DOMSTOLENS DOM (Første Afdeling)
6. juni 1990 *

I sag C-17/89,

angående en anmodning, som Bundesfinanzhof i medfør af EØF-Traktatens artikel 177 har indgivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende sag,

Hauptzollamt Frankfurt am Main-Ost

mod

Deutsche Olivetti GmbH

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af artikel 8 og artikel 15 i Rådets forordning (EØF) nr. 1224/80 af 28. maj 1980 om varers toldværdi (EFT L 134, s. 1),

har

DOMSTOLEN (Første Afdeling),

sammensat af afdelingsformand M. Zuleeg, fungerende formand for Første Afdeling, og dommerne R. Joliet og G. C. Rodíguez Iglesias,

generaladvokat: G. Tesauro
justitssekretær: J.-G. Giraud

efter at der er afgivet indlæg af:

— Deutsche Olivetti GmbH ved advokat Dirk Krüger, Frankfurt,

* Processprog: tysk.

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved juridisk konsulent Jörn Sack, som befuldmægtiget, bistået af advokat Jean Imbach, Strasbourg,

på grundlag af retsmøderapporten og efter mundtlig forhandling den 7. februar 1990,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 28. marts 1990,

afsagt følgende

Dom

1 Ved kendelse af 14. december 1988, indgået til Domstolen den 23. januar 1989, har Bundesfinanzhof i medfør af EØF-Traktatens artikel 177 forelagt to præjudicielle spørgsmål vedrørende fortolkningen af artikel 8, stk. 1, litra e), i), i Rådets forordning (EØF) nr. 1224/80 af 28. maj 1980 om varers toldværdi (EFT L 134, s. 1).

2 Disse spørgsmål er blevet rejst under en retssag mellem Deutsche Olivetti GmbH og Hauptzollamt Frankfurt vedrørende opgørelse af transportomkostninger i forbindelse med en i maj 1982 foretagen indførsel af varer.

3 Olivetti havde købt de pågældende varer i Hongkong og havde med et speditionsfirma aftalt en samlet fragtsats for transporten heraf fra Hongkong til Frankfurt. Varerne, der var pakket i en container, blev transporteret ad søvejen til Hamburg, og derfra over land til Frankfurt.

4 I overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, og artikel 8, stk. 1, litra e), i), i forordningen om toldværdi lagde Olivetti i toldangivelsen til den pris, som faktisk er betalt eller skal betales for varerne, transport- og forsikringsomkostninger indtil indførselsstedet i Fællesskabets toldområde. De således angivne omkostninger blev beregnet ud fra en tarif, der sædvanligvis anvendes af en privat søfragtsvirksomhed for strækningen Hongkong-Hamburg.

5 Efter gennemførelse af en undersøgelse foretog Hauptzollamt en ny beregning af transportomkostningerne og afkrævede Olivetti betaling af supplerende told. Hauptzollamt henviste til toldværdiforordningens artikel 15, stk. 2, litra a), der bestemmer:

»Transporteres varer med samme type befordringsmiddel til et sted længere inde i Fællesskabets toldområde end indførselsstedet, opdeles transportomkostningerne forholdsmæssigt efter den tilbagelagte strækning uden for og inden for Fællesskabets toldområde, medmindre det over for toldvæsenet godtgøres, hvilke omkostninger der måtte være afholdt i henhold til en almindelig, bindende fragttarif for varernes transport til indførselsstedet i Fællesskabets toldområde«.

6 Hauptzollamt opdelte derfor de transportomkostninger, som Olivetti faktisk havde afholdt, forholdsmæssigt efter den tilbagelagte strækning uden for og inden for Fællesskabets toldområde. Procentsatsen for strækningen Hamburg-Frankfurt blev fordoblet på grund af de højere transportomkostninger inden for Fællesskabet.

7 Olivetti anlagde sag til prøvelse af denne afgørelse for Finanzgericht. Firmaet gjorde gældende, at artikel 15, stk. 2, litra a), kun finder anvendelse, når varer transporteres »med samme type befordringsmiddel til et sted længere inde i Fællesskabets toldområde end indførselsstedet«, hvilket ikke var tilfældet i denne sag, eftersom varerne først var blevet transporteret ad søvejen og derefter over land.

8 Da Finanzgericht gav Olivetti medhold, indbragte Hauptzollamt sagen for Bundesfinanzhof under anbringende af, at transporten i container måtte anses for et sådant »befordringsmiddel«.

