DOMSTOLENS DOM (Fjerde Afdeling)

16. juni 2011 *

I sag C-351/10,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Verwaltungsgerichtshof (Østrig) ved afgørelse af 24. juni 2010, indgået til Domstolen den 12. juli 2010, i sagen:

Zollamt Linz Wels

mod

LAKI DOOEL,

har

DOMSTOLEN (Fjerde Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, J.C. Bonichot, og dommerne K. Schiemann, L. Bay Larsen, C. Toader (refererende dommer) og E. Jarašiūnas,

* Processprog: tysk.

generaladvokat: N. Jääskinen
justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

— Laki DOOEL ved Rechtsanwalt R. Burghofer

— den østrigske regering ved C. Pesendorfer, som befuldmægtiget

— den græske regering ved K. Paraskevopoulou og I. Pouli samt ved I. Bakopoulos, som befuldmægtigede

— Europa-Kommissionen ved A. Caeiros og B.-R. Killmann, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om en præjudiciel vedrører fortolkningen af artikel 555, stk. 1, litra c), og artikel 558, stk. 1, i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 af 2. juli 1993 om visse gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 om indførelse af en EF- toldkodeks (EFT L 253, s. 1), som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 993/2001 af 4. maj 2001 (EFT L 141, s. 1, herefter »gennemførelsesforordningen«), samt artikel 61 i Rådets direktiv 2006/112/EF af 28. november 2006 om det fælles merværdiafgiftssystem (EUT L 347, s. 1, herefter »momsdirektivet«).

2 Denne anmodning er blevet indgivet inden for rammerne af en tvist mellem Zollamt Linz Wels (toldmyndigheden i Linz Wels) og Laki DOOEL (herefter »Laki«), et transportfirma med hjemsted i Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien vedrørende toldafgifter og indførselsmoms, som denne virksomhed blev opkrævet for indførsel af et køretøj og en påhængsvogn på Unionens toldområde under proceduren for midlertidig indførsel med fuldstændig fritagelse for importafgifter.

Retsforskrifter

EU-retlige forskrifter

Toldkodeksen

3 Bestemmelserne i afsnit IV, kapitel 2, afdeling 3, F, i Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 af 12. oktober 1992 om indførelse af en EF-toldkodeks (EFT L 302, s. 1), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2700/2000 af 16. november 2000 (EFT L 311, s. 17, herefter »toldkodeksen«), fastsætter bestemmelser vedrørende ordningen for midlertidig indførsel med fuldstændig fritagelse for importafgifter.

4 Toldkodeksens artikel 137, der findes i afsnit IV, bestemmer:

»Proceduren for midlertidig indførsel giver mulighed for, at ikke-fællesskabsvarer kan anvendes i Fællesskabets toldområde med fuldstændig eller delvis fritagelse for importafgifter, og uden at være undergivet handelspolitiske foranstaltninger, når de er bestemt til at blive genudført i uforandret stand, bortset fra varernes normale værdiforringelse som følge af brug.«

5 Toldkodeksens afsnit VII, kapitel 2, indeholder bestemmelser vedrørende toldskyldens opståen.

6 Toldkodeksens artikel 204, der findes i afsnit VII, bestemmer:

»1. Toldskyld ved indførsel opstår:

a) når en af de forpligtelser, der opstår ved en importafgiftspligtig vares midlertidige opbevaring eller ved anvendelse af den toldprocedure, som varen er undergivet, misligholdes,

eller

b) når en af de forpligtelser, der opstår ved en importafgiftspligtig vares midlertidige opbevaring eller ved anvendelse af den toldprocedure, som varen er undergivet, misligholdes, […]

[...]

2. Toldskylden opstår enten på det tidspunkt, hvor den forpligtelse, hvis misligholdelse bevirker, at der opstår toldskyld, ikke længere er opfyldt, eller på det tidspunkt, hvor varen blev henført under den pågældende toldprocedure, hvis det efterfølgende viser sig, at en af betingelserne for henførslen af varen under den pågældende procedure eller indrømmelsen af nedsat eller nul-importafgift på grund dens anvendelse til særlige formål ikke var opfyldt.«

7 Toldkodeksens artikel 215 bestemmer:

»1. Toldskylden opstår:

— det sted, hvor de omstændigheder, der er årsag til toldskylden, indtræffer

[...]«

Gennemførelsesforordningen

8 Gennemførelsesforordningens artikel 232 fastsætter bestemmelser vedrørende ordningen for midlertidig indførsel med fuldstændig fritagelse for importafgifter, herunder transporter. Bestemmelsen er affattet således:

»1. Selv om der ikke foretages skriftlig eller mundtlig toldangivelse, anses følgende varer for at være angivet til midlertidig indførsel ved den i artikel 233 omhandlede handling i overensstemmelse med artikel 579:

[...]

b) transportmidler, som omhandlet i artikel 556 til 561

[...]«

9 Gennemførelsesforordningens afsnit III, kapitel 5, afdeling 2, underafdeling 1, der indeholder artikel 555-562, fastsætter betingelserne for fuldstændig fritagelse for importafgifter for så vidt angår transportmidler, der er omfattet af ordningen for midlertidig indførsel.

10 Gennemførelsesforordningens artikel 555 bestemmer:

»1. I denne underafdeling forstås ved:

[...]

c) »intern trafik«: transport af personer eller varer, der optages, henholdsvis lastes inden for Fællesskabets toldområde for at blive sat af, henholdsvis losset inden for samme område.

[...]«

11 Forordningens artikel 558 bestemmer:

»1. Fuldstændig fritagelse for importafgifter kan bevilges for transportmidler til vej-, jernbane- og søtransport og transport ad indre vandveje, når de:

[...]

c) i tilfælde af erhvervsmæssig brug og med undtagelse af rullende materiel til jernbanetransport udelukkende anvendes til transport, der begynder eller slutter uden for Fællesskabets toldområde. De kan dog anvendes i intern trafik, når gældende bestemmelser på transportområdet, bl.a. vilkårene for adgang og udøvelse af transporterhvervet, indeholder mulighed herfor.

[...]«

Momsdirektivet

12 For så vidt angår moms på import af varer fastsætter momsdirektivets artikel 61:

»Når en vare, der ikke er i fri omsætning, efter ankomsten til Fællesskabet henføres under en af de i artikel 156 nævnte ordninger eller procedurer eller under en ordning vedrørende fuldstændig fritagelse for importafgifter ved midlertidig indførsel eller vedrørende ekstern forsendelse, sker indførslen uanset artikel 60 i den medlemsstat, på hvis område varen ophører med at være dækket af disse ordninger eller procedurer.

[...]«

Ordningen for »CEMT«-tilladelse

13 Ved en resolution af 14. juni 1973 har Rådet for Den Europæiske Transportministerkonference (CEMT), der består af 42 medlemmer, herunder alle medlemsstater i Den Europæiske Union, indført en kvoteordning for international landtransport af

gods mellem medlemsstaterne. Denne ordning indebærer, at de kompetente myndigheder kan meddele en tilladelse på grundlag af hver national kvote (herefter »CEMT-tilladelse«).

14 Det fremgår af formularen vedrørende denne tilladelse, der er vedlagt vejledningen til den nævnte kvote som bilag, at tilladelsen giver adgang til erhvervsmæssig godstransport mellem lastnings- og losningssteder, der befinder sig i de medlemsstater, der er medlemmer af den nævnte konference, samt tomkørsel på disse landes områder.

Nationale bestemmelser

15 Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at den erhvervsmæssige transport af gods med motorkøretøjer fra steder, der ligger uden for Østrigs område, til eller igennem Østrigs område, eller fra steder, der ligger på Østrigs område til udlandet, i medfør af § 7, stk. 1, i lov om godstransport (Güterbeförderungsgesetz, BGB1. nr. 593/1995, herefter »GütbefG«), er tilladt for virksomheder, der i henhold til den gældende lovgivning i den stat, hvori deres virksomhed har hjemsted, er berettiget til at foretage godstransport med motorkøretøjer, samt for indehavere af en CEMT-tilladelse.

16 I medfør af GütbefG's § 9, stk. 1, drager virksomheden omsorg for, at dokumentation for de tilladelser, der kræves i henhold til lovens § 7, stk. 1, medbringes ved alle grænseoverskridende godstransporter, behørigt udfyldt og attesteret af den kompetente myndighed, hvis påkrævet. Ifølge § 9, stk. 2, skal føreren endvidere medbringe disse dokumenter ved alle grænseoverskridende godstransporter under hele transporten, behørigt udfyldt og på forlangende fremlægge denne dokumentation for kontrolmyndighederne.

