ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)
της 15ης Δεκεμβρίου 2004 *

Στην υπόθεση C-272/03

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ που υπέβαλε το Bundesfinanzhof (Γερμανία), με απόφαση της 13ης Μαΐου 2003, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 24 Ιουνίου 2003, στη διαδικασία

Hauptzollamt Neubrandenburg

κατά

Jens Christian Siig, ενεργούντος υπό την εμπορική επωνυμία «Internationale Transport» Export-Import,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους R. Silva de Lapuerta, πρόεδρο τμήματος, C. Gulmann και R. Schintgen (εισηγητή), δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

γενικός εισαγγελέας: A. Tizzano,
γραμματέας: R. Grass,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— ο Christian Siig, εκπροσωπούμενος από τον F. Bähring, Rechtsanwalt,

— η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον J. M. Braguglia, επικουρούμενο από τον G. de Bellis, avvocato dello Stato,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον J. C. Schieferer,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 670, στοιχείο ο', και 718, παράγραφος 3, στοιχείο δ', του κανονισμού (ΕΟΚ). 2454/93 της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου 1993, για τον καθορισμό ορισμένων

διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 2913/92 του Συμβουλίου για τη θέσπιση του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 253, σ. 1, στο εξής: κανονισμός εφαρμογής).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ του J. C. Siig, που ασκεί τις δραστηριότητές του υπό την εμπορική επωνυμία «Internationale Transport» Export-Import (στο εξής: J. C. Siig), και του Hauptzollamt Neubrandenburg (κεντρικού τελωνείου του Neubrandenburg, στο εξής: Hauptzollamt) σχετικά με την επιβολή δασμών και φόρου προστιθεμένης αξίας (στο εξής: ΦΠΑ) κατά την εισαγωγή.

Το νομικό πλαίσιο

3 Το άρθρο 137 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2913/92 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 1992, περί θεσπίσεως κοινοτικού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 302, σ. 1, στο εξής: τελωνειακός κώδικας), ορίζει τα ακόλουθα:

«Το καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής επιτρέπει τη χρησιμοποίηση στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας, με ολική ή μερική απαλλαγή από τους εισαγωγικούς δασμούς και χωρίς να υπόκεινται σε μέτρα εμπορικής πολιτικής, μη κοινοτικών εμπορευμάτων που πρόκειται να επανεξαχθούν, χωρίς να έχουν υποστεί μεταποιήσεις, εξαιρουμένης της φυσιολογικής φθοράς τους λόγω χρήσεως.»

4 Το άρθρο 141 του τελωνειακού κώδικα έχει ως εξής:

«Οι περιπτώσεις και οι ειδικοί όροι υπό τους οποίους είναι δυνατή η εφαρμογή του καθεστώτος της προσωρινής εισαγωγής με ολική απαλλαγή από τους εισαγωγικούς δασμούς, καθορίζονται με τη διαδικασία της [οικείας] επιτροπής.»

5 Το άρθρο 204, παράγραφος 1, του τελωνειακού κώδικα έχει ως ακολούθως:

«Τελωνειακή οφειλή κατά την εισαγωγή γεννάται:

α) από τη μη εκτέλεση μιας από τις υποχρεώσεις τις οποίες συνεπάγεται, για εμπόρευμα υποκείμενο σε εισαγωγικούς δασμούς, η παραμονή του σε προσωρινή εναπόθεση ή η χρησιμοποίηση του τελωνειακού καθεστώτος υπό το οποίο έχει τεθεί, ή

β) από τη μη τήρηση ενός από τους όρους που έχουν καθοριστεί για την υπαγωγή εμπορεύματος υπό το καθεστώς αυτό, ή για την έγκριση μειωμένου ή μηδενικού εισαγωγικού δασμού λόγω της χρησιμοποίησης του εμπορεύματος για ειδικούς σκοπούς,

σε περιπτώσεις άλλες από εκείνες που αναφέρονται στο άρθρο 203, εκτός αν αποδειχθεί ότι οι παραλείψεις αυτές δεν είχαν πραγματικές συνέπειες για την ορθή λειτουργία της προσωρινής εναπόθεσης ή του σχετικού τελωνειακού καθεστώτος.»