9 Med henblik på at afgøre denne tvist har Bundesfinanzhof udsat sagen og forelagt Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Efter hvilke kriterier skal transportomkostningerne, der ifølge artikel 8, stk. 1, litra e), i forordning (EØF) nr. 1224/80 skal lægges til den pris, der faktisk er betalt eller skal betales, jfr. artikel 3, fastsættes, når importøren ved levering fob har betalt en samlet pris for transporten via indførselsstedet til et sted længere inde i Fællesskabet? Er det herved af betydning, om de i container indførte varer under hele transporten transporteredes i samme container?«

10 Vedrørende sagens faktiske omstændigheder, de relevante retsforskrifter samt parternes skriftlige indlæg for Domstolen henvises i øvrigt til retsmøderapporten. Disse omstændigheder omtales derfor kun i det følgende, såfremt det på de enkelte punkter er nødvendigt for forståelsen af Domstolens argumentation.

11 Det fremgår af sagen, at Bundesfinanzhof med disse spørgsmål for det første ønsker oplyst, om transport i container kan anses for et »befordringsmiddel«, jfr. toldværdiforordningens artikel 15, stk. 2, litra a), og i benægtende fald, hvorledes de i artikel 8, stk. 1, litra e), i), nævnte transportomkostninger skal beregnes, når importøren har betalt en samlet pris for transporten til et sted længere ind i Fællesskabets toldområde end indførselsstedet, og varerne er blevet transporteret med flere forskellige typer befordringsmidler.

Det første spørgsmål

12 Ifølge toldværdiforordningens artikel 15, stk. 1, indbefatter »toldværdien af indførte varer ... ikke transportomkostninger efter indførslen til Fællesskabets toldom-

råde, såfremt sådanne omkostninger er separat angivet i forhold til den pris, som faktisk er betalt eller skal betales for de indførte varer«. Denne bestemmelse gentager blot reglen i artikel 3, stk. 1, og artikel 8, stk. 1, litra e), i), hvorefter varernes transaktionsværdi skal forhøjes med transportomkostningerne indtil indførselsstedet i Fællesskabets toldområde.

13 Artikel 15, stk. 2, indeholder særlige bestemmelser vedrørende behandlingen af omkostninger i forbindelse med transport inden for Fællesskabet, når disse ikke klart udsondres fra transportomkostningerne uden for Fællesskabet. Ifølge artikel 15, stk. 2, litra a), opdeles transportomkostningerne forholdsmæssigt efter den tilbagelagte strækning uden for og inden for Fællesskabets toldområde, når varerne er blevet transporteret med samme type befordringsmiddel.

14 Anvendelsen af en forholdsmæssig opdeling af omkostningerne er kun mulig, når der for den samlede strækning gælder samme fragttarif eller i det mindste fragttariffer, der ikke afviger mærkbart fra hinanden. I sådanne tilfælde svarer den uden for Fællesskabet liggende procentsats af den samlede strækning til procentsatsen af de samlede omkostninger for transporten uden for Fællesskabet. Såfremt der derimod er blevet anvendt flere typer befordringsmidler, og dermed forskellige fragttariffer, består der ikke længere nogen direkte sammenhæng mellem den uden for Fællesskabet liggende andel af den samlede strækning og den hermed forbundne andel af de samlede omkostninger. I sådanne tilfælde ville en opdeling af omkostningerne efter den tilbagelagte strækning føre til vilkårlige og fiktive værdier, hvilket udtrykkeligt er forbudt i artikel 2, stk. 4, litra g), i toldværdiforordningen.

15 Heraf følger, at transport i container ikke udgør et befordringsmiddel i toldværdiforordningens artikel 15, stk. 2, litra a)'s forstand, eftersom den kan gennemføres på forskellige måder (ad landevej, med fly, med jernbane eller med skib), og transportomkostningerne varierer efter den valgte transportform.

16 Det første spørgsmål skal derfor besvares med, at transport i container ikke kan anses for et »befordringsmiddel«, jfr. artikel 15, stk. 2, litra a), i toldværdiforordningen.

Det andet spørgsmål

17 Da der ikke eksisterer en mere præcis ordning, skal omkostningerne i forbindelse med transport uden for Fællesskabet, som ifølge toldværdiforordningens artikel 3, stk. 1, er en del af varernes toldværdi, i medfør af forordningens artikel 2, stk. 3, fastsættes ifølge fremgangsmåder, der er forenelige med grundsætningerne og de almindelige bestemmelser i aftalen om anvendelsen af artikel VII i den almindelige overenskomst om told og udenrigshandel (offentliggjort som bilag til Rådets afgørelse 80/271/EØF af 10. december 1979 om indgåelse af de multilaterale aftaler, der er resultatet af handelsforhandlingerne 1973-79, EFT 1980 L 71, s. 1, herefter benævnt aftalen) og artikel VII i den almindelige overenskomst om told og udenrigshandel samt på grundlag af de oplysninger, der er tilgængelige i Fællesskabet.

18 Ifølge den femte betragtning til aftalen bør toldværdien ansættes efter enkle og rimelige kriterier, der er forenelige med handelspraksis.