De faktiske omstændigheder i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

17 Den 14. april 2008 ankom et ulastet køretøj med påhængsvogn tilhørende Laki til Unionens toldområde under proceduren for midlertidig indførsel med fuldstændig fritagelse for importafgifter. Dette køretøj og påhængsvogn var genstand for en CEMT-tilladelse for godstransport mellem Sverige og Tyskland.

18 Køretøjet havde i Sverige lastet gods til Tyskland og Østrig. Godset til Tyskland blev først losset. Det øvrige gods blev losset i Østrig, og køretøjet lastede gods, der skulle transporteres til Sverige. Ved den østrigske grænse blev køretøjet kontrolleret af de østrigske toldmyndigheder.

19 Zollamt Linz Wels var efter kontrollen af den opfattelse, at det omhandlede køretøj ikke var udstyret med en tilladelse til godstransport i Østrig, og at Laki dermed havde overtrådt betingelserne for midlertidig indførsel af køretøjet med fuldstændig fritagelse for importafgifter. Zollamt Linz Wels pålagde denne virksomhed at betale 7 524 EUR i toldafgifter samt 10 909 EUR i indførselsmoms for det nævnte køretøj og påhængsvogn.

20 Laki anlagde sag til prøvelse af Zollamt Linz Wels' afgørelse ved Unabhängiger Finanzsenat, Linz-afdeling, idet virksomheden bestred afgørelsens retmæssighed. Denne ret gav Laki medhold, idet den indtog det standpunkt, at toldskylden var opstået som følge af en overtrædelse, der bestod i en manglende tilladelse til at udføre godstransport til Østrig, og at denne overtrædelse var blevet begået i Sverige, eftersom det omhandlede gods var blevet lastet i denne medlemsstat. Dermed tilkommer det ifølge den nævnte ret de svenske toldmyndigheder at pålægge de i hovedsagen omhandlede importafgifter.

21 Zollamt Linz Wels appellerede denne afgørelse truffet af Unabhängiger Finanzsenat, Linz-afdeling, til Verwaltungsgerichtshof.

22 Den forelæggende ret har i anmodningen om præjudiciel afgørelse fremhævet, at i henhold til gennemførelsesforordningens artikel 558, stk. 1, litra c), bevilges fuldstændig fritagelse for importafgifter for køretøjer, der anvendes til intern trafik, udelukkende, hvis de nationale bestemmelser på transportområdet, bl.a. vilkårene for adgang og udøvelse af transporterhvervet, indeholder mulighed for kørsel på den berørte stats område.

23 Den forelæggende ret er således af den opfattelse, at med henblik på fastlæggelsen af, hvilke myndigheder der er kompetente til at fastslå en mulig overtrædelse af denne bestemmelse i gennemførelsesforordningen, skal begrebet intern trafik i denne bestemmelse defineres.

24 Verwaltungsgerichtshof har i den forbindelse henvist til dom af 15. december 2004, Siig (sag C-272/03, Sml. I, s. 11941), hvori Domstolen fastslog, at det afgørende ved bedømmelsen af, om anvendelsen af et køretøj opfylder betingelserne for proceduren for midlertidig indførsel med fuldstændig fritagelse for importafgifter, er den gennemførte transport, ikke varernes endelige bestemmelsessted. Den forelæggende ret har imidlertid fremhævet, at denne dom vedrører fortolkningen af gennemførelsesforordningens artikel 670 i dens affattelse på tysk, der var gældende før den i forordning nr. 993/2001 indeholdte affattelse, der definerede intern trafik som »transport af […] varer, der […] lastes inden for Fællesskabets toldområde for at blive […] losset inden for samme område«, mens gennemførelsesforordningens artikel 555 i den foreliggende sag definerer intern trafik som »transport af […] varer, der […] lastes inden for Fællesskabets toldområde for at blive […] losset inden for samme område« [o.a.: Der er ingen forskel på de to danske sprogversioner].

25 Den forelæggende ret rejser spørgsmålet, om denne ændring kan have betydning for definitionen af kriterierne for fastlæggelse af den stat, hvori overtrædelsen fandt sted, og dermed for udpegelsen af de myndigheder, der er kompetente til at fastslå overtrædelsen. Den forelæggende ret har navnlig rejst spørgsmålet, om den nævnte ændring kan fortolkes som en skærpelse af den tidligere retstilstand, således at allerede den omstændighed, at køretøjet lastes med godset med henblik på transport uden den krævede tilladelse, og at transporten påbegyndes, udgør en retsstridig intern trafik, og om toldskylden dermed opstår i den stat, hvor transporten påbegyndes. Den forelæggende ret har fremhævet, at den nye definition af begrebet intern trafik i gennemførelsesforordningens artikel 555 ligeledes kunne fortolkes som en opblødning af de betingelser, der er fastsat i de tidligere gældende retsforskrifter, således at der alene foreligger retsstridig intern trafik, når transporten og losningen i den medlemsstat, der ikke er omfattet af tilladelsen, er gennemført. Ifølge en sådan fortolkning opstår toldskylden udelukkende i den medlemssstat, der er bestemmelsessted for det omhandlede gods.

