URTEIL DES GERICHTSHOFS (Vierte Kammer)

16. Juni 2011 *

In der Rechtssache C-351/10

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Verwaltungsgerichtshof (Österreich) mit Entscheidung vom 24. Juni 2010, beim Gerichtshof eingegangen am 12. Juli 2010, in dem Verfahren

Zollamt Linz Wels

gegen

Laki DOOEL

erlässt

DER GERICHTSHOF (Vierte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten J.-C. Bonichot, der Richter K. Schiemann und L. Bay Larsen, der Richterin C. Toader (Berichterstatterin) sowie des Richters E. Jarašiūnas,

* Verfahrenssprache: Deutsch.

Generalanwalt: N. Jääskinen,
Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

— der Laki DOOEL, vertreten durch Rechtsanwalt R. Burghofer,

— der österreichischen Regierung, vertreten durch C. Pesendorfer als Bevollmächtigte,

— der griechischen Regierung, vertreten durch K. Paraskevopoulou, I. Pouli und I. Bakopoulos als Bevollmächtigte,

— der Europäischen Kommission, vertreten durch A. Caeiros und B.-R. Killmann als Bevollmächtigte,

aufgrund des nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Art. 555 Abs. 1 Buchst. c und 558 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (ABl. L 253, S. 1) in der durch die Verordnung (EG) Nr. 993/2001 der Kommission vom 4. Mai 2001 (ABl. L 141, S. 1) geänderten Fassung (im Folgenden: Durchführungsverordnung) sowie von Art. 61 der Richtlinie 2006/112/EG des Rates vom 28. November 2006 über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem (ABl. L 347, S. 1, im Folgenden: Mehrwertsteuerrichtlinie).

2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen dem Zollamt Linz Wels und der Laki DOOEL (im Folgenden: Laki), einem in der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien ansässigen Transportunternehmen, wegen des Zolles und der Einfuhrumsatzsteuer, die diesem Unternehmen für die Einfuhr eines Sattelfahrzeugs in das Gebiet der Union nach dem Verfahren der vorübergehenden Verwendung mit vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben vorgeschrieben wurden.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

Der Zollkodex

3 Die Bestimmungen des Titels IV Kapitel 2 Abschnitt 3 Teil F der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (ABl. L 302, S. 1) in der durch die Verordnung (EG) Nr. 2700/2000 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2000 (ABl. L 311, S. 17) geänderten Fassung (im Folgenden: Zollkodex) legen die Regeln für das Verfahren der vorübergehenden Verwendung unter vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben fest.

4 Art. 137 in Titel IV des Zollkodex bestimmt:

„Im Verfahren der vorübergehenden Verwendung können Nichtgemeinschaftswaren, die zur Wiederausfuhr bestimmt sind, ohne dass sie, abgesehen von der normalen Wertminderung aufgrund des von ihnen gemachten Gebrauchs, Veränderungen erfahren hätten, unter vollständiger oder teilweiser Befreiung von den Einfuhrabgaben, und ohne dass sie handelspolitischen Maßnahmen unterliegen, im Zollgebiet der Gemeinschaft verwendet werden."

5 Titel VII Kapitel 2 des Zollkodex enthält die Bestimmungen über das Entstehen einer Zollschuld.

6 Art. 204 in Titel VII des Zollkodex sieht vor:

„(1) Eine Einfuhrzollschuld entsteht, wenn in anderen als den in Artikel 203 genannten Fällen

a) eine der Pflichten nicht erfüllt wird, die sich bei einer einfuhrabgabenpflichtigen Ware aus deren vorübergehender Verwahrung oder aus der Inanspruchnahme des Zollverfahrens, in das sie übergeführt worden ist, ergeben,

oder

b) eine der Voraussetzungen für die Überführung einer Ware in das betreffende Verfahren oder für die Gewährung eines ermäßigten Einfuhrabgabensatzes oder einer Einfuhrabgabenfreiheit aufgrund der Verwendung der Ware zu besonderen Zwecken nicht erfüllt wird,

…

(2) Die Zollschuld entsteht in dem Zeitpunkt, in dem die Pflicht, deren Nichterfüllung die Zollschuld entstehen lässt, nicht mehr erfüllt wird, oder dem Zeitpunkt, in dem die Ware in das betreffende Zollverfahren übergeführt worden ist, wenn sich nachträglich herausstellt, dass eine der Voraussetzungen für die Überführung dieser Ware in das Verfahren oder für die Gewährung eines ermäßigten Einfuhrabgabensatzes oder einer Einfuhrabgabenfreiheit aufgrund der Verwendung der Ware zu besonderen Zwecken nicht wirklich erfüllt war."

