WYROK TRYBUNAŁU (piąta izba)
z dnia 15 grudnia 2004 r. *

W sprawie C-272/03

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Bundesfinanzhof (Niemcy), postanowieniem z dnia 13 maja 2003 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 24 czerwca 2003 r., w postępowaniu:

Hauptzollamt Neubrandenburg

przeciwko

Jensowi Christianowi Siigowi, działającemu pod firmą „Internationale Transport" Export-Import,

TRYBUNAŁ (piąta izba),

w składzie: R. Silva de Lapuerta, prezes izby, C. Gulmann i R. Schintgen (sprawozdawca), sędziowie,

* Język postępowania: niemiecki.

rzecznik generalny: A. Tizzano,
sekretarz: R. Grass,

uwzględniając procedurę pisemną,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu Christiana Siiga przez F. Bähringa, Rechtsanwalt,

— w imieniu rządu włoskiego przez J. M. Braguglię, działającego w charakterze pełnomocnika, wspieranego przez G. de Bellisa, avvocato dello Stato,

— w imieniu Komisji Wspólnot Europejskich przez J. C. Schieferera, działającego w charakterze pełnomocnika,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 670 lit. p) i art. 718 ust. 3 lit. d) rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG)

nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz.U. L 253, str. 1, zwanego dalej „rozporządzeniem wykonawczym").

2 Wniosek ten został złożony w postępowaniu w sprawie sporu między J. Ch. Siigiem, prowadzącym działalność pod firmą „Internationale Transport" Export-Import (zwanym dalej „J. Ch. Siigiem") a Hauptzollamt Neubrandenburg (głównym urzędem celnym w Neubrandenburgu, zwanym dalej „Hauptzollamt") dotyczącego pobrania cła przywozowego i podatku od wartości dodanej (zwanego dalej „VAT").

Ramy prawne

3 Artykuł 137 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz.U. L 302, str. 1, zwany dalej „kodeksem celnym") stanowi:

„Procedura odprawy czasowej pozwala na wykorzystanie na obszarze celnym Wspólnoty towarów niewspólnotowych przeznaczonych do powrotnego wywozu bez dokonywania żadnych zmian, z wyjątkiem wynikającego ze zużycia obniżenia ich wartości, z całkowitym lub częściowym zwolnieniem z należności celnych przywozowych i bez stosowania wobec nich środków polityki handlowej".

4 Artykuł 141 kodeksu celnego ma brzmienie następujące:

„Przypadki i szczególne warunki stosowania procedury odprawy czasowej z całkowitym zwolnieniem z należności celnych przywozowych określane są zgodnie z procedurą komitetu".

5 Artykuł 204 ust. 1 kodeksu celnego stanowi:

„Dług celny w przywozie powstaje w wyniku:

a) niewykonania jednego z obowiązków wynikających z czasowego składowania towaru podlegającego należnościom przywozowym lub ze stosowania procedury celnej, którą towar ten został objęty; lub

b) niedopełnienia jednego z warunków wymaganych do objęcia towaru procedurą lub do zastosowania obniżonych bądź zerowych stawek należności celnych przywozowych ze względu na przeznaczenie towaru,

w przypadkach innych niż te określone w art. 203, chyba że zostanie potwierdzone, iż uchybienia te nie miały rzeczywistego wpływu na prawidłowe przeprowadzenie składowania czasowego lub odpowiedniej procedury celnej".

6 Zgodnie z art. 239 ust. 1 kodeksu celnego:

„Należności celne przywozowe lub należności celne wywozowe podlegają zwrotowi lub umorzeniu w sytuacjach innych niż te, określone w art. 236, 237 i 238:

— określonych zgodnie z procedurą komitetu;

— wynikających z okoliczności nie spowodowanych świadomym działaniem ani ewidentnym zaniedbaniem osoby zainteresowanej. Przypadki, w których można zastosować ten przepis, jak również tryb postępowania, określane są zgodnie z procedurą komitetu. Dokonanie zwrotu lub umorzenia może zostać uzależnione od szczególnych warunków".

7 Artykuł 670 rozporządzenia wykonawczego stanowi:

„Do celów niniejszego rozdziału:

[...]

e) *użytek handlowy* oznacza: wykorzystywanie środka transportu do odpłatnego transportu osób lub odpłatnego bądź przemysłowego lub handlowego przewozu towarów za opłatą lub bezpłatnie;

[...]

p) *ruch wewnętrzny* oznacza: przewóz osób zabranych lub towarów załadowanych na obszarze celnym Wspólnoty i mających wysiąść lub zostać wyładowanymi na tym obszarze".

