UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)

22 päivänä joulukuuta 2010 *

Asiassa C-488/09,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Tribunal Supremo (Espanja) on esittänyt 28.9.2009 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 30.11.2009, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC)

vastaan

Espanjan valtio,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Tizzano, sekä tuomarit J.-J. Kasel, A. Borg Barthet, E. Levits (esittelevä tuomari) ja M. Berger,

* Oikeudenkäyntikieli: espanja.

julkisasiamies: E. Sharpston,
kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), edustajinaan procuradora C. García Rubio ja abogado R. Machado Salazar de Frías,

– Espanjan hallitus, asiamiehenään J. M. Rodríguez Cárcamo,

– Euroopan komissio, asiamiehinään B.-R. Killmann, J. Baquero Cruz ja A. Caeiros,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee unionin tullisäännöstön eri säännösten ja TIR-carnet'isiin merkittyjen tavaroiden kansainvälistä kuljetusta koskevan Genevessä 14.11.1975 allekirjoitetun tulliyleissopimuksen (jäljempänä TIR-yleissopimus), joka on hyväksytty Euroopan talousyhteisön puolesta 25.7.1978 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 2112/78 (EYVL L 252, s. 1) ja joka on tullut voimaan 20.6.1983, tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Asociación de Transporte Internacional por Carretera (jäljempänä ASTIC) ja Espanjan valtio ja joka koskee tupakkalastin lainvastaisesta purkamisesta Espanjassa syntyneen tullivelan perimistä.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

TIR-yleissopimus

3 TIR-yleissopimus edellyttää muun muassa sitä, että kyseisessä yleissopimuksessa määrätyn TIR-menettelyn nojalla kuljetetuilta tavaroilta ei vaadita vienti- tai tuontitullien ja -verojen maksua eikä talletusta välitullitoimipaikoissa.

4 Mainitun yleissopimuksen 11 artiklassa määrätään seuraavaa:

”1. Jos TIR-carnet’ta ei ole lähtöleimattu tai jos se on lähtöleimattu varauksin, ei asianomaisilla viranomaisilla ole oikeutta vaatia takaajayhdistykseltä 8 artiklan 1 ja 2 kappaleessa mainittujen määrien suorittamista, elleivät viranomaiset yhden vuoden kuluessa siitä päivästä, jona ne ovat hyväksyneet TIR-carnet’n, ole kirjallisesti ilmoittaneet yhdistykselle, ettei lähtöleimausta ole suoritettu tai että se on tehty varauksin. Samaa määräystä on noudatettava, kun lähtöleimaustodistus on saatu väärällä tai petollisella tavalla, paitsi että määräaika tällöin on kaksi vuotta.

2. Edellä 8 artiklan 1 ja 2 kappaleessa tarkoitettujen maksujen suorittamista koskeva vaatimus on esitettävä takaajayhdistykselle aikaisintaan kolmen kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona yhdistys on saanut ilmoituksen siitä, ettei carnet’[ta] ole lähtöleimattu tai että se on leimattu varauksin tahi että se on saatu väärällä tai petollisella tavalla, kuitenkin viimeistään kahden vuoden kuluttua mainitusta päivästä. Kuitenkin täytyy sellaisissa tapauksissa, jotka edellä mainitun kahden vuoden määräajan kuluessa tulevat oikeuskäsittelyn alaisiksi, maksuvaatimus tehdä yhden vuoden kuluessa siitä päivästä lukien, jolloin tuomioistuimen päätös on saanut lainvoiman.

3. Takaajayhdistyksellä on vaadittujen määrien suorittamista varten kolmen kuukauden määräaika siitä päivästä lukien, jolloin maksuvaatimus esitettiin. Yhdistys saa suorittamansa määrät takaisin, jos se tulliviranomaisia tyydyttävällä tavalla osoittaa maksuvaatimuksen jälkeisen kahden vuoden kuluessa, ettei kyseisessä kuljetuksessa ole tapahtunut väärinkäytöstä.”

5 TIR-yleissopimuksen 37 artiklassa määrätään seuraavaa:

”Mikäli ei voida osoittaa, millä alueella väärinkäytös on tapahtunut, sen on katsottava tapahtuneen sen sopimuspuolen alueella, jossa se on tullut ilmi.”

Unionin oikeus

6 Yhteisön tullikoodeksista 12.10.1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 (EYVL L 302, s. 1; jäljempänä tullikoodeksi) 203 artiklan mukaan tuontitullivelka syntyy, kun ”tuontitullien alainen tavara siirretään säännösten vastaisesti pois tullivalvonnasta” ja mainitun poissiirtämisen ajankohtana.

7 Tullikoodeksin 215 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Tullivelka syntyy siinä paikassa, jossa sen aiheuttavat tosiseikat ilmenevät.