7 Art. 215 des Zollkodex bestimmt:

„(1) Die Zollschuld entsteht:

— an dem Ort, an dem der Tatbestand eintritt, der die Zollschuld entstehen lässt;

…“

Die Durchführungsverordnung

8 Art. 232 der Durchführungsverordnung legt die Regeln über das Verfahren der vorübergehenden Verwendung unter vollständiger Befreiung u. a. für Beförderungsmittel fest. In ihm heißt es:

„(1) Zollanmeldungen zur vorübergehenden Verwendung können für folgende Waren durch eine Willensäußerung im Sinne des Artikels 233 nach Maßgabe des Artikels 579 abgegeben werden, sofern sie nicht schriftlich oder mündlich angemeldet werden:

…

b) in den Artikeln 556 bis 561 genannte Beförderungsmittel;

…“

9 In Titel III Kapitel 5 Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 der Durchführungsverordnung, der die Art. 555 bis 562 enthält, werden die Voraussetzungen für die vollständige Befreiung von den Einfuhrabgaben in Bezug auf die Beförderungsmittel festgelegt, die unter das Zollverfahren der vorübergehenden Verwendung fallen.

10 Art. 555 der Durchführungsverordnung sieht vor:

„(1) Für diesen Unterabschnitt gelten folgende Definitionen:

…

c) ‚Binnenverkehr': die Beförderung von Personen oder Waren, die im Zollgebiet der Gemeinschaft einsteigen oder geladen werden, um in diesem Gebiet wieder auszusteigen oder ausgeladen zu werden.

…"

11 Art. 558 der Verordnung sieht vor:

„(1) Die vorübergehende Verwendung mit vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben wird für im Straßen-, Schienen- oder Luftverkehr und in der See- und Binnenschifffahrt eingesetzte Beförderungsmittel bewilligt, die

…

c) bei gewerblicher Verwendung und mit Ausnahme von Schienenbeförderungsmitteln nur für Beförderungen verwendet werden, die außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft beginnen oder enden; sie können jedoch im Binnenverkehr eingesetzt werden, sofern die im Bereich des Verkehrs geltenden Vorschriften, insbesondere diejenigen betreffend die Voraussetzung für den Marktzugang und die Durchführung von Beförderungen, es vorsehen.

…“

Die Mehrwertsteuerrichtlinie

12 Was die Mehrwertsteuer bei der Einfuhr von Gegenständen betrifft, bestimmt Art. 61 der Mehrwertsteuerrichtlinie:

„Abweichend von Artikel 60 erfolgt bei einem Gegenstand, der sich nicht im freien Verkehr befindet und der vom Zeitpunkt seiner Verbringung in die Gemeinschaft einem Verfahren oder einer sonstigen Regelung im Sinne des Artikels 156, der Regelung der vorübergehenden Verwendung bei vollständiger Befreiung von Einfuhrabgaben oder dem externen Versandverfahren unterliegt, die Einfuhr in dem Mitgliedstaat, in dessen Gebiet der Gegenstand nicht mehr diesem Verfahren oder der sonstigen Regelung unterliegt.

…“

Das System der CEMT-Genehmigungen

13 Mit einer Resolution des Rates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT), der aus 42 Mitgliedern besteht, darunter alle Mitgliedstaaten der Union, vom 14. Juni 1973 wurde ein Kontingentsystem für den internationalen

Straßengüterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten eingeführt. Nach diesem System können die zuständigen Behörden eine Genehmigung auf der Grundlage des jeweiligen nationalen Kontingents erteilen (im Folgenden: CEMT-Genehmigung).