8 Artykuł 718 rozporządzenia wykonawczego przewiduje, że:

„1. Z procedury odprawy czasowej mogą korzystać pojazdy drogowe do użytku handlowego.

2. Do celów niniejszego artykułu pojazdy oznaczają wszystkie pojazdy drogowe, włącznie z ich przyczepami, które mogą zostać dołączone do takich pojazdów.

3. Bez uszczerbku dla ust. 4 korzystanie z procedury odprawy czasowej określonej w ust. 1 uzależnione jest od warunku, aby pojazdy były:

[...]

d) wykorzystywane wyłącznie do transportu rozpoczynającego się lub kończącego poza obszarem celnym Wspólnoty.

[...]

5. Pojazdy określone w ust. 1 mogą pozostawać na obszarze celnym Wspólnoty, z zastrzeżeniem warunków ustanowionych w ust. 3, przez okres niezbędny do zrealizowania operacji, w związku z którymi zabiega się o udzielenie pozwolenia na korzystanie z odprawy czasowej, takimi jak przewóz, umieszczenie podróżnych w środku transportu i wysadzenie ich, załadunek i wyładunek towarów, transport i konserwacja.

[...]

7. W drodze odstępstwa od ust. 3:

[...]

c) pojazdy do użytku handlowego mogą być używane w ruchu wewnętrznym, jeżeli obowiązujące przepisy transportowe, odnoszące się w szczególności do warunków jego dostępności i wykonywania, przewidują taką możliwość".

Postępowanie przed sądem krajowym i pytanie prejudycjalne

9 J. Ch. Siig, prowadzący jako podmiot indywidualny przedsiębiorstwo transportowe na terenie Polski, posiada trzy ciągniki siodłowe. W dniu 25 maja 2000 r. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (federalne ministerstwo transportu, budownictwa i mieszkalnictwa) wydało mu zezwolenie na międzynarodowy przewóz towarów między Niemcami a Polską, a także na tranzyt przez terytorium Niemiec ciągnika siodłowego o polskim numerze rejestracyjnym GWN 3247. Zezwolenie to wskazywało dzień 4 czerwca 2000 r. jako datę wjazdu, Viborg w Danii jako miejsce wyładunku, dzień 6 czerwca 2000 r. jako datę powrotu oraz Polskę jako kraj wyładunku.

10 Wymieniony ciągnik oraz naczepa o polskim numerze rejestracyjnym VB 4064 wjechały w dniu 4 czerwca 2000 r. na obszar celny Wspólnoty. Przewożone towary przeznaczone były dla nabywcy mającego siedzibę w Danii. Po wyładowaniu towarów naczepa została załadowana w dniu 6 czerwca 2000 r. we Flensburgu (Niemcy) towarami przeznaczonymi dla przedsiębiorstwa mającego siedzibę w Warszawie (Polska). W dniu 7 czerwca 2000 r. naczepa została zaparkowana na terenie należącym do przedsiębiorstwa Agroservice w Penkun (Niemcy), a ciągnik o polskim numerze rejestracyjnym GWN 3247 opuścił bez naczepy obszar celny Wspólnoty i wjechał do Polski. W dniu 8 czerwca 2000 r. inny ciągnik, o polskim numerze rejestracyjnym SML 3525, wjechał na terytorium Wspólnoty. Do ciągnika tego doczepiono pozostawioną uprzednio naczepę i przewieziono ją w dniu 9 czerwca 2000 r., via urząd celny w Eberswalde (Niemcy), do Warszawy, gdzie dotarła do odbiorcy w dniu 12 czerwca 2000 r.

11 Decyzją z dnia 18 sierpnia 2000 r. Hauptzollamt zażądał od J. Ch. Siiga, na podstawie szacunkowej wartości ciągnika o polskim numerze rejestracyjnym GWN 3247, zapłaty należności celnych w wysokości 2240 DEM oraz podatku VAT od przywozu

w wysokości 2598,40 DEM, z tytułu dokonania, w dniu 7 czerwca 2000 r., przewozu towarów na terytorium Niemiec. Ponieważ odwołanie J. Ch. Siiga od tej decyzji zostało oddalone, zaskarżył on ją do Finanzgericht (Niemcy). Sąd ten uwzględnił skargę, uznawszy, że J. Ch. Siig nie naruszył żadnego z zobowiązań wynikających z procedury odprawy czasowej, jakiej ciągnik i naczepa zostały, osobno, poddane po przekroczeniu granicy obszaru celnego Wspólnoty.

