En forholdsmæssig opdeling af omkostningerne i henhold til den strækning, der er tilbagelagt uden for og inden for Fællesskabet, jfr. forordningens artikel 15, stk. 2, litra a), når varerne transporteres »med samme type befordringsmiddel« er udelukket, såfremt der er blevet anvendt flere typer befordringsmidler, og dermed forskellige fragttariffer. Transport i container kan ikke anses for et »befordringsmiddel« i denne bestemmelses forstand, da en sådan transport kan gennemføres på forskellige måder, og de dermed forbundne omkostninger varierer efter den valgte transportstrækning.

RETSMØDERAPPORT
i sag C-17/89 *

I — Faktiske omstændigheder og retsforhandlinger

Deutsche Olivetti GmbH købte regnemaskiner med leveringsbetingelse »fob Hongkong«. Firmaet aftalte en samlet fragtsats (5 583,03 DM) med et tysk speditionsfirma for transporten fra Hongkong til Frankfurt. Varerne, der var pakket i en container, blev transporteret ad søvejen til Hamburg og derfra over land til Frankfurt.

I angivelsen vedrørende varernes toldværdi lagde Olivetti til den pris, der faktisk var betalt for varerne (»transaktionsværdien«), transport- og forsikringsomkostninger indtil varernes indførselssted i Fællesskabets toldområde, jfr. artikel 3 og artikel 8, stk. 1, litra e), i Rådets forordning nr. 1224/80 af 28. maj 1980. Firmaet beregnede transportomkostningerne til 3 624,32 DM på grundlag af Evergreen Container Lines søfragttarif.

Efter gennemførelse af en undersøgelse hos Olivetti krævede Hauptzollamt ved afgørelse af 30. maj 1984 betaling af supplerende told. Hauptzollamt foretog en fornyet beregning af transportomkostningerne i henhold til forordningens 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.«

De samlede transportomkostninger, som Olivetti havde betalt for transporten, blev

* Processprog: tysk.

opdelt forholdsmæssigt efter den strækning, der var tilbagelagt uden for og inden for Fællesskabet (18 305 km: 510 km). Den tilbagelagte strækning mellem Hamburg og Frankfurt udgør således 2,70% af den samlede strækning. Denne procentsats blev fordoblet på grund af de højere transportomkostninger inden for Fællesskabet for stykgods, hvilket førte til en procentsats på 5,40% for indenlandsk transport og på 94,60% (dvs. 5 281,55 DM) for transporten uden for Fællesskabet. Da dette beløb var 1 657,23 DM højere end det angivne beløb, gav det anledning til en supplerende told på 220,40 DM.

Olivetti anfægtede denne afgørelse for Finanzgericht under anbringende af, at forordningens artikel 15, stk. 2, litra a), der foreskriver forholdsmæssig opdeling af transportomkostningerne, kun finder anvendelse, når varerne transporteres »med samme type befordringsmiddel« til et sted længere inde i Fællesskabet end indførselsstedet. I det foreliggende tilfælde er varerne ankommet til Hamburg ad søvejen og er derfra blevet transporteret over land. Den generelt anvendte søfartstarif skulle derfor have været lagt til grund. Finanzgericht gav Olivetti medhold med den begrundelse, at varerne åbenbart var blevet udladet af containeren i Hamburg, hvorfor der ikke kunne være tale om en uafbrudt transport i container.

Hauptzollamt indgav revisionsanke for Bundesfinanzhof under anbringende af, at der var sket tilsidesættelse af procedureforskrifter for Finanzgericht. Ifølge Hauptzollamt er det ikke bevist, at varerne blev udladet i Hamburg. Maskinerne forblev nemlig i den samme container under den samlede strækning fra Hongkong til Frankfurt. Desuden har Finanzgericht foretaget en urigtig fortolkning af begrebet »befordringsmiddel« i forordningens artikel 15, stk. 2; transporten i container skal anses for et sådant »befordringsmiddel«.