14 Aus dem dem Leitfaden für die Verwendung des CEMT-Kontingents beigefügten Formular für diese Genehmigung geht hervor, dass danach die gewerbliche Beförderung von Gütern zwischen Lade- und Entladeorten in zwei Mitgliedstaaten dieser Konferenz und Leerfahrten mit den Fahrzeugen im gesamten Gebiet dieser Mitgliedstaaten erlaubt sind.

Nationales Recht

15 Aus dem Vorlagebeschluss geht hervor, dass nach § 7 Abs. 1 des Güterbeförderungsgesetzes 1995 (BGBl. 593/1995, im Folgenden: GütbefG) Unternehmern, die nach den im Staat des Standorts ihres Unternehmens geltenden Vorschriften zur Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen befugt und Inhaber u. a. einer CEMT-Genehmigung sind, gestattet ist, Güter in das Bundesgebiet oder durch das Bundesgebiet hindurch oder von innerhalb des Bundesgebiets liegenden Orten in das Ausland zu befördern.

16 Nach § 9 Abs. 1 GütbefG hat der Unternehmer dafür zu sorgen, dass die Nachweise über die nach § 7 Abs. 1 verlangten Berechtigungen bei jeder Güterbeförderung über die Grenze während der gesamten Fahrt vollständig ausgefüllt und erforderlichenfalls von der zuständigen Behörde mit einem Vermerk versehen mitgeführt werden. Der Fahrer hat nach § 9 Abs. 2 GütbefG die Nachweise über die in § 7 Abs. 1 angeführten Berechtigungen bei jeder Güterbeförderung über die Grenze während der gesamten Fahrt mitzuführen und den Aufsichtsorganen auf Verlangen auszuhändigen.

Sachverhalt und Vorlagefragen

17 Am 14. April 2008 wurde ein leeres Sattelfahrzeug von Laki bei der Einfahrt in das Zollgebiet der Union in das Verfahren der vorübergehenden Verwendung mit vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben übergeführt. Dieses Sattelfahrzeug war Gegenstand einer CEMT-Genehmigung für den Transport von Waren zwischen Schweden und Deutschland.

18 Das Fahrzeug wurde in Schweden mit Waren für Deutschland und Österreich beladen. Die nach Deutschland beförderten Waren wurden zuerst entladen. In Österreich wurden die übrigen Waren entladen, und das Fahrzeug wurde mit Waren beladen, die nach Schweden transportiert werden sollten. Beim Überqueren der österreichischen Grenze wurde das Fahrzeug von der österreichischen Zollverwaltung kontrolliert.

19 Dabei stellte das Zollamt Linz Wels fest, dass das Fahrzeug nicht über eine Genehmigung für den Transport von Waren in Österreich verfügte und Laki folglich gegen die Voraussetzungen für die vorübergehende Verwendung dieses Fahrzeugs mit vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben verstoßen hatte. Dem Unternehmen wurde für das Sattelfahrzeug Zoll in Höhe von 7 524 Euro und Einfuhrumsatzsteuer in Höhe von 10 909 Euro vorgeschrieben.

20 Laki focht die Rechtmäßigkeit dieses Bescheids des Zollamts Linz Wels mit Berufung beim Unabhängigen Finanzsenat, Außenstelle Linz, an. Dieser gab der Berufung statt und vertrat die Auffassung, dass die Zollschuld durch einen Verstoß im Zusammenhang mit dem Fehlen einer Genehmigung für den Transport von Waren nach Österreich entstanden sei und dass dieser Verstoß in Schweden begangen worden sei, da die betreffenden Waren in diesem Mitgliedstaat geladen worden seien. Daher seien die Zollbehörden Schwedens dafür zuständig, die im Ausgangsverfahren streitigen Einfuhrabgaben einzufordern.

21 Das Zollamt Linz Wels erhob gegen die Entscheidung des Unabhängigen Finanzsenats, Außenstelle Linz, Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof.

22 In seinem Vorlagebeschluss führt das vorlegende Gericht aus, dass nach Art. 558 Abs. 1 Buchst. c der Durchführungsverordnung eine vollständige Befreiung von den Einfuhrabgaben im Binnenverkehr nur für Fahrzeuge bewilligt werde, sofern die im Bereich des Verkehrs geltenden nationalen Vorschriften, insbesondere diejenigen betreffend die Voraussetzung für den Marktzugang und die Durchführung von Beförderungen, das Fahren im betreffenden Mitgliedstaat erlaubten.