6 Κατά το άρθρο 239, παράγραφος 1, του τελωνειακού κώδικα:

«Η επιστροφή ή η διαγραφή εισαγωγικών ή εξαγωγικών δασμών είναι δυνατή σε περιπτώσεις διαφορετικές από εκείνες που αναφέρονται στα άρθρο 236, 237 και 238, οι οποίες:

— καθορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία της [οικείας] επιτροπής,

— προκύπτουν από περιστάσεις που δεν συνεπάγονται ούτε δόλο ούτε πρόδηλη αμέλεια εκ μέρους του ενδιαφερόμενου. Οι καταστάσεις στις οποίες μπορεί να εφαρμοστεί η διάταξη αυτή, καθώς και οι λεπτομέρειες της διαδικασίας που πρέπει να ακολουθείται καθορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία της επιτροπής. Η επιστροφή ή διαγραφή είναι δυνατόν να υπόκειται σε ειδικούς όρους.»

7 Το άρθρο 670 του κανονισμού εφαρμογής ορίζει ότι:

«Κατά την έννοια του παρόντος κεφαλαίου, νοούνται ως:

[...]

ε) *εμπορική χρήση*: η χρησιμοποίηση μεταφορικού μέσου για τη μεταφορά προσώπων εξ επαχθούς αιτίας ή η βιομηχανική ή εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων, έστω και εξ επαχθούς αιτίας·

[...]

ο) *εσωτερική κυκλοφορία*: η μεταφορά των ατόμων που επιβιβάζονται ή των εμπορευμάτων που φορτώνονται στο εσωτερικό του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας για να αποβιβαστούν ή να εκφορτωθούν στο εσωτερικό του εδάφους αυτού.»

8 Το άρθρο 718 του κανονισμού εφαρμογής προβλέπει τα εξής:

«1. Στο καθεστώς προσωρινής εισαγωγής υπάγονται τα οδικά οχήματα εμπορικής χρήσης.

2. Κατά την έννοια του παρόντος άρθρου, ως «οχήματα» νοούνται όλα τα οδικά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκούμενων οχημάτων που μπορούν να προσαρτηθούν σ' αυτά.

3. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, η υπαγωγή στο καθεστώς προσωρινής εισαγωγής που αναφέρεται στην παράγραφο 1 προϋποθέτει ότι τα οχήματα:

[...]

δ) χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μεταφορά που έχει αφετηρία ή προορισμό εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας.

[...]

5. Τα οχήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 είναι δυνατό να παραμένουν στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας, υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 3, κατά το χρονικό διάστημα που είναι αναγκαίο για τη διεκπεραίωση πράξεων για τις οποίες απαιτείται προσωρινή εισαγωγή, όπως η μεταφορά, η αποβίβαση ή η επιβίβαση επιβατών, καθώς και η εκφόρτωση ή η φόρτωση εμπορευμάτων, η μεταφορά και η συντήρηση.

[...]

7. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 3:

[...]

γ) τα οχήματα επαγγελματικής χρήσης είναι δυνατό να χρησιμοποιούνται για την εσωτερική κυκλοφορία, εφόσον αυτό προβλέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα των μεταφορών, όσον αφορά, ιδίως, τους όρους πρόσβασης και εκτέλεσης αυτών των μεταφορών.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

9 Ο J. C. Siig, ο οποίος διατηρεί ατομική επιχείρηση μεταφορών στην Πολωνία, διαθέτει τρία ρυμουλκά οχήματα. Το Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (γερμανικό ομοσπονδιακό Υπουργείο Μεταφορών, Οικισμού και Στεγάσεως) του χορήγησε στις 25 Μαΐου 2000 άδεια διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ της Γερμανίας και της Πολωνίας, καθώς και διαμετακομίσεως μέσω της γερμανικής επικράτειας, για το ρυμουλκό όχημα με την πολωνική πινακίδα κυκλοφορίας GWN 3247. Η άδεια αυτή όριζε ως ημερομηνία εισόδου την 4η Ιουνίου 2000, ως τόπο εκφορτώσεως το Viborg της Δανίας, ως ημερομηνία επανόδου την 6η Ιουνίου 2000 και ως χώρα εκφορτώσεως την Πολωνία.