2. Jos 1 kohdassa tarkoitettua paikkaa ei voida määrittää, tullivelan katsotaan syntyneen siinä paikassa, jossa tulliviranomaiset toteavat tavaran olevan tilanteessa, jossa tullivelka on syntynyt.

3. Jos jotakin tavaraan sovellettavaa tullimenettelyä ei päätetä, tullivelan katsotaan syntyneen siinä paikassa, jossa tavara:

– on asetettu tähän menettelyyn,

tai

– saapuu yhteisöön tähän menettelyyn asetettuna.

4. Jos tulliviranomaiset voivat käytettävissään olevien tietojen perusteella todeta, että tullivelka on syntynyt jo tavaran ollessa aiemmin muussa paikassa, tullivelan katsotaan syntyneen siinä paikassa, jonka voidaan todeta olleen tavaran sijaintipaikka aikaisimpana ajankohtana, jona tullivelan olemassaolo on voitu todeta."

8 Tullikoodeksin 221 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Tullien määrä on aiheellisella tavalla annettava velalliselle tiedoksi heti, kun se on kirjattu tileihin.

– –

3. Tiedoksiantoa ei voida toimittaa velalliselle enää, kun kolmen vuoden määräaika on kulunut siitä päivästä, jona tullivelka on syntynyt. Jos tulliviranomaiset eivät kuitenkaan ole voineet tarkasti määrittää lain mukaan kannettavaa tullien määrää sellaisen tapahtuman vuoksi, joka voi johtaa rikosoikeudenkäyntiin, tiedoksianto toimitetaan kolmen vuoden määräajan päätyttyä, jos voimassa olevat säännökset sen sallivat."

9 Tietyistä asetuksen N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä 2.7.1993 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 2454/93 (EYVL L 253, s. 1; jäljempänä soveltamisasetus) 451 artiklassa säädetään, että TIR-carnet'lla tapahtuvaa tavaroiden kansainvälistä kuljetusmenettelyä sovellettaessa Euroopan unionin tullialuetta on pidettävä yhtenä alueena.

10 Soveltamisasetuksen 454 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Tätä artiklaa sovelletaan, sanotun kuitenkaan rajoittamatta TIR-yleissopimuksen ja ATA-yleissopimuksen erityisten, takaajayhdistysten vastuuta TIR-carnet'ta tai ATA-carnet'ta käytettäessä koskevien säännösten soveltamista.

2. Jos TIR-carnet'lla suoritettavan kuljetuksen tai ATA-carnet'lla suoritettavan passituksen aikana tai johdosta todetaan, että tietyssä jäsenvaltiossa on tapahtunut rikkomus tai säännönvastaisuus, tämän jäsenvaltion on perittävä takaisin mahdollisesti kannettavat tullit ja muut maksut yhteisön tai kansallisten säännösten mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta rangaistussäännösten soveltamista.

3. Jollei ole mahdollista määrittää aluetta, jolla rikkomus tai säännönvastaisuus on tapahtunut, sitä on pidettävä siinä jäsenvaltiossa tapahtuneena, jossa se on todettu, jollei 455 artiklan 1 kohdassa säädetyssä määräajassa esitetä tulliviranomaisten hyväksymällä tavalla todisteita toiminnon säännönmukaisesta suorittamisesta tai paikasta, jossa rikkomus taikka säännönvastaisuus on tosiasiallisesti tapahtunut.

Jos tällaisten todisteiden puuttuessa kyseistä rikkomusta tai säännönvastaisuutta edelleen on pidettävä siinä jäsenvaltiossa tapahtuneena, jossa se on todettu, tämän jäsenvaltion on kannettava kyseisiin tavaroihin liittyvät tullit ja muut maksut yhteisön tai kansallisten säännösten mukaisesti.

Jos myöhemmin määritetään jäsenvaltio, jossa mainittu rikkomus tai säännönvastaisuus on tosiasiallisesti tapahtunut, tullit ja muut maksut alun perin kantaneen jäsenvaltion on palautettava ensiksi mainitulle jäsenvaltiolle tullit ja muut maksut – lukuun ottamatta niitä, jotka on kannettu toisen alakohdan mukaisesti yhteisön omina varoina – jotka tavaroista on tässä jäsenvaltiossa kannettava. Tällöin mahdollinen ylijäämä on maksettava takaisin maksut alun perin suorittaneelle henkilölle.

Jos tullit ja muut maksut takaisin perineen jäsenvaltion alun perin kantamien ja palauttamien tullien ja muiden maksujen määrä on alhaisempi kuin se määrä, joka vaaditaan siinä jäsenvaltiossa, jossa rikkomus tai säännönvastaisuus on tosiasiallisesti tapahtunut, tämän jäsenvaltion on kannettava erotus yhteisön tai kansallisten säännösten mukaisesti.