26 På baggrund af ovenstående betragtninger har Verwaltungsgerichtshof besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal [gennemførelsesforordningens] artikel 558, stk. 1, sammenholdt med artikel 555, stk. 1, litra c), […] fortolkes således, at der allerede foreligger en retsstridig anvendelse af et transportmiddel til intern trafik ved lastningen og transportens påbegyndelse, når der er meddelt en tilladelse til intern trafik mellem to medlemsstater til et køretøj, der anvendes til erhvervsmæssig brug, og lastningen sker i en af disse to medlemsstater, men bestemmelsesstedet (planlagte losningssted) ligger i en tredje medlemsstat, og der ikke er meddelt en tilladelse for denne medlemsstat?

2) For det tilfælde, at det første spørgsmål besvares bekræftende, spørges: Skal [toldkodeksens] artikel 204, stk. 1, litra a), sammenholdt med artikel 215, […] fortolkes

således, at toldskylden i det tilfælde opstår i den medlemsstat, hvori lastningen sker, og at denne medlemsstat har kompetence til at opkræve importafgifterne, selv om det først ved losningen fastslås, at transporten har fundet sted i en medlemsstat, for hvilken der ikke foreligger en tilladelse til intern trafik?

3) For det tilfælde, at det første spørgsmål besvares bekræftende, spørges desuden: Skal [momsdirektivets] artikel 61 fortolkes således, at under de foreliggende faktiske omstændigheder sker indførslen i den medlemsstat, hvor lastningen sker, og at denne medlemsstat har kompetence til at opkræve [indførselsmoms], selv om det først ved losningen fastslås, at transporten har fundet sted i en medlemsstat, for hvilken der ikke foreligger en tilladelse til intern trafik?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

27 Den forelæggende ret ønsker med det første spørgsmål nærmere bestemt oplyst, om gennemførelsesforordningens artikel 555, stk. 1, og artikel 558, stk. 1, litra c), skal fortolkes således, at der ved lastningen af gods eller i det øjeblik, hvor lastningen finder sted, foreligger en retsstridig anvendelse af et køretøj, der er indregistreret i et tredjeland, og for hvilket der er udstedt tilladelse til intern trafik i to medlemsstater i Den Europæiske Union under den procedure for midlertidig indførsel med fuldstændig fritagelse for importafgifter, der er fastsat i toldkodeksens artikel 137, og som har losset gods i en tredje medlemsstat under tilsidesættelse af de transportbestemmelser, der gælder i denne medlemsstat.

28 Den forelæggende ret ønsker navnlig oplyst hvilke myndigheder, der har kompetence til i medfør af toldkodeksens artikel 204 at opkræve importafgifter for et sådant køretøj.

29 Med henblik på at identificere den medlemsstat, hvor misligholdelse af de pligter, der skal opfyldes, for at et køretøj kan få adgang til proceduren for midlertidig indførsel med fuldstændig fritagelse for importafgifter, finder sted, og den medlemsstat, hvor indehaveren af køretøjet skal betale toldafgifter, bemærkes, at en sådan fritagelse i henhold til gennemførelsesforordningens artikel 558, stk. 1, litra c), kan bevilges for transportmidler til vejtransport ikke kun, når de udelukkende anvendes til transport, der begynder eller slutter uden for toldområdet, men også når de anvendes til intern trafik, dvs. til en transport, der begynder og slutter indenfor toldområdet. I det sidstnævnte tilfælde kan køretøjet alene anvendes til intern trafik, hvis en sådan transport ikke er forbudt i henhold til de gældende nationale bestemmelser vedrørende bl.a. vilkårene for adgang og udøvelse af transporterhvervet.

30 Den fuldstændige fritagelse for toldafgifter for et køretøj, der anvendes til intern trafik, er følgelig navnlig undergivet den betingelse, at transporten af det gods, der er omfattet, er tilladt i alle de stater, hvor køretøjet anvendes.