10 Το ως άνω ρυμουλκό όχημα και το αρθρωτό ρυμουλκούμενο (ημιρυμουλκούμενο) με την πολωνική πινακίδα κυκλοφορίας VB 4064 εισήχθησαν στις 4 Ιουνίου 2000 στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας. Τα μεταφερόμενα εμπορεύματα προορίζονταν για παραλήπτη στη Δανία. Μετά την εκφόρτωση των εμπορευμάτων, το ημιρυμουλκούμενο φορτώθηκε στις 6 Ιουνίου 2000 στο Flensburg (Γερμανία) με εμπορεύματα τα οποία προορίζονταν για επιχείρηση εγκατεστημένη στη Βαρσοβία (Πολωνία). Στις 7 Ιουνίου 2000 το ημιρυμουλκούμενο στάθμευσε σε ανοιχτό χώρο της επιχειρήσεως Agroservice στο Penkun (Γερμανία), ενώ το ρυμουλκό όχημα με την πινακίδα κυκλοφορίας GWN 3247 εξήλθε κενό από το τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας, δηλαδή χωρίς το ημιρυμουλκούμενο, κατευθυνόμενο προς την Πολωνία. Στις 8 Ιουνίου 2000 ένα άλλο ρυμουλκό όχημα, με πολωνική πινακίδα SML 3525, εισήχθη στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας. Το όχημα αυτό παρέλαβε το ως άνω ημιρυμουλκούμενο και το μετέφερε, στις 9 Ιουνίου 2000, μέσω του τελωνείου τού Eberswalde (Γερμανία), στη Βαρσοβία, όπου έφθασε στον παραλήπτη του στις 12 Ιουνίου 2000.

11 Βάσει εκτιμήσεως της αξίας του ρυμουλκού οχήματος με την πινακίδα κυκλοφορίας GWN 3247, με πράξη βεβαιώσεως φόρου της 18ης Αυγούστου 2000 το Hauptzollamt ζήτησε από τον J. C. Siig την καταβολή δασμών ύψους 2 240

γερμανικών μάρκων (DEM) και φόρου κύκλου εργασιών κατά την εισαγωγή ύψους 2 598,40 DEM, λόγω της διενέργειας μεταφοράς εμπορευμάτων εντός της γερμανικής επικράτειας. Κατόπιν απορρίψεως της διοικητικής ενστάσεώς του κατά της ως άνω πράξεως βεβαιώσεως, ο J. C. Siig άσκησε προσφυγή ενώπιον του Finanzgericht (Γερμανία). Το δικαστήριο αυτό δέχθηκε την προσφυγή με την αιτιολογία ότι ο J. C. Siig δεν παρέβη καμία από τις υποχρεώσεις που απέρρεαν από το τελωνειακό καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής, στο οποίο υπήχθησαν το ρυμουλκό όχημα και το ημιρυμουλκούμενο χωριστά κατά τη διέλευση των συνόρων του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας.