Jäsenvaltioiden tullihallintojen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet rikkomusten tai säännönvastaisuuksien torjumiseksi ja tehokkaiden seuraamusten määräämiseksi niistä.”

11 Soveltamisasetuksen 455 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Jos TIR-carnet’lla suoritettavan kuljetuksen tai ATA-carnet’lla suoritettavan passituksen aikana tai johdosta todetaan, että rikkomus tai säännönvastaisuus on tapahtunut, tulliviranomaisten on ilmoitettava siitä TIR-carnet’n tai ATA-carnet’n haltijalle ja takaajayhdistykselle, tapauksen mukaan, TIR-yleissopimuksen 11 artiklan 1 kohdassa tai ATA-yleissopimuksen 6 artiklan 4 kohdassa määrätyssä määräajassa.

2. Todiste TIR-carnet’lla tai ATA-carnet’lla suoritettavan toiminnon 454 artiklan 3 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetusta säännönmukaisuudesta on esitettävä tapauksen mukaan TIR-yleissopimuksen 11 artiklan 2 kohdassa tai ATA-yleissopimuksen 7 artiklan 1 ja 2 kohdassa määrätyssä määräajassa.

_ _”

12 Soveltamisasetuksen 457 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Kun lähetys saapuu yhteisön tullialueelle tai alkaa yhteisön tullialueella sijaitsevassa lähtötoimipaikassa TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 4 kohtaa sovellettaessa, takaajayhdistyksen on tultava vastuuseen tai oltava vastuussa tulliviranomaisille jokaisessa jäsenvaltiossa, jonka alueella TIR-lähetystä kuljetetaan paikkaan, jossa se poistuu yhteisön tullialueelta, tai tällä alueella sijaitsevaan määrätoimipaikkaan.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

13 ASTIC on TIR-carnet'lla suoritettavien kuljetusten (jäljempänä TIR-kuljetukset) takaajayhdistys Espanjan alueella. Kyseisen yhdistyksen vastuun enimmäismäärä on 18.2.1994 päivätyn takausasiakirjan nojalla 200 000 Yhdysvaltain dollaria (USD).

14 Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entorgung eV (jäljempänä BGL) on Saksan alueella suoritettujen TIR-kuljetusten takaajayhdistys.

15 Lindaun (Saksa) tullitoimipaikka kirjasi 18.3.1994 TIR-carnet'seen nro 10099706 lähetyksen Sveitsistä peräisin olevia savukkeita, joiden määränpäänä oli Porton (Portugali) tullitoimipaikka. Sen jälkeen kun Lindaun tullitoimipaikka totesi, ettei tavaroita ollut esitetty määrätoimipaikassa, se ilmoitti 12.1. ja 17.1.1995 rahdinkuljettajalle ja TIR-carnet'n haltijalle tullimaksuista. Kyseinen tullitoimipaikka ilmoitti 17.1.1995 myös BGL:lle siitä, ettei mainittua TIR-carnet'ta ollut lähtöleimattu, ja lähetti sille tämän jälkeen vaatimuksen 26.2.1996 erääntyvien tullien maksamisesta.

16 Samanaikaisesti 17.1.1995 mainittu tullitoimipaikka ilmoitti todetusta säännönvastaisuudesta syyttäjälle, joka aloitti tutkinnan. Tämän tuomioistuinmenettelyn johdosta Landgericht Augsburg (Saksa) antoi 17.3.1998 rikostuomion, jossa todetaan, että tavarat oli purettu Sevillassa (Espanja), ja kuljettajalle määrätään seuraamus salakuljetuksesta ja asiakirjaväärennöksestä. Kyseisten tosiseikkojen perusteella Saksan tulliviranomaiset toimittivat asiakirja-aineiston Espanjan tulliviranomaisille, jotta nämä perisivät tullivelan tullikoodeksin 215 artiklan ja soveltamisasetuksen 454 artiklan 3 kohdan kolmannen alakohdan nojalla.

17 Tämän perusteella Espanjan tulliviranomaiset ilmoittivat 13.1.1999 kuljettajalle, TIR-carnet'iden haltijalle ja ASTICille petoksellisesti maksamatta jääneen summan ja antoivat ASTICille Espanjassa suoritettujen TIR-kuljetusten takaajayhdistyksenä tiedoksi rikkomusta koskevat tosiseikat ja maksamatta jätettyjen tullien määrän, joka oli 230 342 114 Espanjan pesetaa (ESP; noin 1 384 384 euroa). ASTIC sai 22.3.1999 kyseistä velkaa koskevan maksuunpanopäätöksen.