23 Seiner Ansicht nach ist der Begriff des Binnenverkehrs in dieser Bestimmung zu definieren, um zu bestimmen, welche Behörden für die Feststellung einer eventuellen Verletzung dieser Bestimmung der Durchführungsverordnung zuständig seien.

24 Der Verwaltungsgerichtshof beruft sich dazu auf das Urteil vom 15. Dezember 2004, Siig (C-272/03, Slg. 2004, I-11941), in dem der Gerichtshof festgestellt habe, dass zur Beurteilung, ob die Verwendung eines Fahrzeugs den Voraussetzungen des Verfahrens der vorübergehenden Verwendung mit vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben genüge, nicht auf den endgültigen Bestimmungsort der Waren, sondern auf die durchgeführte Beförderung abzustellen sei. Das vorlegende Gericht hebt aber hervor, dass dieses Urteil die Auslegung von Art. 670 der Durchführungsverordnung in der deutschen Sprachfassung in der vor der Fassung durch die Verordnung Nr. 993/2001 geltenden Fassung betroffen habe, die den Binnenverkehr als „Beförderung von … Waren, die im Zollgebiet der Gemeinschaft verladen und in diesem Gebiet wieder entladen werden", definiert habe, während Art. 555 der Durchführungsverordnung, der im Ausgangsverfahren in Rede stehe, den Binnenverkehr als „Beförderung von … Waren, die im Zollgebiet der Gemeinschaft geladen werden, um in diesem Gebiet wieder … ausgeladen zu werden", definiere.

25 Das vorlegende Gericht sieht sich vor die Frage gestellt, ob diese Änderung Auswirkungen auf die Definition der Kriterien zur Bestimmung des Staates, in dem der Verstoß stattgefunden habe, und damit auf die Bezeichnung der Behörden, die zur Feststellung dieses Verstoßes zuständig seien, haben könne. Es stellt insbesondere die Frage, ob diese Änderung als Verschärfung der früheren Rechtslage dahin gesehen werden könne, dass bereits im Beladen eines Fahrzeugs mit Waren zur Beförderung ohne die erforderliche Bewilligung und im Beginn einer solchen Beförderung ein unzulässiger Binnenverkehr liege und ob daher die Zollschuld am Ort des Beförderungsbeginns entstehe. Die neue Definition des Begriffs des Binnenverkehrs des Art. 555 der Durchführungsverordnung könnte auch als Abschwächung der durch die frühere Verordnung festgelegten Voraussetzungen dahin gesehen werden, dass ein unzulässiger Binnenverkehr erst vorliege, wenn die Beförderung und die Entladung im von der Bewilligung nicht erfassten Mitgliedstaat abgeschlossen seien. Nach einer solchen Auslegung entstünde die Zollschuld erst im Mitgliedstaat, für den die betreffenden Waren bestimmt seien.

26 Aufgrund dieser Erwägungen hat der Verwaltungsgerichtshof das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Ist Art. 558 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 555 Abs. 1 Buchst. c der Durchführungsverordnung dahin auszulegen, dass ein unzulässiger Einsatz eines Beförderungsmittels im Binnenverkehr bereits bei Beladung und Beförderungsbeginn vorliegt, wenn für das gewerblich verwendete Fahrzeug eine Bewilligung zum Binnenverkehr zwischen zwei Mitgliedstaaten erteilt wurde, die Beladung in einem der beiden Mitgliedstaaten erfolgt, der Bestimmungsort (geplante Entladeort) aber in einem anderen als den beiden Mitgliedstaaten liegt und für den anderen Mitgliedstaat keine Bewilligung erteilt wurde?

2. Ist im Falle der Bejahung der ersten Frage Art. 204 Abs. 1 Buchst. a in Verbindung mit Art. 215 des Zollkodex dahin auszulegen, dass in dem Falle die Zollschuld im

Mitgliedstaat der Beladung entsteht und dieser Mitgliedstaat zur Erhebung der Einfuhrabgaben zuständig ist, obwohl erst beim Entladen feststeht, dass die Beförderung in einen Mitgliedstaat erfolgt ist, für den keine Bewilligung zum Binnenverkehr vorliegt?