12 Κατά το Finanzgericht, ο J. C. Siig τήρησε το άρθρο 718, παράγραφος 3, στοιχείο δ΄, του κανονισμού εφαρμογής, δεδομένου ότι το αποφασιστικό στοιχείο για την εκτίμηση του νομίμου της σχετικής δραστηριότητας είναι η μεταφορά του εμπορεύματος για την οποία χρησιμοποιήθηκε στο μεταφορικό μέσο. Πράγματι, κατά το άρθρο 670, στοιχείο ο΄, του κανονισμού εφαρμογής, ως «εσωτερική κυκλοφορία» νοείται η μεταφορά εμπορευμάτων που φορτώνονται εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας προκειμένου να εκφορτωθούν εντός του ιδίου εδάφους. Όμως, το ρυμουλκό όχημα χρησιμοποιήθηκε, με το ημιρυμουλκούμενο, για να πραγματοποιήσει, αφενός, μεταφορά η οποία άρχισε εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας και περατώθηκε εντός του εδάφους αυτού και, αφετέρου, για μεταφορά η οποία άρχισε εντός του τελωνειακού αυτού εδάφους και περατώθηκε εκτός αυτού. Η στάθμευση του ημιρυμουλκούμενου σε χώρο σταθμεύσεως στο Penkun διέκοψε μόνον για ένα σύντομο χρονικό διάστημα το καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής.

13 Το Hauptzollamt άσκησε αναίρεση («Revision») κατά της ως άνω αποφάσεως, ισχυριζόμενο ότι, σε αντίθεση με την άποψη του Finanzgericht, το αποφασιστικό κριτήριο δεν είναι ο τελικός προορισμός των μεταφερόμενων εμπορευμάτων αλλά το μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιήθηκε συγκεκριμένα. Η εκφόρτωση ενός ρυμουλκού προσδιορίζεται από τον ειδικό τρόπο κατασκευής του: το ημιρυμουλκούμενο είτε εκφορτώνεται είτε αποσυνδέεται από το ρυμουλκό μαζί με τα εμπορεύματα που περιέχει. Στην υπο κρίση υπόθεση είναι αληθές ότι η μεταφορά διεκόπη μόνον όσον αφορά το ημιρυμουλκούμενο. Εντούτοις, το ρυμουλκό

εκφορτώθηκε στο Penkun, οπότε χρησιμοποιήθηκε κατά παράβαση του άρθρου 718, παράγραφος 3, στοιχείο δ΄, του κανονισμού εφαρμογής.

14 Θεωρώντας ότι η εκκρεμής ενώπιόν του διαφορά απαιτούσε ερμηνεία του κανονισμού εφαρμογής, το Bundesfinanzhof αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει την έννοια το άρθρο 718, παράγραφος 3, στοιχείο δ΄, σε συνδυασμό με το άρθρο 670, στοιχείο ο΄, του κανονισμού [εφαρμογής] ότι απαγορεύει τη χρήση ρυμουλκού οχήματος ταξινομημένου εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας για τη μεταφορά ημιρυμουλκούμενου από τόπο εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας, όπου το ημιρυμουλκούμενο φορτώνεται με εμπορεύματα, σε άλλο τόπο εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας, όπου το ρυμουλκούμενο σταθμεύει απλώς, προκειμένου να μεταφερθεί ακολούθως με άλλο ρυμουλκό όχημα στον παραλήπτη των εμπορευμάτων, ο οποίος είναι εγκατεστημένος εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

15 Για να δοθεί απάντηση στο υποβαλλόμενο ερώτημα πρέπει να σημειωθεί καταρχάς ότι το άρθρο 718, παράγραφος 3, στοιχείο δ΄, του κανονισμού εφαρμογής, περιλαμβάνεται στο σημείο α), που φέρει τον τίτλο «Οδικά μεταφορικά μέσα», του υποτμήματος (επιμέρους τμήματος) 1, «Περιπτώσεις και προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να παρασχεθεί η προσωρινή εισαγωγή με πλήρη απαλλαγή», του τμήματος 3, «Προσωρινή εισαγωγή μεταφορικών μέσων», του κεφαλαίου 5, με τον τίτλο «Καθεστώς προσωρινής εισαγωγής», ενώ το άρθρο 670, στοιχείο ο΄, του ίδιου

κανονισμού περιλαμβάνεται στο τμήμα 1, που έχει τον τίτλο «Γενικές διατάξεις», του ως άνω κεφαλαίου 5.