18 Sen jälkeen kun ASTICin mainitusta maksuunpanopäätöksestä tekemä hallinnollinen oikaisuvaatimus ja sen kyseisen oikaisuvaatimuksen hylkäävästä päätöksestä tekemä valitus hylättiin, ASTIC nosti kanteen Audiencia Nacionalin (Espanja) hallintolainkäyttöosastossa, joka hyväksyi sen kanteen ainoastaan osittain, koska sen mielestä ASTICia voitiin vaatia vastuuseen enintään 200 000 USD:n osalta.

19 ASTIC teki juuri kyseisen tuomioistuimen antamasta tuomiosta valituksen Tribunal Supremoon ja vetosi muun muassa Espanjan tulliviranomaisilta puuttuvaan toimivaltaan kantaa maksamatta jätetyt tullit, koska perintävaatimus on sen osalta vanhentunut siitä syystä, ettei sitä vastaan ollut ryhdytty mihinkään toimenpiteisiin kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jolloin Saksan tulliviranomaiset hyväksyivät TIR-carnet'n.

20 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin epäilee ensinnäkin sitä, onko Espanjan tulliviranomaisilla toimivalta aloittaa uusi maksettavien tullien kantamista koskeva menettely, vaikka rikkomuksen tapahtumapaikka eli Espanjan alue on määritetty soveltamisasetuksen 454 artiklan 3 kohdassa ja 455 artiklassa vahvistetun määräajan päätyttyä ja vaikka Saksan tulliviranomaiset ovat esittäneet Saksan alueella suoritetuista TIR-kuljetuksista vastaavalle takaajayhdistykselle maksuvaatimuksen kannettavasta tullista.

21 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy toiseksi, voiko ASTICin kaltainen yhdistys vedota pääasian olosuhteissa soveltamisasetuksen 454 artiklan 3 kohdassa ja 455 artiklassa, tullikoodeksin 221 artiklan 3 kohdassa tai TIR-yleissopimuksen 11 artiklan 2 kappaleessa vahvistettujen määräaikojen päättymiseen ja väittää, että takausvaatimus, jonka tulliviranomainen voi esittää kyseiselle yhdistykselle, on vanhentunut.

22 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyytää kolmanneksi vastausta siihen, keskeyttääkö Saksan tulliviranomaisten Saksan alueella suoritetuista TIR-kuljetuksista vastaavalle takaajayhdistykselle esittämä maksuunpanopäätös määräaikojen kulumisen ASTICiin nähden, kun otetaan huomioon se, eivät kyseiset viranomaiset ole peruuttaneet mainitulle yhdistykselle esitettyä maksuvaatimusta.

23 Tribunal Supremo päätti tässä tilanteessa lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Mikäli rikkomuksen tosiasiallinen tapahtumapaikka määritetään sen jälkeen, kun jäsenvaltio on todennut sääntöjenvastaisuuden TIR-kuljetuksen tullimenettelyssä ja esittänyt alueensa takaajayhdistykselle perittyä maksua vastaavan maksuvaatimuksen, onko [soveltamisasetuksen] 454 artiklan 3 kohdan ja 455 artiklan mukaista, että jäsenvaltio, jossa rikkomus on tapahtunut, aloittaa uuden menettelyn vaatiakseen vastaavia tulleja päävelallisilta ja rikkomuksen tosiasiallisen tapahtumapaikan takaajayhdistykseltä sen vastuun enimmäismäärään saakka, jos tapahtumapaikka määritettiin yhteisön säännöksissä vahvistetun määräajan päätyttyä?

Mikäli tähän kysymykseen vastataan myöntävästi:

2) Voiko sen jäsenvaltion takaajayhdistys, jossa sääntöjenvastaisuus on tosiasiallisesti tapahtunut, vedota [soveltamisasetuksen] 454 artiklan 3 kohdan ja 455 artiklan ja – – tullikoodeksin 221 artiklan 3 kohdan nojalla siihen, että oikeus vaatia takauksen kohteena olevan vastuun määrää oli vanhentunut, koska vahvistettu määräaika oli päättynyt eikä sillä ollut tietoa tosiseikoista ennen tämän määräajan päättymistä?

3) Keskeyttääkö sääntöjenvastaisuuden todenneen valtion tulliviranomaisten tämän valtion takaajayhdistykselle TIR-yleissopimuksen 11 artiklan 2 kappaleen nojalla osoittama maksuvaatimus määräaikojen kulumisen siinä menettelyssä, joka on aloitettu rikkomuksen tapahtumapaikan takaajayhdistystä kohtaan?

