. В своето преюдициално решение от 10 октомври 1973 г. (по дело Variola, 34/73, Recueil 1973 г., стр. 981), Съдът е постановил, че такса като първата упомената, наложена особено върху внасяни продукти, трябва да бъде разглеждана като такса с равностоеен на мито ефект и съответно е несъвместима с правото на Общността. В същото време, Комисията е предявила иск за установяване на неизпълнение на задължения на държава, по повод същата такса за разтоварване, вписан под № 172/73 (ОВ С 99, 20.11.1973 г., стр. 4). В резултат на цитираното решение, Италия е изменила своето законодателство с Декрет-Закон № 47. Таксата за разтоварване била заменена с държавна такса за товарене и разтоварване, наричана по-нататък „данъчна такса”, която се прилагала независимо от произхода и местоназначението на стоките. Комисията е счела, че в резултат на тази промяна в спорната такса, неизпълнението на задължения съгласно правото на Общността е премахнато и съответно е оттеглила иска си (ОВ С 69, 14.6.1974 г., стр. 5). Пристанищната такса останала в сила в съответствие с разпоредбите на Закона от 1963 г., като само било отменено изключението, предвидено преди това в полза на транзита през пристанището на Триест.

5. От прилагането на Декрет - Закон № 47, италианските данъчни органи изисквали плащането на двете такси – данъчна и пристанищна такса – по отношение на суровия петрол, разтоварван в съоръженията на Дружеството и пренасян през трансалпийския петролопровод. Дружеството е предявило няколко иска срещу тези такси пред Tribunale (Районен съд) на Триест, във връзка с периоди през 1974 и 1975 г. Същевременно, докато чакала изхода от тези спорове, тя заплатила таксите с известни уговорки. Исковете били отхвърлени от Tribunale и Дружеството обжалвало пред Corte d' Appello (Апелативен съд) на Триест, който на свой ред в няколко последователни решения отхвърлил жалбите. Вследствие на тези решения, пред Corte suprema di Cassazione били заведени няколко жалби.

6. Съгласно определението за препращане, Дружеството е изложило, освен правните основания, изведени от националното право, различни правни основания, изведени, от една страна, от правото на Общността, и от друга страна, от Общото споразумение, че спорните такси

1) трябва да бъдат разглеждани не като вътрешни данъци, а като такси с равностоеен на мита ефект, което представлява нарушение на членове 12 и 13 от Договора за ЕИО;

2) са несъвместими с правилата относно свободата на транзит, предвидени в член V от ГАТТ;

3) са несъвместими с процедурата за транзит на Общността, както е определена в Регламент № 542/69 и със споразумението относно транзита, сключено между Общността и Австрия, което е влязло в сила по силата на Регламент № 2813/72;

4) се намесват в търговката политика на Общността и следователно нарушават член 113 от Договора за ЕИО;

5) създават сериозни нарушения на конкуренцията в противоречие с член 90, параграф 1 от Договора за ЕИО, доколкото предоставят финансови предимства за публичните пристанищни услуги, тежестта на които се понася от частно

предприятие, имащо право да осъществява свои собствени услуги, свързани с подобни операции по разтоварване.

7. Като взел предвид, че въпросните такси са такси, налагани върху товари и разтоварвани стоки и се налагат върху всички такива стоки, независимо от техния произход или местоназначение, Corte suprema di Cassazione приел гледната точка, че спорните такси не са такси при внос, а вътрешни данъци по смисъла на член 95 от Договора за ЕИО и член III от ГАТТ.

8. На основата на тези съображения, Corte suprema di Cassazione е счел, че възниква въпрос, изискващ тълкуване на правото на Общността що се отнася до регламента относно транзита в Общността, споразумението относно транзита с Австрия, правилата на общата търговска политика, определени в член 113 и правилата за конкуренцията, които се съдържат в член 90 от Договора.

9. Той също така е счел, че възниква проблем що се отнася до твърдяната несъвместимост на спорните такси с член V от Общото споразумение за свободата на транзита. Тъй като Corte suprema di Cassazione и Съдът на ЕО са изразявали различни гледни точки в своите решения, свързани с вътрешния ефект на Общото споразумение, както личи от Решенията от 12 декември 1972 г. (по дела International Fruit Co, 21 - 24/72, Recueil 1972 г., стр. 1219), от 24 октомври 1973 г. (по дело Schlüter, 9/73, Recueil 1973 г., стр. 1135) и от 11 ноември 1975 г. (по дело Nederlandse Spoorwegen, 38/75, Recueil 1975 г., стр. 1439), той е вярвал, че е необходимо този въпрос да бъде разгледан отново, като се има предвид, че Общността е заместила държавите-членки във връзка с ангажиментите по Общото споразумение, както е потвърдил Съда на ЕО в цитираните решения.