Olivetti gjorde heroverfor gældende, at transport i container ikke udgør et »befordringsmiddel«; spørgsmålet om, hvorvidt varerne er blevet udladet i Hamburg, er derfor uden interesse.

Ifølge Bundesfinanzhof skal der ved beregningen af transportomkostningerne tages hensyn til det beløb, som Olivetti faktisk har betalt for den samlede strækning Hongkong-Frankfurt, idet der fra dette beløb skal fradrages omkostningerne for transporten inden for Fællesskabet. Der opstår kun tvivl om, efter hvilke kriterier dette fradrag skal foretages.

Bundesfinanzhof fandt, at forordningens artikel 15, stk. 1, der fra toldværdien undtager transportomkostninger efter indførslen til Fællesskabets toldområde, såfremt sådanne omkostninger er separat angivet i forhold til den pris, som faktisk er betalt, ikke fandt anvendelse, eftersom den kun omfatter de tilfælde, hvor den betalte pris omfatter transportomkostningerne (cif-pris). Artikel 15, stk. 2, finder dog i princippet anvendelse i de tilfælde, hvor transportomkostningerne indregnes i fakturaprisen (og i hvilke tilfælde artikel 15, stk. 1, derfor ikke finder anvendelse).

Der opstår yderligere det problem, om transport i container er et »befordringsmiddel« i artikel 15, stk. 2's forstand (selv om man går ud fra, at transporten er sket uden afbrydelse i den samme container fra Hong-

kong til Frankfurt). Bundesfinanzhof mener, at dette begreb henviser til de omgivelser, hvori transporten gennemføres (ad søvejen, luftvejen, etc.). Selv om containeren altså skulle anses for et befordringsmiddel, kan den ikke anses for en særlig transportart. Det ville i øvrigt være ulogisk at opdele omkostningerne forholdsmæssigt i de tilfælde, hvor transporten er blevet gennemført i samme container, men via transportarter, hvis omkostninger afviger stærkt fra hinanden.

Såfremt artikel 15, stk. 2, ikke skulle være umiddelbart anvendelig i det foreliggende tilfælde, ville det være nødvendigt at finde andre kriterier for at beregne det beløb, der ifølge artikel 8, stk. 1, litra e), skal henregnes til fakturaprisen. Bundesfinanzhof har herved anført tre muligheder. For det første en analog anvendelse af artikel 15, stk. 2 (svarende til den af Hauptzollamt anvendte metode), hvilket ville føre til en forholdsmæssig opdeling af transportomkostningerne i forhold til den strækning, der er tilbagelagt uden for og inden for Fællesskabets område, og til anvendelsen af en justeringskoefficient for at tage hensyn til de forskellige omkostninger ved de to transportarter. Den anden løsning er den, som Olivetti gør gældende: i mangel af en generel bindende fragttarif kan der lægges en tarif til grund, som genspejler de sædvanligt fakturerede priser for strækningen. Endelig har Bundesfinanzhof henvist til muligheden for, at der i den af Olivetti betalte pris fradrages transportomkostningerne for strækningen Hamburg-Frankfurt i henhold til den gældende tyske fragttarif. Bundesfinanzhof afviser dog denne løsning, da den ville føre til en fordrejning af omkostningerne for strækningen uden for Fællesskabet, eftersom omkostningerne pr. strækningsenhed sædvanligvis falder med længden af den samlede transportstrækning.

Bundesfinanzhof har ved kendelse af 14. december 1988, registreret på Domstolens Justitskontor den 23. januar 1989, anmodet Domstolen om en præjudiciel afgørelse af følgende 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?«

II — Retsforhandlinger for Domstolen

I medfør af artikel 20 i protokollen vedrørende statutten for EØF-Domstolen er der indgivet skriftlige indlæg den 24. april 1989 af Deutsche Olivetti GmbH, ved advokat Dirk Krüger, og den 21. april 1989 af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved juridisk konsulent Jörn Sack, bistået af advokat Jean Imbach, Strasbourg.