4) Voidaanko TIR-yleissopimuksen 11 artiklan 2 kappaleen viimeistä virkettä tulkita siten, että siinä vahvistettua määräaikaa sovelletaan rikkomuksen tapahtumapaikan valtioon silloinkin, jos sääntöjenvastaisuuden todennut valtio ei ole peruuttanut takaajayhdistykselle osoitettua maksuvaatimusta, vaikka samoja todettuja tosiseikkoja koskeva rikosoikeudenkäynti oli vireillä?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

24 Ensimmäisellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä sitä, ovatko soveltamisasetuksen 454 ja 455 artikla esteenä sille, että sen

jäsenvaltion tulliviranomaiset, jonka alueella TIR-kuljetuksen tullimenettelyä on rikottu, aloittavat uuden menettelyn kyseisen rikkomuksen takia syntyneiden tullien kantamiseksi, vaikka rikkomuksen tapahtumapaikka on määritetty tuomioistuinmenettelyssä sen jälkeen, kun toisen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset ovat jo todenneet sääntöjenvastaisuuden mainitun TIR-kuljetuksen tullimenettelyssä.

25 Alustavasti on huomautettava, että soveltamisasetuksen 451 artiklan mukaan unionin tullialuetta on TIR-carnet'n käyttöä koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen kannalta pidettävä yhtenä alueena.

26 Lisäksi tullikoodeksin 203 artiklassa säädetään, että kun tuontitullien alainen tavara siirretään säännösten vastaisesti pois tullivalvonnasta, siirtäminen synnyttää tullivelan.

27 Koska tullivelkojen perimistä koskeva toimivalta on jaettu jäsenvaltioiden eri tulliviranomaisten kesken, soveltamisasetuksen 454 artiklan 2 kohdassa säädetään, että rikkomuksen tai säännönvastaisuuden johdosta syntyneiden tullien kantaminen kuuluu sen jäsenvaltion toimivaltaan, jonka alueella kyseinen rikkomus tai säännönvastaisuus on tapahtunut.

28 TIR-yleissopimuksen 37 artiklan mukaan on kuitenkin niin, että jollei ole mahdollista määrittää varmasti sitä jäsenvaltiota, jonka alueella rikkomus on tapahtunut, on olemassa väliaikainen toimivaltaolettama sen jäsenvaltion hyväksi, jonka alueella rikkomus tai säännönvastaisuus on todettu. Tällainen olettama kuitenkin väistyy, kun myöhemmin vahvistetaan ensiksi mainitun jäsenvaltion toimivalta (ks. vastaavasti yhdistetyt asiat C-310/98 ja C-406/98, Met-Trans ja Sagpol, tuomio 23.3.2000, Kok., s. I-1797, 37 kohta).

29 Tällainen menetelmä vastaa yhtäältä sitä ajatusta, että jäsenvaltiot muodostavat yhden ainoan tullialueen niihin kolmansiin maihin nähden, joita unionin ulkoisessa passitusmenettelyssä suoritettu toiminto koskee, ja toisaalta sitä ajatusta, että tullien kantamiseen toimivaltaisen jäsenvaltion määrittely on unionin sisäinen ongelma niin, että toimivaltaisen jäsenvaltion vaihtuminen ei vaikuta siihen tosiseikkaan, että tullivelallisen on maksettava kyseiset tullit (ks. em. yhdistetyt asiat Met-Trans ja Sagpol, tuomion 38 kohta).

30 Oikeudesta esittää todisteita rikkomuksen tai säännönvastaisuuden tosiasiallisesta tapahtumapaikasta on yhtäältä huomautettava, että soveltamisasetuksen 454 ja 455 artiklassa ei täsmennetä sitä, kenen on esitettävä tai kuka voi esittää nämä todisteet (ks. asia C-78/01, BGL, tuomio 23.9.2003, Kok., s. I-9543, 50 kohta).

31 Mainittujen todisteiden esittämiselle varatusta määräajasta on toisaalta todettava, että soveltamisasetuksen 454 artiklan 3 kohdan ensimmäisessä kohdassa viitataan lähinnä mainitun asetuksen 455 artiklan 2 kohtaan (ks. vastaavasti em. asia BGL, tuomion 64–66 kohta).

32 Unionin tuomioistuin on siten jo katsonut, että soveltamisasetuksen 454 ja 455 artiklan yhdistettyjen säännösten nojalla takaajayhdistyksellä on rikkomuksen tai säännönvastaisuuden tosiasiallista tapahtumapaikkaa koskevien todisteiden esittämistä varten kahden vuoden määräaika sille osoitetusta, kyseisestä rikkomuksesta tai säännönvastaisuudesta syntyneen tullivelan maksamista koskevasta vaatimuksesta lukien (ks. vastaavasti em. asia BGL, tuomion 73 kohta).