10. С цел решаване на тези проблеми, Corte suprema di Cassazione е формулирал четири преюдициални въпроса, формулирани както следва:

а) На първо място: Тъй като Общността е заместила държавите-членки по отношение изпълнението на задълженията, определени в ГАТТ, дали разпоредбите на ГАТТ са част от актовете, за тълкуването на които Съдът на ЕО е компетентен да разглежда преюдициални запитвания по член 177 от Договора, дори в случаи когато от националния съд е поискано да ги приложи или тълкува с оглед отношенията между страните за цели различни от определянето валидността на акт на Общността?

б) В случай на утвърдителен отговор на предходния въпрос: Какви са, ако има такива, ефектите, които следват, в правния ред на Общността и в тези на държавите-членки, от факта, че Общността е заместила държавите-членки по отношение изпълнението на задълженията, определени в ГАТТ. Ако тези ефекти настъпват по различно време, каква е тяхната последователност? По-специално, за целите на извеждането на основа за тълкуване или на правило за прилагане на по-късни национални разпоредби, които са в противоречие с разпоредбите на Споразумението, задължен ли е националният съд да приеме гледната точка, че като се има предвид предоставянето на правомощие съгласно член 177 от Договора, че ГАТТ, като специално се имат предвид разпоредбите, посочени в следващия въпрос, работи само на ниво обикновено международно задължение и няма пряко вътрешно действие, или ако наистина има такова действие спрямо

отношенията между страните, и ако наистина случая е такъв, дали ГАТТ има същия статут или по висок статут от националните разпоредби, които са в противоречие с него?

в) В случай също на утвърдителен отговор на въпрос а) и независимо от отговора на въпрос б), с оглед предоставяне, във всеки случай, на националния съд на полезни указания за тълкуването на националните разпоредби: В светлината на правилата, определени в член V, параграф 3 от ГАТТ във връзка със стоки с произход от страни, които не са страни по него, но са предназначени за пазара на страни, които са страни, забранено ли е на националния законодател, и ако е така, в какви граници и при какви условия, да предвижда налагането на такси (като данъчната такса върху разтоварени или натоварени стоки във всички национални морски пристанища и пристанищната такса върху разтоварени или натоварени стоки само в някои от тези пристанища, посочени съответно в член 2, алинеи 1 и 2 от Декрет – Закон № 47 от 28 февруари 1974 г. изменен в Закон № 117 от 16 април 1974 г.), както на местни продукти или на продукти, третирани като такива, така и на внасяни продукти, в случай на разтоварване или товарене на тези стоки в морски пристанища на страна, принадлежаща към ГАТТ, които такси се налагат върху внасяни продукти, дори когато те са с произход от страна, която не е страна по ГАТТ и са предназначени само за транзит през национална територия, и за пазара на друга страна, която е страна по ГАТТ и дори когато – по-специално с оглед на тези от споменатите такси, които са предвидени за определени пристанища, управлявани от автономни органи, за които от части са предназначени таксите - операциите по разтоварване, товарене и изпращане към пазара, който е крайно местоназначение се осъществяват изключително от икономическия оператор, който използва заводи и съоръжения, построени, управлявани и поддържани от него, без предоставянето на никаква пряка или специфична услуга от страна на пристанищните органи?

г) Независимо от отговорите на въпроси а), б) и в):