På grundlag af den refererende dommers rapport og efter at have hørt generaladvokaten har Domstolen besluttet at indlede den mundtlige forhandling uden forudgående bevisførelse.

III — Sammenfatning af de skriftlige indlæg for Domstolen

— *Transport i container*

Olivetti og *Kommissionen* har begge anført, at transport i container ikke er et »befordringsmiddel«, jfr. forordningens artikel 15, stk. 2, litra a), og at denne bestemmelse derfor ikke finder anvendelse i det foreliggende tilfælde.

Kommissionen har anført, at anvendelsen af artikel 15, stk. 2, litra a), der går ud fra det princip, at der skal anvendes samme tarif for hele den tilbagelagte strækning, vil føre til meget vilkårlige resultater, da det gør en stor forskel, om en container transporteres med skib eller fly.

Olivetti har gjort gældende, at det heller ikke kan antages, at transport i container er et befordringsmiddel, for således at muliggøre en analog anvendelse af artikel 15, stk. 2, litra a), da dette ville føre til unøjagtige værdiansættelser.

— *Kriterierne for beregning af transportomkostninger*

Olivetti har indledningsvis gjort gældende, at forordningen har til formål at indføre et retfærdigt, ensartet og neutralt system til ansættelse af toldværdien. I denne sammenhæng forbyder artikel 2, stk. 4, litra g), at toldværdien fastsættes på grundlag af vilkårlige eller fiktive værdier; det er tværtimod foreskrevet i artikel 8, stk. 2, at tillæg til den pris, som faktisk er betalt, såsom transportomkostninger, kun kan baseres på grundlag af objektive og målelige oplysninger. Toldmyndighederne må altså hverken selv anslå varernes værdi eller kræve af den, der foretager toldanmeldelse, at vedkommende angiver således anslåede værdier.

Olivetti har gjort gældende, at firmaets toldangivelse faktisk var baseret på objektive og målelige oplysninger. Firmaet har betalt 126 USD pr. kubikmeter for strækningen Hongkong-Frankfurt og har angivet et beløb på 85 USD for søfragt på grundlag af en skrivelse fra det speditionsfirma, der foretog transporten. Olivetti er derfor af den opfattelse, at da det har foretaget en korrekt angivelse af transportomkostningerne, er der intet grundlag for den af Hauptzollamt foretagne ansættelse. Såfremt Hauptzollamt havde næret tvivl med hensyn til det angivne beløb, kunne det i henhold til forordningens artikel 10 have foretaget undersøgelser hos speditionsfirmaet.

Under alle omstændigheder indebærer Hauptzollamts adfærd, og især den af Hauptzollamt anvendte justeringskoefficient, en hensyntagen til vilkårlige eller fiktive værdier, som ikke er tilladt i henhold til forordningens bestemmelser. Da justeringskoefficienterne er blevet aftalt mellem toldmyndigheden og anmelderen, vil dette kunne føre til forskellige toldværdier for tilsvarende tilfælde.

Olivetti har derfor foreslået, at det første spørgsmål besvares således:

»Såfremt transportomkostningerne er blevet beregnet efter en ensartet overtagelsessats,

og indførslen ikke er sket ved hjælp af samme type befordringsmiddel, skal de transportomkostninger, der faktisk er opstået indtil indførselsstedet, medregnes i varens pris ved fastsættelsen af toldværdien i henhold til forordningens artikel 3, sammenholdt med artikel 8.