33 Tästä on kuitenkin huomautettava, että TIR-yleissopimuksen 11 artiklan 2 kappale, johon soveltamisasetuksen 455 artiklan 2 kohdassa viitataan ja joka on siis otettava huomioon tätä jälkimmäistä säännöstä tulkittaessa, on nimenomainen poikkeus tähän kahden vuoden määräaikaan, jos kyseisen rikkomuksen perustana olevat

tosiseikat on saatettu oikeuskäsittelyn alaisiksi. Tästä seuraa, että kun rikkomuksen tai säännönvastaisuuden tapahtumapaikka määritetään tuomioistuinmenettelyssä, tästä määräajasta voidaan poiketa, kuitenkin sillä edellytyksellä, että mainitut tosiseikat on saatettu oikeuskäsittelyn alaisiksi kahden vuoden kuluessa siitä, kun takaajayhdistys, joka on vastuussa alueesta, jolla rikkomus tai säännönvastaisuus on todettu, on saanut tiedon kyseisestä rikkomuksesta tai säännönvastaisuudesta.

34 Tässä tapauksessa ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee yhtäältä, että sen jälkeen, kun Saksan tulliviranomaiset totesivat, että Saksan alueelle TIR-carnet'lla tullut tavara ei ollut saapunut määräpaikkaansa, ne ilmoittivat kyseisestä säännönvastaisuudesta BGL:lle 17.1.1995 ennen kuin ne esittivät sille 26.2.1996 maksuvaatimuksen kyseisestä säännönvastaisuudesta syntyneistä tulleista.

35 Toisaalta Saksan tulliviranomaiset ilmoittivat todetusta säännönvastaisuudesta 17.1.1995 syyttäjälle, joka aloitti tutkinnan. Tätä seurannut tuomioistuinmenettely johti Landgericht Augsburgin 17.3.1998 antamaan tuomioon, jossa Espanjan alue yksilöitiin alueeksi, jolla pääasiassa kyseessä oleva tavara oli sääntöjenvastaisesti siirretty pois tullivalvonnasta.

36 Saksan tulliviranomaiset toimittivat 24.8.1998 juuri tämän tuomion Espanjan tulliviranomaisille.

37 Kaikista kyseisistä seikoista seuraa, että toisin kuin ASTIC väittää, on niin, että vaikka tuomio, jossa rikkomuksen tapahtumispaikka määritetään, on annettu yli kaksi vuotta sen jälkeen, kun maksuvaatimus osoitettiin BGL:lle, Saksan viranomaiset eivät ole kuitenkaan lainvastaisesti luopuneet Espanjan tulliviranomaisten hyväksi perimästä pääasiassa kyseessä olevaa tullivelkaa.

38 Pääasian tosiseikat ovat näet tulleet oikeuskäsittelyn alaisiksi Saksassa soveltamisasetuksen 454 ja 455 artiklan yhdistetyissä säännöksissä säädettyjen määräaikojen kuluessa ja tämän jälkeen kyseisestä menettelystä seuranneen tuomion takia Espanjan alue on vahvistettu kyseisen tullivelan synnyttäneen rikkomuksen tapahtumapaikaksi ja Saksan tulliviranomaisten toimivalta periä mainittu velka on näin ollen väistynyt siten, että se on vastedes Espanjan tulliviranomaisilla.

39 Tämän perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että soveltamisasetuksen 454 ja 455 artiklaa on tulkittava siten, että kun olettama, jonka mukaan toimivalta periä tullivelka on jäsenvaltiolla, jonka alueella TIR-kuljetuksen aikana tapahtunut rikkomus on todettu, väistyy sellaisen tuomion seurauksena, jossa todetaan, että kyseinen rikkomus on tapahtunut toisen jäsenvaltion alueella, toimivalta periä kyseinen velka siirtyy tämän jälkimmäisen valtion tulliviranomaisille sillä edellytyksellä, että kyseisen rikkomuksen tosiseikat on saatettu tuomioistuimen käsiteltäväksi kahden vuoden määräajan kuluessa siitä päivästä, jolloin siitä alueesta vastuulliselle takaajayhdistykselle, jolla sama rikkomus on todettu, on ilmoitettu rikkomuksesta.

Toinen, kolmas ja neljäs kysymys

40 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyytää näillä kysymyksillä vastausta siihen, voiko ASTIC vedota soveltamisasetuksen 454 artiklan 3 kohdassa ja 455 artiklan 1 kohdassa, TIR-yleissopimuksen 11 artiklan 1 kappaleessa sekä tullikoodeksin 221 artiklassa vahvistettuihin vanhentumisaikoihin riitauttaakseen Espanjan tulliviranomaisten sille esittämän maksuvaatimuksen. Kyseinen tuomioistuin haluaa myös saada selville ne seuraukset, jotka alun perin Saksan tulliviranomaisten aloittamalla menettelyllä voi olla kyseiselle maksuvaatimukselle.