1. В съответствие на принципите, на които се основава правния ред на Общността с оглед ролята на конкуренцията и общата търговска политика, особено с оглед на правилата, определени съответно в член 90, параграф 1 и член 113, параграф 1 от Договора, и във връзка със специфичните разпоредби, регулиращи транзита в Общността, определен в Регламент (ЕИО) № 542/69 на Съвета от 18 март 1969 г. и Регламент (ЕИО) № 2813/72 на Съвета от 21 ноември 1972 г., забранено ли е на националния законодател, и ако е така, в какви граници, при какви условия и при какви изисквания, включително и формални такива, относно произхода на стоки и транзитните процедури, свързани с тях, да предвижда налагането на такси (като данъчната такса върху разтоварени или натоварени стоки във всички национални морски пристанища и пристанищната такса върху разтоварени или натоварени стоки само в някои от тези пристанища, посочени съответно в член 2, алинеи 1 и 2 от Декрет – Закон № 47 от 28 февруари 1974 г. изменен в Закон № 117 от 16 април 1974 г.) както на местни продукти или на продукти, третирани като такива, така и на внасяни продукти, в случай на товарене и разтоварване на тези стоки в морски пристанища на страна членка, които такси се налагат върху внасяни продукти, дори когато те са с произход от трета страна и са предназначени само за транзит през национална територия и за пазара на Федерална република Германия и Република Австрия, и дори когато – по-специално с оглед на тези от споменатите

такси, които са предвидени за определени пристанища, управлявани от автономни органи, за които от части са предназначени таксите - операциите по разтоварване, товарене и изпращане към пазара, който е крайно местоназначение, се осъществяват изключително от икономически оператор, който използва заводи и съоръжения, построени, управлявани и поддържани от него, без предоставянето на никаква пряка или специфична услуга от страна на пристанищните органи?

2. Ако налагането на такива такси е забранено, има ли едно частно лице право на предявяване на иск пред националния съд с цел възстановяване на сумите, платени по отношение на тях или да се противопоставя на плащането, изисквано то държавата.

11. Тъй като Договорът за ЕИО не е изрично определил правилата за транзитно преминаващи стоки, Corte suprema di Cassazione се е насочил първоначално към ефекта и тълкуването на Общото споразумение, който за разлика от правото на Общността, съдържа в член V, изрични разпоредби по този въпрос. Само като второстепенно съображение Corte suprema di Cassazione повдига въпроси за аспектите на правото на Общността, които по негово мнение биха могли да имат значение за проблема, а именно член 113 относно общата търговска политика, член 90 относно правилата за конкуренцията, приложими по отношение на публични предприятия, правилата за транзита в Общността и споразумението относно транзита с Австрия.

12. Във връзка с прилагането на член V от Общото споразумение, следва да се отбележи, че съгласно член XXIV, параграф 8 от това споразумение, Общността трябва да се разглежда като единна митническа територия, тъй като съгласно член 9 от Договора за ЕИО, тя се основава на митнически съюз. Следователно правилата, които се съдържат в Общото споразумение регулират само отношенията на Общността с другите договарящи страни и не могат да бъдат прилагани в самата Общност.

13. По тази причина, Съдът намира за уместно първо да определи правилата, които регулират транзитно преминаващите стоки само съгласно правото на Общността. Следователно първо ще бъде разгледан четвъртият въпрос г), във връзка с третия въпрос в), като се прави разлика между правилата относно стоки, транзитно преминаващи към държава-членка, в настоящия случай Федерална република Германия и тези, приложими по отношение на стоки, транзитно преминаващи към трета държава, а именно Австрия.

Правилата, които регулират транзита в рамките на Общността

14. С въпрос г) Corte suprema di Cassazione пита дали прилагането спрямо транзитно преминаващи стоки на такси, налагани за товарене или разтоварване, върху всички стоки без разлика, независимо от техния произход и местоназначение, е съвместимо с принципите, на които се основава правния ред на Общността, и по-специално с Регламент № 542/69 относно транзита в Общността, когато операциите по разтоварване, товарене и изпращане към пазара, който е крайно местоназначение, се осъществяват изключително от икономически оператор, който използва заводи и съоръжения, построени, управлявани и

поддържани от него, без предоставянето на никаква пряка или специфична услуга от страна на пристанищните органи.

15. С въпрос в) Corte suprema di Cassazione пита дали такива такси са съвместими с член V, параграф 3 от Общото споразумение.

16. Митническият съюз, установен в част втора, дял I, глава 1 на Договора за ЕИО неизбежно означава, че трябва да се осигури свободното движение на стоки между държавите-членки. Тази свобода не би могла да бъде пълна, ако държавите-членки имаха възможността да пречат или да се намесват в движението на транзитно преминаващи стоки. Следователно, в резултат на митническия съюз и общия интерес на държавите-членки е необходимо да се признае съществуването на общ принцип на свобода на транзит на стоките в рамките на Общността. Този принцип се потвърждава и от позоваването на „транзит“ в член 36 от Договора.