12 Zdaniem Finanzgericht, J. Ch. Siig działał w zgodzie z art. 718 ust. 3 lit. d) rozporządzenia wykonawczego, gdyż elementem rozstrzygającym przy ocenie zgodności z prawem badanej działalności jest przewóz towarów, do którego środek transportu był używany. Zgodnie bowiem z art. 670 lit. p) rozporządzenia wykonawczego przez „ruch wewnętrzny" należy rozumieć przewóz towarów załadowanych na obszarze celnym Wspólnoty i mających zostać wyładowanymi na tym obszarze. Tymczasem ciągnik z naczepą był używany, najpierw, do transportu rozpoczętego poza obszarem celnym Wspólnoty i zakończonego na tym obszarze, a następnie do transportu rozpoczętego na tym obszarze i zakończonego poza jego granicami. Okoliczność, że naczepa była przez dwa dni zaparkowana w Penkun, spowodowała jedynie krótką przerwę w procedurze odprawy czasowej.

13 Hauptzollamt wniósł „Revision" od tego orzeczenia, podnosząc, że odmiennie od twierdzenia Finanzgericht, kryterium rozstrzygającym nie jest ostateczne miejsce przeznaczenia przewożonych towarów, lecz użyty do przewozu konkretny środek transportu. Rozładunek ciągnika może polegać, ze względu na jego specyficzną konstrukcję, albo na rozładowaniu naczepy, albo na odczepieniu jej od ciągnika wraz z ładunkiem. Jego zdaniem w tym przypadku rzeczywiście nastąpiła jedynie przerwa w przewozie, jeżeli chodzi o naczepę. Jednakże ciągnik został rozładowany

w Penkun, co oznacza jego wykorzystanie z naruszeniem art. 718 ust. lit. d) rozporządzenia wykonawczego.

14 Uznawszy, że zawisły przed nim spór wymaga dokonania wykładni rozporządzenia wykonawczego, Bundesfinanzhof postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy przepisy art. 718 ust. 3 lit. d) w związku z art. 670 lit. p) rozporządzenia [wykonawczego] należy interpretować w ten sposób, że zabraniają one używania ciągnika siodłowego zarejestrowanego poza obszarem celnym Wspólnoty do transportu naczepy z miejsca znajdującego się na obszarze celnym Wspólnoty, gdzie została ona załadowana, do innego miejsca na obszarze celnym Wspólnoty, gdzie zostaje ona jedynie zaparkowana w celu przewiezienia jej następnie do odbiorcy towarów mającego siedzibę poza obszarem celnym Wspólnoty za pomocą innego ciągnika siodłowego?".

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

15 Udzielając odpowiedzi na postawione pytanie, należy przede wszystkim podkreślić, że art. 718 ust. 3 lit. d) rozporządzenia wykonawczego znajduje się w pkt a), zatytułowanym „Środki transportu drogowego" podsekcji 1 „Odprawa czasowa z całkowitym zwolnieniem: zakres i warunki" sekcji 3 „Odprawa czasowa środków transportu" rozdziału 5 zatytułowanego „Odprawa czasowa", podczas gdy art. 670

lit. p) tego rozporządzenia znajduje się w sekcji 1, zatytułowanej „Przepisy ogólne" rozdziału 5.

16 Stąd art. 718 rozporządzenia wykonawczego należy uznać za przepis szczególny (lex specialis) w stosunku do art. 670 tego rozporządzenia, który w związku z tym ma pierwszeństwo przed tym drugim przepisem w sytuacjach, które reguluje w sposób specyficzny, to jest stosowania odprawy czasowej do środków transportu tego rodzaju, jak w sprawie przed sądem krajowym.

17 Należy następnie przypomnieć, że art. 718 ust. 3 lit. d) rozporządzenia wykonawczego stanowi, iż warunkiem objęcia środka transportu drogowego procedurą odprawy czasowej jest wykorzystywanie go wyłącznie do przewozu mającego punkt początkowy lub docelowy poza obszarem celnym Wspólnoty.

18 Jak zatem z powyższego wynika, możliwość skorzystania z procedury odprawy czasowej jest bezpośrednio uzależniona od wykonywania przy użyciu danego pojazdu ściśle określonego przewozu, tj. przewozu związanego z przekroczeniem przez ten pojazd i przewożone towary lub osoby zewnętrznej granicy obszaru celnego Wspólnoty.

19 Interpretację tę wzmacniają przepisy art. 718 ust. 5, art. 722 ust. 2 (w odniesieniu do transportu lotniczego) oraz art. 723 ust. 2 (w odniesieniu do żeglugi morskiej) rozporządzenia wykonawczego, które ograniczają okres odprawy czasowej do czasu trwania operacji przewozu, w związku z którą odprawa ta została dokonana.