41 Alustavasti on huomautettava, että soveltamisasetuksen 454 artiklan 3 kohta liittyy toimivaltaisen jäsenvaltion määrittämiselle asetettuun määräaikaan ja että tullikoodeksin 221 artiklan 3 kohdassa säädetään määräajasta, jonka päättymisen jälkeen tullivelkaa ei voida antaa enää tiedoksi velalliselle.

42 Näin ollen juuri soveltamisasetuksen 455 artiklan 1 kohdassa ja TIR-yleissopimuksen 11 artiklan 1 kappaleessa määritellään takaajayhdistystä koskevan perintävaatimuksen vanhentumisaika. Toimivaltaisilla viranomaisilla on siten oikeus vaatia takaajayhdistystä maksamaan tullivelka ainoastaan, jos ne ovat kirjallisesti ilmoittaneet tälle rikkomuksesta yhden vuoden kuluessa siitä päivästä, jolloin ne ovat hyväksyneet TIR-carnet'n.

43 Tässä tapauksessa ASTIC on saanut 13.1.1999 tiedoksi sen, että rikkomus on tapahtunut Espanjan alueella, vaikka Saksan tulliviranomaiset olivat hyväksyneet pääasiassa kyseessä olevan TIR-carnet'n 18.3.1994 eli yli neljä vuotta ennen kyseistä tiedonantoa.

44 ASTIC ei kuitenkaan voi väittää pääasian erityisissä olosuhteissa, että Espanjan tulliviranomaisten oikeus vaatia omasta puolestaan tullivelan maksamista taattuun määrään saakka on vanhentunut soveltamisasetuksen 455 artiklan 1 kohdan ja TIR-yleissopimuksen 11 artiklan 1 kappaleen perusteella.

45 Kyseisen maksuvaatimuksen vanhentumisen tunnustaminen pääasiassa vallitsevan kaltaisissa olosuhteissa johtaisi näet TIR-yleissopimuksella, tullikoodeksilla ja soveltamisasetuksella käyttöön otetun tullien kantamisjärjestelmän tehokkaan vaikutuksen kyseenalaistamiseen.

46 Soveltamisasetuksen 455 artiklan 1 kohdassa ja TIR-yleissopimuksen 11 artiklan 1 kappaleessa vahvistetun määräajan tavoitteena on siten varmistaa verojen ja maksujen kantamista koskevien säännösten yhdenmukainen ja joutuisa soveltaminen, jotta unioni saisi nopeasti ja tehokkaasti käyttöönsä unionin omat varat. Kyseisessä säännöksessä vahvistettua määräaikaa on tämän tavoitteen kannalta näin ollen pidettävä menettelysääntönä, joka on kohdistettu yksinomaan hallintoviranomaisille ja jolla pyritään varmistamaan se, että nämä viranomaiset toimivat asiassa mahdollisimman nopeasti (ks. analogisesti TIR-carnet'iden ja ATA-carnet'iden käytöstä passitusasiakirjoina yhteisössä annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 719/91 soveltamista koskevista säännöksistä 12.6.1991 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 1593/91 (EYVL L 148, s. 11) osalta asia C-161/08, Internationaal Verhuisen Transportbedrijf Jan de Lely, tuomio 14.5.2009, Kok., s. I-4075, 50 ja 51 kohta).

47 Vaikka tulliviranomaiset olisivat toimineet riittävän huolellisesti ja nopeasti, tällaisten tullien kantaminen olisi kuitenkin mahdotonta, jos sellaisen tuomioistuinmenettelyn takia, joka päättyy yli vuosi TIR-carnet'n hyväksymisen jälkeen, sen jäsenvaltion tulliviranomaisten, jossa rikkomus on todettu, toimivalta väistyisi soveltamisasetuksen 454 artiklan 3 kohdan ja sen 455 artiklan 2 kohdan perusteella sen jäsenvaltion tulliviranomaisten toimivallan hyväksi, jonka alueella rikkomus on tapahtunut, mutta jälkimmäiset tulliviranomaiset eivät pystyisi perimään tullivelkaa sen vuoksi, että mainittu TIR-carnet on hyväksytty yli vuosi sitten.

48 Tässä tilanteessa on huomautettava, että vaikka soveltamisasetuksen 451 artiklan mukaan unionin tullialuetta on TIR-carnet'n käyttöä koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen kannalta pidettävä yhtenä alueena, kaikilla 27 jäsenvaltiolla on kuitenkin omien tulliviranomaistensa kautta toimivalta periä alueellaan syntyneet tullivelat. Kussakin jäsenvaltiossa on lisäksi olemassa erityinen takaajayhdistys, joka on vastuussa kyseisen jäsenvaltion alueella TIR-kuljetustoimen yhteydessä syntyneiden tai

syntyneiksi oletettujen tullivelkojen maksamisesta. ASTICin kaltainen takaajayhdistys ei kuitenkaan voi hyötyä tästä hallinnollisesta hajaantumisesta estääkseen tällä perusteella tullien kantamisen takauksensa kohteena olevan vastuun määrään saakka.