17. В това отношение трябва да се отбележи, че същият този общ принцип на свобода е вдъхновил Регламент № 542/69 относно транзита в Общността, а също и заменилият го Регламент № 222/77 на Съвета от 13 декември 1976 г. (ОВ L 38, стр.1). Тези актове предвиждат разнообразни административни мерки, предназначени да улеснят транзита. Всъщност, преамбюлите на двата регламента свързват мерките, предприети за улесняване на транзита със съществуването на митническия съюз, с единството на митническата територия и с необходимостта от пълно свободно движение на стоки в рамките на Общността.

18. В допълнение на това, необходимо е да се наблегне, както прави Съдът в своето решение от 13 декември 1973 г. (по обединени дела *Diamantarbeiders*, 37 и 38/73, *Recueil* 1973 г., стр. 1609), че макар забраната на такси с равностоен на мита ефект да се появява само в раздел 1 от главата относно митническия съюз (членове 12 - 17), който се отнася до продуктите в свободно обращение в държавите-членки, а не в раздел 2 на същата глава (членове 18 - 29), който се занимава с продуктите, внесени непосредствено от трета страна, това не означава, че подобни такси могат да бъдат въвеждани или поддържани по отношение на такива продукти. Както е посочено в цитираното решение, установяването на обща митническа тарифа е предназначено да изравни митническите такси, налагани на границите на Общността върху продукти, внасяни от трети страни, с цел да се избегне нарушаване на търговията с тези страни и нарушаване на свободното вътрешно обращение или на условията за конкуренция. По същите причини, фактът, че разглежданите разпоредби не съдържат изрични забрани за такси върху транзита, не може да означава, че такива такси са разрешени за въвеждане и поддържане от държавите-членки, тъй като самият принцип, на който те се основават е несъвместим с митнически съюз и, *a fortiori*, със свободното движение на стоки, което е в самата основа на общия пазар.

19. Следователно трябва да се приеме, че държавите-членки биха влезли в противоречие с принципа на свобода на транзита в рамките на Общността, ако прилагаха спрямо транзитно преминаващите стоки на тяхна територия, транзитни или други такси, налагани във връзка с транзита.

20. Същевременно, налагането на такси, които са свързани с разходи по транспорта или други услуги по транзита, не може да се разглежда като несъвместимо със свободата на транзита, както е определена по-горе.

21. В това отношение следва да се посочи, че тези услуги не трябва да се ограничават до онези, пряко и специфично свързани, с движението на стоки, както е посочено във въпросите на Corte suprema di Cassazione. Такси, произтичащи от по-общите ползи, извлечени от използването на пристанищни води или съоръжения за навигация и поддържане, за които отговарят публичните органи, също трябва да се разглеждат като разходи по транспорта.

22. Накрая, трябва да се заяви, че доколкото става дума за фискалния режим, който ръководи транзитно преминаващите стоки, принципите, които произтичат от правото на Общността, в значителна степен съвпадат с правилата, произтичащи от международната практика при приемането на договори в тази област.

23. Следователно, отговорът на поставения въпрос следва да бъде, че съществуването в рамките на Общността на митнически съюз, който се характеризира със свободното движение на стоки, предполага свобода на транзита в Общността. От тази свобода следва, че една държава-членка не може да прилага към транзитно преминаващите стоки на нейна територия, от или с местоназначение за друга държава-членка транзитни мита или други такси, налагани по отношение на транзита. Същевременно, налагането на такси, които са свързани с разходи по транспорта или други услуги по транзита, не може да се разглежда като несъвместимо със свободата на транзита, както е определена по-горе, като се има предвид, че е необходимо да се отчитат не само преките и специфични за движението на стоки услуги, но също и по-общите ползи, извлечени от използването на пристанищни води или съоръжения за навигация и поддържане, за които отговарят публичните органи.

24. Работа на националния съд е да определи, като има предвид обстоятелствата на конкретния случай пред него, съвместимостта на спорните такси със свободата на транзита, както е определена по-горе.

25. С оглед на изложените по-горе съображения, въпросът, поставен във връзка с член 90, параграф 1 остава без предмет.