3. Ist überdies im Falle der Bejahung der ersten Frage Art. 61 der Mehrwertsteuerrichtlinie dahin auszulegen, dass bei dem gegebenen Sachverhalt die Einfuhr im Mitgliedstaat der Beladung erfolgt und dieser Mitgliedstaat zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer zuständig ist, obwohl erst beim Entladen feststeht, dass die Beförderung in einen Mitgliedstaat erfolgt ist, für den keine Bewilligung zum Binnenverkehr vorliegt?

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten Frage

27 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob die Art. 555 Abs. 1 und 558 Abs. 1 Buchst. c der Durchführungsverordnung dahin auszulegen sind, dass ein unzulässiger Einsatz eines Fahrzeugs, das in einem Drittstaat zugelassen ist, das über eine Genehmigung zum Binnenverkehr in zwei Mitgliedstaaten der Union nach dem Verfahren der vorübergehenden Verwendung mit vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben gemäß Art. 137 des Zollkodex verfügt und das Waren in einem dritten Mitgliedstaat unter Verletzung der in diesem Staat geltenden Beförderungsvorschriften entladen hat, bereits bei der Beladung des Fahrzeugs mit den Waren oder erst zum Zeitpunkt ihres Entladens als gegeben anzusehen ist.

28 Dieses Gericht möchte insbesondere wissen, welche nationalen Behörden dafür zuständig sind, die Einfuhrabgaben für ein solches Fahrzeug im Sinne von Art. 204 des Zollkodex zu erheben.

29 Zur Bestimmung des Mitgliedstaats, in dem die Pflichten, die Voraussetzung für die Bewilligung des Verfahrens der vorübergehenden Verwendung eines Fahrzeugs mit vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben sind, nicht erfüllt wurden, und des Mitgliedstaats, in dem der Inhaber des Fahrzeugs den Zoll entrichten muss, ist darauf hinzuweisen, dass eine solche Befreiung nach Art. 558 Abs. 1 Buchst. c der Durchführungsverordnung nicht nur für im Straßenverkehr eingesetzte Beförderungsmittel bewilligt wird, die nur für Beförderungen verwendet werden, die außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft beginnen oder enden, sondern auch für solche, die im Binnenverkehr eingesetzt werden, d. h. für Güterbeförderungen, die innerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft beginnen oder enden. Im letzten Fall kann das Fahrzeug im Binnenverkehr nur eingesetzt werden, wenn eine solche Beförderung nach den geltenden nationalen Vorschriften, insbesondere denjenigen betreffend die Voraussetzung für den Marktzugang und die Durchführung der Beförderung nicht untersagt ist.

30 Demnach setzt die vollständige Befreiung von Zoll für ein Fahrzeug, das im Binnenverkehr eingesetzt wird, insbesondere voraus, dass die Beförderung der Güter, die es enthält, in allen Staaten, in denen das Fahrzeug verkehrt, erlaubt ist.

31 Im vorliegenden Fall geht aus dem Vorlagebeschluss hervor, dass das im Ausgangsverfahren in Rede stehende Fahrzeug mit einer CEMT-Genehmigung für die Beförderung von Waren zwischen Schweden und Deutschland leer in das Zollgebiet der Union eingefahren ist und dass es in Schweden mit Waren nicht nur für Deutschland, sondern auch für Österreich beladen wurde. In Österreich entlud der Beförderer, der nicht Inhaber einer CEMT-Genehmigung war, die betreffenden Waren und belud das Fahrzeug mit Waren, die nach Schweden befördert werden sollten.

32 Folglich stellt sich die Frage, ob für die Erhebung der Einfuhrabgaben für diese Fahrzeuge die Behörden des Königreichs Schweden, des Mitgliedstaats, in dem die betreffenden Waren geladen wurden, oder die Behörden der Republik Österreich, des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug unter Verletzung der nationalen Vorschriften fährt und die Waren oder ein Teil davon vorschriftswidrig entladen wurden, zuständig sind.