19 Kommissionen har under hensyn til disse betragtninger gjort gældende, at transportomkostningerne indtil indførselsstedet i Fællesskabets toldområde forskriftsmæssigt skulle have været beregnet således, at der først skete en fastsættelse af den gyldige eller sædvanlige pris for den af varerne inden for Fællesskabet tilbagelagte strækning, hvorefter denne pris skulle fradrages de samlede transportomkostninger, som faktisk er betalt eller skal betales af importøren.

20 Den forelæggende ret har imidlertid afvist at anvende denne metode på grund af de fordrejninger, som den kan medføre, idet de faktiske enhedsomkostninger for transporten generelt falder med strækningens længde. Det bemærkes imidlertid, at dette argument i det væsentlige gælder for en uafbrudt strækning, der er tilbagelagt med det samme befordringsmiddel, hvilket tilfælde udtrykkeligt er reguleret i toldværdiforordningens artikel 15, stk. 2, litra a). Det fremgår imidlertid af besvarelsen af det første spørgsmål, at dette tilfælde ikke foreligger i denne sag.

21 Det må derfor tiltrædes, at det af Kommissionen foreslåede kriterium er i overensstemmelse med toldværdiforordningen og kan finde anvendelse ved opgørelsen af de transportomkostninger, der skal medregnes i toldværdien.

22 Bundesfinanzhof har i forelæggelseskendelsens grunde ligeledes rejst det spørgsmål, om transaktionsværdien skal forhøjes med transportomkostningerne uden for Fællesskabet, beregnet efter den fragttarif, der sædvanligvis anvendes for det pågældende befordringsmiddel.

23 Det bemærkes, at en sådan løsning udtrykkeligt er foreskrevet ved toldværdiforordningens artikel 15, stk. 2, litra c), for beregning af transportomkostninger i det tilfælde, hvor varer transporteres vederlagsfrit eller med køberens transportmiddel. Den kan ligeledes anvendes analogt i det tilfælde, som er nævnt i det andet spørgsmål.

24 Det må endelig konstateres, at de to ovenfor gennemgåede kriterier henviser til de fragttariffer, der sædvanligvis anvendes for det pågældende befordringsmiddel. I begge tilfælde drejer det sig altså om en skønsmæssig opgørelse af transportomkostningerne på grundlag af de oplysninger, der er tilgængelige i Fællesskabet. Det tilkommer de nationale myndigheder at anvende det kriterium, som er bedst egnet til at undgå vilkårlige eller fiktive værdier.

25 Det andet spørgsmål må derfor besvares således, at når en importør har betalt en samlet pris for transporten til et sted længere inde i Fællesskabets toldområde end indførselsstedet, og varerne er blevet transporteret med flere forskellige befordringsmidler, skal transportomkostningerne, jfr. toldværdiforordningens artikel 8, stk. 1, litra e), i), beregnes enten ved fra de omkostninger, der faktisk er betalt eller skal betales, at fradrage omkostningerne ved transporten inden for Fællesskabets toldområde, fastsat på grundlag af de sædvanligt anvendte fragttariffer, eller ved direkte på grundlag af de sædvanligt anvendte fragttariffer at fastlægge transportomkostningerne indtil indførselsstedet i Fællesskabets toldområde. Det tilkommer de nationale myndigheder at vælge det kriterium, der er bedst egnet til at undgå vilkårlige og fiktive værdier.

Sagens omkostninger

26 De udgifter, der er afholdt af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, som har afgivet indlæg for Domstolen, kan ikke godtgøres. Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

kender

DOMSTOLEN (Første Afdeling)

vedrørende de spørgsmål, som Bundesfinanzhof har forelagt ved kendelse af 14. december 1988, for ret:

1) **Transport i container kan ikke anses for et »befordringsmiddel«, jfr. artikel 15, stk. 2, litra a), i Rådets forordning (EØF) nr. 1224/80 af 28. maj 1980 om varers toldværdi (EFT L 134, s. 1).**

2) **Når en importør har betalt en samlet pris for transporten til et sted længere inde i Fællesskabets toldområde end indførselsstedet, og varerne er blevet transporteret med flere forskellige befordringsmidler, skal transportomkostningerne, jfr. toldværdiforordningens artikel 8, stk. 1, litra e), i), beregnes enten ved fra de omkostninger, der faktisk er betalt eller skal betales, at fradrage omkostningerne ved transporten inden for Fællesskabets toldområde, fastsat på grundlag af de sædvanligt anvendte fragttariffer, eller ved direkte på grundlag af de sædvanligt anvendte fragttariffer at fastlægge transportomkostningerne indtil indførselsstedet i Fællesskabets toldområde. Det tilkommer de nationale myndigheder at vælge det kriterium, der er bedst egnet til at undgå vilkårlige og fiktive værdier.**

Zuleeg Joliet Rodríguez Iglesias

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 6. juni 1990.

Fungerende formand for Første Afdeling

J.-G. Giraud
Justitssekretær

M. Zuleeg
Afdelingsformand