31 I det foreliggende tilfælde fremgår det af forelæggelsesafgørelsen, at det i hovedsagen omhandlede køretøj ankom ulastet til EU's toldområde med en CEMT-tilladelse til transport af gods mellem Sverige og Tyskland, og at køretøjet i Sverige lastede varer, der ikke blot havde Tyskland som bestemmelsessted, men også Østrig. Transportøren gennemførte, uden at være indehaver af en CEMT-tilladelse, losningen af det omhandlede gods i Østrig og lastede derefter gods på køretøjet med henblik på transport til Sverige.

32 Følgelig opstår spørgsmålet, om kompetencen til at opkræve importafgifter for det nævnte køretøj tilkommer myndighederne i Kongeriget Sverige, som er den medlemsstat, hvor det omhandlede gods blev lastet, eller myndighederne i Republikken Østrig, som er den medlemsstat, hvor køretøjet blev anvendt under tilsidesættelse af nationale bestemmelser, og hvor det nævnte gods eller en del heraf blev losset retsstridigt.

33 Det fremgår dels af toldkodeksens artikel 204, stk. 1, litra a), at misligholdelse af en af de forpligtelser, der skal opfyldes, for at gods kan få adgang til ordningen om fritagelse for importafgifter på Unionens toldområde medfører, at der opstår toldskyld, dels af nævnte artikel 204, stk. 2, at denne toldskyld opstår, når en af disse forpligtelser ikke længere er opfyldt. Endvidere opstår toldskylden i henhold til toldkodeksens artikel 215 det sted, hvor de omstændigheder, der er årsag til toldskylden, indtræffer, og dermed i et tilfælde, som det i hovedsagen omhandlede, det sted, hvor uregelmæssigheden blev begået.

34 Med henblik på identifikationen af de myndigheder, der er kompetente til at opkræve importafgifter for det omhandlede køretøj, skal det således fastlægges, hvilken handling der har givet anledning til misligholdelsen af de forpligtelser, der påhviler ejeren af dette køretøj, ved at placere køretøjet uden for ordningen for intern trafik. Det må således fastslås, om uregelmæssigheden består i lastningen af gods med bestemmelsessted i en medlemsstat, hvor køretøjet ikke havde tilladelse til at gennemføre erhvervsmæssig godstransport, eller om denne uregelmæssighed konkretiserer sig på det tidspunkt, hvor grænsen til den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes i strid med de nationale bestemmelser, krydses, eller ved losningen af godset på sidstnævnte stats område.

35 Som Kommissionen med rette har bemærket med henblik på toldskyldens opståen, udgør alene hensigten om at anvende en vare, der er anbragt under proceduren for midlertidig indførsel, på en anden måde end i forbindelse med de betingelser, som proceduren er undergivet, ikke i sig selv en overtrædelse, så længe denne hensigt ikke kommer til udtryk i en handling eller en undladelse, som objektivt set udgør en

overtrædelse af de gældende bestemmelser (jf. i denne retning dom af 1.2.2001, sag C-66/99, D. Wandel, Sml. I, s. 873, præmis 48).

36 For at fastslå den uregelmæssighed, der er begået ved anvendelsen af et køretøj, som er eksporteret under ordningen for fuldstændig fritagelse, skal alene de transportopgaver, der er gennemført med dette køretøj, tages i betragtning. Såvel godsets endelige bestemmelsessted som de hensigter, som ejeren af køretøjet i almindelighed måtte have, er uden betydning (jf. i denne retning, Siig-dommen, præmis 20). En uregelmæssighed ved anvendelsen af det nævnte køretøj skal følgelig fastslås alene under hensyntagen til den kørsel, der er foretaget med køretøjet.

37 I et tilfælde som det i hovedsagen omhandlede må det fastslås, at uregelmæssigheden konkretiserede sig, da det omhandlede køretøj faktisk blev taget ud af ordningen for intern trafik, for hvilken det havde fået adgang til Unionens område, derved at køretøjet på Republikken Østrigs område blev anvendt til en erhvervsmæssig transport, der ikke længere var omfattet af CEMT-tilladelsen, og som ikke opfyldte de betingelser, som i henhold til de gældende bestemmelser i Østrig gælder for en sådan transport. Den omstændighed, at det gods, der blev lastet på køretøjet i Sverige, skulle transporteres til Østrig, uden at transportøren var indehaver af denne tilladelse, udgjorde ikke en uregelmæssighed, så længe køretøjet ikke havde krydset grænsen til sidstnævnte medlemsstat, i hvilken det ikke måtte anvendes til at udføre en erhvervsmæssig transport.