33 Zum einen ergibt sich aus Art. 204 Abs. 1 Buchst. a des Zollkodex, dass die Nichterfüllung einer der Pflichten, die Voraussetzung für die Bewilligung des Verfahrens der Befreiung von den Einfuhrabgaben einer Ware im Gebiet der Union ist, eine Zollschuld entstehen lässt, und zum anderen geht aus Art. 204 Abs. 2 hervor, dass diese Schuld zu dem Zeitpunkt entsteht, da eine dieser Pflichten nicht mehr erfüllt wird. Außerdem entsteht die Zollschuld nach Art. 215 des Zollkodex an dem Ort, an dem der Tatbestand eintritt, der die Zollschuld entstehen lässt, und in einem Fall wie dem des Ausgangsverfahrens demnach an dem Ort, an dem der Verstoß begangen wurde.

34 Für die Feststellung, welche Behörden für die Erhebung der Einfuhrabgaben für das betreffende Fahrzeug zuständig sind, ist daher zu bestimmen, welche Handlung zur Nichterfüllung der Pflichten des Inhabers dieses Fahrzeugs und damit dazu geführt hat, dass das Fahrzeug nicht vom System des Binnenverkehrs erfasst war. Demnach ist festzustellen, ob die Unregelmäßigkeit darin besteht, dass Waren geladen wurden, die für einen Mitgliedstaat bestimmt waren, in dem für das Fahrzeug keine Genehmigung für die gewerbliche Beförderung von Gütern bestand, oder ob sich diese Unregelmäßigkeit zum Zeitpunkt der Überquerung der Grenze des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug unter Verletzung der nationalen Bestimmungen fährt, oder bei der Entladung der Waren im Gebiet dieses Mitgliedstaats konkretisiert.

35 Wie die Kommission zu Recht vorgetragen hat, ist die bloße Absicht, eine in das Verfahren der vorübergehenden Verwendung übergeführte Ware anders als unter den Voraussetzungen zu nutzen, denen dieses Verfahren unterliegt, für die Zwecke der Entstehung einer Zollschuld als solche noch keine Pflichtverletzung, solange sich

diese Absicht nicht in einem Tun oder Unterlassen manifestiert, das objektiv einen Verstoß gegen die geltenden Vorschriften darstellt (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 1. Februar 2001, D. Wandel, C-66/99, Slg. 2001, I-873, Randnr. 48).

36 Für die Feststellung einer Unregelmäßigkeit, die beim Einsatz eines Fahrzeugs begangen wurde, das im Verfahren der vollständigen Befreiung ausgeführt wurde, ist daher ausschließlich auf die Beförderungen selbst abzustellen, die mit diesem Fahrzeug durchgeführt wurden. Demnach sind sowohl der endgültige Bestimmungsort der Waren als auch im Allgemeinen die mögliche Absicht des Inhabers des Fahrzeugs unerheblich (vgl. in diesem Sinne Urteil Siig, Randnr. 20). Daher ist eine Unregelmäßigkeit bei der Verwendung dieses Fahrzeugs allein anhand der mit dem Fahrzeug durchgeführten Fahrten festzustellen.

37 In einem Fall wie dem des Ausgangsverfahrens ist festzustellen, dass sich die Unregelmäßigkeit konkretisiert hat, als das betreffende Fahrzeug tatsächlich aus dem System des Binnenverkehrs, zu dem es im Gebiet der Union zugelassen war, ausgeschieden ist, indem es im Gebiet der Republik Österreich eine gewerbliche Beförderung vorgenommen hat, die der CEMT-Genehmigung nicht entsprach und den Voraussetzungen, denen eine solche Beförderung nach den in diesem Staat geltenden Bestimmungen unterliegt, nicht genügte. Dass die in Schweden in dieses Fahrzeug geladenen Waren nach Österreich befördert werden sollten, ohne dass der Beförderer über diese Genehmigung verfügte, stellte keine Unregelmäßigkeit dar, solange das Fahrzeug die Grenze zu dem letztgenannten Mitgliedstaat, in dem es keine gewerbliche Beförderung durchführen durfte, nicht überquert hat.