16 Εξ αυτών συνάγεται ότι το άρθρο 718 του κανονισμού εφαρμογής πρέπει να θεωρηθεί ως ειδική διάταξη (lex specialis) σε σχέση με το άρθρο 670 του ίδιου κανονισμού, οπότε η πρώτη υπερέχει της δεύτερης στις περιπτώσεις τις οποίες σκοπεί ρητά να ρυθμίσει, δηλαδή προκειμένου περί της εφαρμογής του καθεστώτος της προσωρινής εισαγωγής μεταφορικού μέσου όπως του επίμαχου στην κύρια δίκη.

17 Στη συνέχεια, είναι σημαντικό να υπομνησθεί ότι το άρθρο 718, παράγραφος 3, στοιχείο δ', του κανονισμού εφαρμογής ορίζει ότι, για να μπορεί να υπαχθεί ένα μεταφορικό μέσο στο καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής, πρέπει να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για μεταφορά η οποία αρχίζει ή περατώνεται εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας.

18 Επομένως, η δυνατότητα υπαγωγής στο καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής αποτελεί άμεση συνάρτηση της μέσω του εμπλεκόμενου οχήματος πραγματοποιήσεως μιας συγκεκριμένης μεταφοράς, δηλαδή μεταφοράς κατά την οποία το ως άνω όχημα και τα μεταφερόμενα εμπορεύματα ή άτομα διασχίζουν τα εξωτερικά σύνορα της Κοινότητας.

19 Η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται από τα άρθρα 718, παράγραφος 5, 722, παράγραφος 2 (όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές), και 723, παράγραφος 2 (όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές), του κανονισμού εφαρμογής, από τα οποία προκύπτει ότι η προσωρινή εσαγωγή ενός μεταφορικού μέσου χορηγείται μόνον για τον χρόνο που είναι αναγκαίος για την πραγματοποίηση της μεταφοράς για την οποία ζητήθηκε.

20 Επομένως, το αποφασιστικό στοιχείο είναι η ίδια η μεταφορά που πραγματοποιήθηκε με το επίμαχο μεταφορικό μέσο και όχι ο τελικός προορισμός των μεταφερόμενων εμπορευμάτων ή επιβατών.

21 Ναι μεν, όπως σημειώνει η Επιτροπή, από τον ορισμό της εννοίας της «εσωτερικής μεταφοράς» που περιλαμβάνεται στο άρθρο 670, στοιχείο ο΄, του κανονισμού εφαρμογής προκύπτει ότι ο τελικός προορισμός των μεταφερόμενων με κάποιο μεταφορικό μέσο εμπορευμάτων ή επιβατών είναι αποφασιστικής σημασίας προκειμένου να προσδιοριστεί αν πρόκειται για εσωτερική μεταφορά, όμως το εφαρμοστέο κριτήριο για την υπαγωγή στο καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής εξακολουθεί να είναι η πραγματοποίηση διασυνοριακής μεταφοράς μέσω του οχήματος αυτού, όπως απορρέει από το άρθρο 718, παράγραφος 3, στοιχείο δ΄, του κανονισμού εφαρμογής.

22 Συναφώς, πρέπει να διευκρινιστεί ότι, όταν χορηγείται η προσωρινή εισαγωγή για συγκεκριμένη μεταφορά η οποία πρέπει να πραγματοποιηθεί με όχημα που υπάγεται στο ίδιο καθεστώς, δεν αρκεί το όχημα αυτό να χρησιμοποιείται μόνο για το τμήμα της διαδρομής εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας. Το εν λόγω όχημα πρέπει να χρησιμοποιείται για να διασχίσουν τα σύνορα του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας τα μεταφερόμενα εμπορεύματα ή άτομα και δεν μπορεί να περιορίζεται στη μεταφορά των ως άνω εμπορευμάτων ή ατόμων μέχρι τα σύνορα αυτά.