38 Den forelæggende ret har fremhævet, at gennemførselsforordningens artikel 670 i den affattelse, der gik forud for den i hovedsagen gældende affattelse, og som var genstand for Domstolens fortolkning i Siig-dommen, definerede intern trafik som »transport af […] varer, der […] lastes inden for Fællesskabets toldområde for at blive […] losset inden for samme område«. Derimod definerer den nugældende bestemmelse i gennemførelsesforordningens artikel 555 intern trafik som »transport af […] varer, der […] lastes inden for Fællesskabets toldområde for at blive […] losset inden for samme område« [o.a.: Der er ingen forskel på de to danske sprogversioner]. Den

forelæggende ret rejser spørgsmålet, om en sådan ændring kan have betydning for definitionen af kriterierne for fastlæggelse af den stat, hvori overtrædelsen fandt sted, og dermed for udpegelsen af de myndigheder, der er kompetente til at fastslå overtrædelsen. Denne ret rejser i den forbindelse spørgsmålet, om denne ændring af teksten indebærer indførelsen af et element af hensigt i definitionen af intern trafik.

39 I denne forbindelse bemærkes, som anført af den østrigske regering og Kommissionen, at de udtryk, der er anvendt til definition af begrebet intern trafik i forhold til de udtryk, der fremgår af nævnte artikel 670, i visse sprogversioner af gennemførelsesforordningen ikke ændrer indholdet af denne bestemmelse. Det fremgår således af fast praksis, at når der er uoverensstemmelse mellem de forskellige sprogversioner af en EU-retlig bestemmelse, skal den pågældende bestemmelse fortolkes på baggrund af den almindelige opbygning af og formålet med det regelsæt, som den indgår i (jf. bl.a. dom af 29.4.2010, sag C-340/08, M m.fl., Sml. I, s. 3913, præmis 44). Som det fremgår af denne doms præmis 35, er en fortolkning af nævnte artikel 555, der støtter konstateringen af en uregelmæssighed på transportørens hensigt, uforenelig med opbygningen af det regelsæt, som denne bestemmelse er en del af.

40 Det bemærkes endvidere, at den ændring af bestemmelsens ordlyd, som den forelæggende ret har henvist til, alene findes i visse sprogversioner af gennemførelsesforordningen, idet hovedparten af disse versioner ikke har ændret denne sætning i gennemførelsesforordningens artikel 670.

41 Det følger af ovenstående, at det første spørgsmål skal besvares med, at gennemførelsesforordningens artikel 555, stk. 1, og artikel 558, stk. 1, litra c), skal fortolkes således, at en retsstridig anvendelse af et køretøj, der er indført i Unionen under ordningen for fuldstændig fritagelse for toldafgifter og anvendt til intern trafik, skal anses for at foreligge på det tidspunkt, hvor grænsen til den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes i strid med de nationale bestemmelser på transportområdet, krydses, dvs.

uden at der foreligger en tilladelse til at losse fra den medlemsstat, hvor losningen skal finde sted, og at myndighederne i denne stat har kompetence til at opkræve de nævnte afgifter.

Det andet og tredje præjudicielle spørgsmål

42 Henset til svaret på det første spørgsmål, er det ufornødent, at Domstolen besvarer det andet og det tredje spørgsmål, idet den forelæggende ret alene har forelagt disse spørgsmål for det tilfælde, at det første spørgsmål besvares bekræftende.

Sagens omkostninger

43 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Fjerde Afdeling) for ret:

Artikel 555, stk. 1, og artikel 558, stk. 1, litra c), i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 af 2. juli 1993 om visse gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 om indførelse af en EF- toldkodeks, som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 993/2001 af 4. maj 2001, skal fortolkes

således, at en retsstridig anvendelse af et køretøj, der er indført i Den Europæiske Union under ordningen for fuldstændig fritagelse for toldafgifter og anvendt til intern trafik, skal anses for at foreligge på det tidspunkt, hvor grænsen til den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes i strid med de nationale bestemmelser på transportområdet, krydses, dvs. uden at der foreligger en tilladelse til at losse fra den medlemsstat, hvor losningen skal finde sted, og at myndighederne i denne stat har kompetence til at opkræve de nævnte afgifter.

Underskrifter