38 Das vorlegende Gericht führt aus, dass Art. 670 der Durchführungsverordnung in der vor der im Ausgangsverfahren geltenden Fassung, die vom Gerichtshof im Urteil Siig ausgelegt worden ist, den Binnenverkehr als „Beförderung von … Waren, die im Zollgebiet der Gemeinschaft verladen und in diesem Gebiet wieder entladen werden", definierte. Der gegenwärtig geltende Art. 555 der Durchführungsverordnung definiert den Binnenverkehr hingegen als „Beförderung von … Waren, die im Zollgebiet der Gemeinschaft geladen werden, um in diesem Gebiet wieder … ausgeladen zu werden". Das vorlegende Gericht fragt sich, ob eine solche Änderung Auswirkungen

auf die Definition der Kriterien zur Bestimmung des Staates, in dem die Verletzung stattgefunden hat, und damit auf die Bezeichnung der Behörden hat, die zur Feststellung dieser Verletzung zuständig sind. Es wirft die Frage auf, ob durch diese Änderung des Wortlauts in die Definition des Binnenverkehrs ein subjektives Element eingeführt wurde.

39 Wie die österreichische Regierung und die Kommission vorgetragen haben, wird durch die in manchen Sprachfassungen der Durchführungsverordnung vorgenommene Änderung der zur Definition des Begriffs des Binnenverkehrs verwendeten Ausdrücke im Vergleich zu den in Art. 670 enthaltenen der Inhalt dieser Bestimmung nicht geändert. Denn weichen die verschiedenen Sprachfassungen eines Gemeinschaftstextes voneinander ab, so muss nach ständiger Rechtsprechung die fragliche Vorschrift nach der allgemeinen Systematik und dem Zweck der Regelung ausgelegt werden, zu der sie gehört (vgl. u. a. Urteil vom 29. April 2010, M u. a., C-340/08, Slg. 2010, I-3913, Randnr. 44). Wie aus Randnr. 35 des vorliegenden Urteils hervorgeht, wäre eine Auslegung von Art. 555, welche die Feststellung einer Unregelmäßigkeit auf die Absicht des Beförderers stützt, mit der Systematik der Regelung, in die sich diese Bestimmung einfügt, nicht vereinbar.

40 Im Übrigen ist festzustellen, dass sich die vom vorlegenden Gericht angesprochene Änderung des Wortlauts der Bestimmung nur in bestimmten Sprachfassungen der Durchführungsverordnung findet und dieser Satz des Art. 670 der Durchführungsverordnung in den meisten Fassungen nicht geändert wurde.

41 Aufgrund der vorstehenden Erwägungen ist auf die erste Frage zu antworten, dass die Art. 555 Abs. 1 und 558 Abs. 1 Buchst. c der Durchführungsverordnung dahin auszulegen sind, dass die Unzulässigkeit des Einsatzes eines Fahrzeugs, das nach dem Verfahren der vollständigen Befreiung von Zoll in die Union eingeführt und im Binnenverkehr verwendet wurde, zum Zeitpunkt der Überquerung der Grenze des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug unter Verletzung der im Bereich des Verkehrs

geltenden nationalen Bestimmungen fährt, d. h., bei fehlender Genehmigung für das Entladen, des Mitgliedstaats des Entladens, als gegeben anzusehen ist und die Behörden dieses Staates dafür zuständig sind, den Zoll zu erheben.

Zur zweiten und zur dritten Frage

42 Angesichts der Antwort auf die erste Frage sind die zweite und die dritte Frage nicht zu beantworten, da diese vom vorlegenden Gericht nur für den Fall gestellt worden sind, dass die erste Frage bejaht wird.

Kosten

43 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Vierte Kammer) für Recht erkannt:

Die Art. 555 Abs. 1 und 558 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften in der durch die Verordnung (EG) Nr. 993/2001 der Kommission vom 4. Mai 2001 geänderten Fassung sind dahin auszulegen, dass die Unzulässigkeit

des Einsatzes eines Fahrzeugs, das nach dem Verfahren der vollständigen Befreiung von Zoll in die Europäische Union eingeführt und im Binnenverkehr verwendet wurde, zum Zeitpunkt der Überquerung der Grenze des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug unter Verletzung der im Bereich des Verkehrs geltenden nationalen Bestimmungen fährt, d. h., bei fehlender Genehmigung für das Entladen, des Mitgliedstaats des Entladens, als gegeben anzusehen ist und die Behörden dieses Staates dafür zuständig sind, den Zoll zu erheben.

Unterschriften