49 Näin ollen on katsottava, että pääasian erityisissä olosuhteissa soveltamisasetuksen 455 artiklan 1 kohdassa ja TIR-yleissopimuksen 11 artiklan 1 kappaleessa vahvistettu yhden vuoden määräaika on alkanut kulua siitä päivästä, jolloin Espanjan tulliviranomaisille on ilmoitettu lainvoiman saaneesta tuomiosta, jossa yksilöidään Espanjan alue alueeksi, jolla rikkomus on tapahtunut.

50 Vaikutuksista, joita Saksan tulliviranomaisten aloittamalla menettelyllä on Espanjan tulliviranomaisten johtamaan menettelyyn, on todettava, ettei unionin tuomioistuimelle toimitetusta asiakirja-aineistosta ilmene, että Saksan tulliviranomaiset olisivat ryhtyneet tarvittaviin toimenpiteisiin BGL:lle osoittamansa maksuvaatimuksen panemiseksi täytäntöön.

51 Vaikka ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on todettava, että Saksan tulliviranomaiset ovat perineet kyseiseltä takaajayhdistykseltä takaisin osan maksettavista tulleista, on kuitenkin huomautettava, että soveltamisasetuksen 454 artiklan 3 kohdassa säädetään sellaisten tullien palauttamismenetelmästä, jotka sen jäsenvaltion tulliviranomaiset ovat jo kantaneet, jossa rikkomus on todettu, sen jäsenvaltion hyväksi, jossa rikkomus on tosiasiallisesti tapahtunut.

52 Toiseen, kolmanteen ja neljänteen kysymykseen on siis vastattava, että soveltamisasetuksen 455 artiklan 1 kohtaa ja TIR-yleissopimuksen 11 artiklan 1 kappaletta on tulkittava siten, että pääasiassa kyseessä olevan kaltaisissa olosuhteissa takaajayhdistys ei voi vedota kyseisissä säännöksissä vahvistettuun vanhentumisaikaan, jos sen jäsenvaltion tulliviranomaiset, jonka alueesta se on vastuussa, antavat sille yhden vuoden

kuluessa siitä päivästä, jolloin kyseisille viranomaisille on ilmoitettu lainvoiman saaneesta tuomiosta, jossa niiden toimivalta yksilöidään, tiedoksi tosiseikat, jotka ovat synnyttäneet tullivelan, joka sen on maksettava takauksensa kohteena olevan vastuun määrään saakka.

Oikeudenkäyntikulut

53 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (ensimmäinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Tietyistä yhteisön tullikoodeksista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä 2.7.1993 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 2454/93 454 ja 455 artiklaa on tulkittava siten, että kun olettama, jonka mukaan toimivalta periä tullivelka on jäsenvaltiolla, jonka alueella TIR-carnet'lla suoritetun kuljetuksen aikana tapahtunut rikkomus on todettu, väistyy sellaisen tuomion seurauksena, jossa todetaan, että kyseinen rikkomus on tapahtunut toisen jäsenvaltion alueella, toimivalta periä kyseinen velka siirtyy tämän jälkimmäisen valtion tulliviranomaisille sillä edellytyksellä, että rikkomuksen tosiseikat on saatettu tuomioistuimen käsiteltäväksi kahden vuoden määräajan kuluessa siitä

päivästä, jolloin siitä alueesta vastuulliselle takaajayhdistykselle, jolla sama rikkomus on todettu, on ilmoitettu rikkomuksesta.

2) Asetuksen N:o 2454/93 455 artiklan 1 kohtaa ja TIR-carnet'isiin merkittyjen tavaroiden kansainvälistä kuljetusta koskevan Genevessä 14.11.1975 allekirjoitetun tulliyleissopimuksen 11 artiklan 1 kappaletta on tulkittava siten, että pääasiassa kyseessä olevan kaltaisissa olosuhteissa takaajayhdistys ei voi vedota kyseisissä säännöksissä vahvistettuun vanhentumisaikaan, jos sen jäsenvaltion tulliviranomaiset, jonka alueesta se on vastuussa, antavat sille yhden vuoden kuluessa siitä päivästä, jolloin kyseisille viranomaisille on ilmoitettu lainvoiman saaneesta tuomiosta, jossa niiden toimivalta yksilöidään, tiedoksi tosiseikat, jotka ovat synnyttäneet tullivelan, joka sen on maksettava takauksensa kohteena olevan vastuun määrään saakka.

Allekirjoitukset