20 Zatem to sama operacja przewozu wykonywana za przy użyciu danego środka transportu jest czynnikiem rozstrzygającym, a nie miejsce przeznaczenia przewożonych towarów lub osób.

21 Wprawdzie, zgodnie z twierdzeniem Komisji, z zawartej w art. 670 lit. p) rozporządzenia wykonawczego definicji pojęcia „ruchu wewnętrznego" rzeczywiście wynika, że miejsce przeznaczenia towarów lub osób przewożonych przy użyciu środka transportu ma rozstrzygające znaczenie dla ustalenia, czy chodzi o ruch wewnętrzny, tym niemniej kryterium rozstrzygającym o zastosowaniu procedury odprawy czasowej pozostaje, zgodnie z art. 718 ust. 3 lit. d) rozporządzenia wykonawczego, wykonanie przewozu transgranicznego za pomocą przedmiotowego pojazdu.

22 Trzeba przy tym sprecyzować, że gdy procedura odprawy czasowej zostanie zastosowana w celu wykonania określonej operacji transportowej za pomocą objętego tą odprawą środka transportu, nie wystarczy, by pojazd ten wykonał przewóz jedynie na części trasy znajdującej się wewnątrz obszaru celnego Wspólnoty. Przewożone towary lub osoby muszą przekroczyć za pomocą tego pojazdu granicę celną Wspólnoty, nie może on zaś służyć wyłącznie do dowiezienia towarów lub osób do tej granicy.

23 Należy wreszcie stwierdzić, że odmienna interpretacja, zgodnie z którą rozstrzygnięcie, czy przewóz dokonany za pomocą pojazdu korzystającego z odprawy czasowej ma punkt początkowy lub docelowy poza obszarem celnym Wspólnoty uzależnione jest wyłącznie od przekroczenia granicy tego terytorium, niezależnie od

samego pojazdu, przez towar przewożony w jakimś momencie tym pojazdem i nie jest związane z przekroczeniem granicy jednocześnie przez pojazd i przewożony nim towar, pozbawiłaby art. 718 ust. lit. d) rozporządzenia wykonawczego wszelkiej skuteczności.

24 Nic bowiem nie stałoby na przeszkodzie temu, żeby przedsiębiorca transportowy wprowadził ciągnik w ramach odprawy czasowej i używał go do przewozów wewnątrz obszaru celnego Wspólnoty, o ile tylko naczepy i ładunek pochodziłyby spoza terytorium wspólnotowego lub miały tam miejsce przeznaczenia.

25 Jednakże dodać trzeba, po pierwsze, że zgodnie z art. 204 kodeksu celnego, dług celny nie powstaje, jeżeli zostanie potwierdzone, iż uchybienie zarzucane zobowiązanemu nie miało rzeczywistego wpływu na prawidłowe przeprowadzenie odpowiedniej procedury celnej. Po drugie, nawet w wypadku powstania długu celnego zgodnie z tym przepisem, kodeks celny ustanawia, w art. 239, procedurę pozwalającą osobie zainteresowanej, takiej jak występująca w postępowaniu przed sądem krajowym, otrzymać pod pewnymi warunkami zwrot lub umorzenie należności.

26 Jak wynika z całości powyższych rozważań, art. 718 ust. 3 lit. d) oraz art. 670 lit. p) rozporządzenia wykonawczego należy interpretować w ten sposób, że zabraniają one używania ciągnika siodłowego zarejestrowanego poza obszarem celnym Wspólnoty do transportu naczepy z miejsca znajdującego się na obszarze celnym Wspólnoty, gdzie została ona załadowana, do innego miejsca na obszarze celnym Wspólnoty, gdzie zostaje ona jedynie zaparkowana, w celu przewiezienia jej następnie do odbiorcy towarów mającego siedzibę poza obszarem celnym Wspólnoty przy użyciu innego ciągnika siodłowego.

W przedmiocie kosztów

27 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem; do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (piąta izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 718 ust. 3 lit. d) oraz art. 670 lit. p) rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny należy interpretować w ten sposób, że zabraniają one używania ciągnika siodłowego zarejestrowanego poza obszarem celnym Wspólnoty do transportu naczepy z miejsca znajdującego się na obszarze celnym Wspólnoty, gdzie została ona załadowana, do innego miejsca na obszarze celnym Wspólnoty, gdzie zostaje ona jedynie zaparkowana, w celu przewiezienia jej następnie do odbiorcy towarów mającego siedzibę poza obszarem celnym Wspólnoty przy użyciu innego ciągnika siodłowego.

Podpisy