23 Τέλος, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η αντίθετη ερμηνεία, κατά την οποία το αποφασιστικό κριτήριο για τον προσδιορισμό τού αν η μεταφορά που πραγματοποιήθηκε με όχημα υπαγόμενο στο καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής είναι μεταφορά η οποία αρχίζει ή περατώνεται εκτός του τελωνειακού εδάφους της

Κοινότητας εξαρτάται αποκλειστικά από το αν το μεταφερόμενο σε δεδομένη στιγμή με το οικείο όχημα εμπόρευμα διέσχισε πράγματι τα σύνορα του ως άνω εδάφους, ανεξάρτητα από το όχημα αυτό, χωρίς να απαιτείται να διασχίσουν ταυτόχρονα τα σύνορα αυτά το όχημα και το μεταφερόμενο εμπόρευμα, θα στερούσε το άρθρο 718, παράγραφος 3, στοιχείο δ΄, του κανονισμού εφαρμογής από την πρακτική αποτελεσματικότητά του.

24 Πράγματι, τίποτα δεν θα εμπόδιζε τον μεταφορέα να εισαγάγει ένα ρυμουλκό υπό το καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής και να το χρησιμοποιεί αποκλειστικά για μεταφορές εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας από τη στιγμή που εξασφαλίζεται ότι τα ημιρυμουλκούμενα και το φορτίο τους είτε προέρχονται από χώρα εκτός Κοινότητας είτε προορίζονται για μια τέτοια χώρα.

25 Εντούτοις, πρέπει να προστεθεί, αφενός, ότι, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 204 του τελωνειακού κώδικα, καμία τελωνειακή οφειλή δεν γεννάται αν αποδεικνύεται ότι η προσαπτόμενη στον διασαφιστή ενέργεια δεν είχε πραγματικές συνέπειες για την ορθή λειτουργία του σχετικού τελωνειακού καθεστώτος. Αφετέρου, ακόμα και στην περίπτωση που μια τελωνειακή οφειλή γεννάται κατ' εφαρμογή της διατάξεως αυτής, ο τελωνειακός κώδικας προβλέπει μια διαδικασία, στο άρθρο 239, που παρέχει τη δυνατότητα σε διασαφιστή όπως αυτός της υποθέσεως της κύριας δίκης να επιτύχει υπό ορισμένες προϋποθέσεις τη διαγραφή ή την επιστροφή των επίμαχων δασμών.

26 Από το σύνολο των ανωτέρω σκέψεων προκύπτει ότι τα άρθρα 718, παράγραφος 3, στοιχείο δ΄, και 670, στοιχείο ο΄, του κανονισμού εφαρμογής έχουν την έννοια ότι απαγορεύουν τη χρησιμοποίηση ενός ρυμουλκού οχήματος ταξινομημένου εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας για τη μεταφορά ημιρυμουλκούμενου από τόπο εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας, όπου αυτό φορτώνεται με εμπορεύματα, σε άλλον τόπο εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας, όπου αυτό απλώς σταθμεύει προκειμένου να μεταφερθεί ακολούθως από άλλο ρυμουλκό όχημα στον παραλήπτη των εμπορευμάτων, ο οποίος είναι εγκατεστημένος εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας.

Επί των δικαστικών εξόδων

27 Δεδομένου ότι η διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πέμπτο τμήμα) αποφαίνεται:

Τα άρθρα 718, παράγραφος 3, στοιχείο δ', και 670, στοιχείο ο', του κανονισμού (ΕΟΚ) 2454/93 της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου, 1993 για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 2913/92 του Συμβουλίου για τη θέσπιση του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα, έχουν την έννοια ότι απαγορεύουν τη χρησιμοποίηση ενός ρυμουλκού οχήματος ταξινομημένου εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας για τη μεταφορά ημιρυμουλκούμενου από τόπο εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας, όπου αυτό φορτώνεται με εμπορεύματα, σε άλλον τόπο εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας, όπου αυτό απλώς σταθμεύει προκειμένου να μεταφερθεί ακολούθως από άλλο ρυμουλκό όχημα στον παραλήπτη των εμπορευμάτων, ο οποίος είναι εγκατεστημένος εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας.

(υπογραφές)