Forordningens artikel 15, stk. 2, litra a), finder kun anvendelse, når de importerede varer er blevet transporteret med samme type befordringsmiddel til et sted længere inde i Fællesskabet end indførselsstedet.«

Kommissionens indlæg på dette punkt tager udgangspunkt i forordningens artikel 15, stk. 1, der bestemmer, at toldværdien ikke indbefatter transportomkostninger efter indførslen til Fællesskabets toldområde, såfremt disse omkostninger ikke er indeholdt i varernes transaktionsværdi. Denne bestemmelse, som i modsætning til Bundesfinanzhof's opfattelse ikke er begrænset til cif-køb, giver imidlertid ingen holdepunkter for løsningen af det foreliggende tilfælde.

Da det er udelukket at anvende artikel 15, stk. 2, litra a), står der kun den mulighed tilbage at anvende forordningens artikel 2, stk. 3, der bestemmer, at hvis toldværdien ikke kan fastsættes i henhold til artiklerne 3-7, skal den fastsættes ifølge rimelige fremgangsmåder, der er forenelige med grundsætningerne og de almindelige bestemmelser i artikel VII i GATT og i aftalen om anvendelsen af denne artikel i GATT (jfr. EFT L 71 af 17.3.1980, s. 1).

Kommissionen indrømmer, at denne artikel kun formelt vedrører fastsættelsen af transaktionsværdien, men er dog af den opfattelse, at den ved en retslig lakune også finder anvendelse på andre af toldværdiens elementer. Aftalen og forordningen har begge til formål at fastslå toldværdien på grundlag af faktiske omkostninger og ikke på grundlag af fiktive værdier.

Af denne grund er Kommissionen af den opfattelse, at det beløb, som Olivetti har angivet, ikke var rimeligt i artikel 2, stk. 3's forstand. Dette beløb var baseret på en tarif, som end ikke er bindende, og som ikke tager hensyn til de omkostninger, der skal betales til speditøren for dennes ydelser.

Da artikel 2, stk. 3, udtrykkelig henviser til »oplysninger [der er] tilgængelige i Fællesskabet«, må der foretages en konkret beregning af den pris, der er fastsat for strækningen inden for Fællesskabet (Hamburg-Frankfurt) og herfra fradrages det beløb, der er betalt for strækningen Hongkong-Frankfurt. Denne fremgangsmåde synes at være i overensstemmelse med Domstolens dom af 10. december 1985 i sag 290/84 (Hauptzollamt Schweinfurt mod Mainfrucht, Sml. 1985, s. 3909). Den er i øvrigt også den rimeligste, fordi anmelderen kan henvende sig til sin speditør for at få fastslået det nøjagtige beløb af transportomkostningerne inden for Fællesskabet, såfremt han mener, at det af toldmyndighederne fastsatte beløb er urigtigt.

Kommissionen har tilføjet, at der fra de samlede transportomkostninger også skal fradrages de inden for Fællesskabet opståede speditionsomkostninger og omkostninger i forbindelse med omladning.

Kommissionen har derfor foreslået, at Bundesfinanzhofs første spørgsmål besvares således:

»Når en importør med en transportvirksomhed har aftalt en samlet pris for transporten indtil bestemmelsesstedet i Fællesskabet, og når der er blevet anvendt forskellige befordringsmidler inden for og uden for Fællesskabets toldområde, skal de transportomkostninger, der skal lægges til den pris, der faktisk er betalt eller skal betales for en vare, jfr. artikel 8, stk. 1, litra e), i), i forordning (EØF) nr. 1224/80, i mangel af en mere specifik bestemmelse i artikel 15, beregnes efter principperne i samme forordnings artikel 2, stk. 3. Dette betyder, at de transportomkostninger, der er afholdt inden for Fællesskabet, samt de omkostninger, der ligeledes er afholdt inden for Fællesskabet, for andre ydelser, som er forbundet med transporten, skal fradrages de samlede omkostninger, der er aftalt for transporten. I denne sammenhæng kan det ikke spille nogen rolle, om varerne er blevet omladet på Fællesskabets toldområde eller ej. I mangel af konkrete bevisdokumenter skal der anvendes de gyldige eller sædvanligt anvendte tariffer«.

R. Joliet
Refererende dommer