По правилата, които регулират транзита в отношенията с Австрия

26. Въпроси в) и г), доколкото те засягат правилата, приложими към транзитно преминаващия петрол към Австрия, по същество искат тълкуване на правилата на Общността, установяващи обща търговска политика, както е планирано в член 113 от Договора. С въпрос г) се пита дали налагането на описаните по-горе такси е съвместимо с член 113 и със споразумението за транзита, сключено между Общността и Австрия, което формира предмета на Регламент № 2813/72, приет на основата на член 113. Следователно въпрос в) трябва да бъде разбран като питане дали прилагането на спорните такси по отношение на петрола, предназначен за изпращане в Австрия, е съвместимо с член V, параграф. 3 от Общото споразумение, с оглед на факта, че Общността е обвързана по отношение на Австрия с разпоредбите на Общото споразумение.

27. В това отношение следва да се отбележи, че споразумението за транзита, сключено с Австрия не съдържа никакви специфични ангажменти на страните по отношение данъчното третиране на транзитно преминаващи стоки. Следователно

единствената разпоредба, която трябва да се вземе предвид е член V от Общото споразумение, по смисъла на който „следва да съществува свобода на транзит през територията на договарящите страни. за транзитния трафик с местоназначение до или от територията на други договарящи страни”(параграф 2). Съгласно член V, параграф 3, на който се е позовал Corte suprema di Cassazione, налагането между договарящите страни на всякакви транзитни мита или други такси, налагани по отношение на транзита, с изключение на таксите за превоз или тези, съизмерими с административни разходи, свързани с транзита или със стойността на оказаните услуги е забранено.

28. Тъй като тази разпоредба не може да има пряк ефект в рамките на правото на Общността, по причини описани от Съда в свое решение от 12 декември 1972 г. (по дела International Fruit Cy, 21 - 24/72, Recueil 1972 г., стр. 1219), и които причини продължават да са валидни, частните лица не могат да разчитат на него, с цел да оспорват налагането на такси като например такива за товарене и разтоварване, върху транзитно преминаващи стоки към Австрия. Тази констатация по никакъв начин не накърнява задължението за Общността да гарантира, в отношенията си с трети държани, страни по Общото споразумение, спазването на неговите разпоредби.

29. Във връзка с член 113 от Договора, макар тази разпоредба да предоставя на Общността правомощието да предприема всякакви мерки в областта на общата търговска политика, тя не съдържа в себе си никакъв правен критерии, който да е достатъчно точен, за да позволи оценяване на оспорваните правила за транзит.

30. Следователно отговорът на поставения въпрос следва да бъде, че няма правило, на което частните лица да могат да разчитат с цел да оспорват прилагането спрямо транзитно преминаващи стоки към Австрия, на такси като тези за товарене и разтоварване.

31. Следователно е ясно, че тъй като член V от Общото решение не се прилага към транзита в рамките на Общността, и тъй като тази разпоредба няма пряко действие по отношение на транзита към Австрия, въпроси а) и б) остават без предмет.

По съдебните разноски

32. Разходите, направени от германското правителство, от френското правителство, от италианското правителство, от датското правителство, от нидерландското правителство, от правителството на Обединеното кралство и от Комисията на Европейските общности, които са представили становища пред Съда, не подлежат на възстановяване. С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело има характер на инцидентен установителен иск в производството, висящо пред националния съд, последният следва да се произнесе по съдебните разноски.

По изложените съображения,

Съдът,

като се произнася по въпросите, поставени пред него от Corte suprema di Cassazione с Определение от 21 май 1981 г. реши:

1) Съществуването в рамките на Общността на митнически съюз, който се характеризира със свободното движение на стоки, предполага свобода на транзита в Общността. От тази свобода следва, че една държава-членка не може да прилага към транзитно преминаващите стоки на нейна територия, от или с местоназначение за друга държава-членка транзитни мита или други такси, налагани по отношение на транзита.

Същевременно, налагането на такси, които са свързани с разходи по транспорта или други услуги по транзита, не може да се разглежда като несъвместимо със свободата на транзита, както е определена по-горе, като се има предвид, че е необходимо да се отчитат не само преките и специфични за движението на стоки услуги, но също и по-общите ползи, извлечени от използването на пристанищни води или инсталации за навигация и поддържане, за които отговарят публичните органи.

2) Няма правило, на което частните лица да могат да разчитат с цел да оспорват прилагането спрямо транзитно преминаващи стоки към Австрия, на такси като тези за товарене и разтоварване, налагани в Италия по силата на Декрет – Закон № 47 от 28 февруари 1974 г., изменен в Закон № 117 от 16 април 1974 г.

Подписи

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 16 март 1983 година.

Подписи