ARREST VAN HET HOF (Vierde kamer)

16 juni 2011 *

In zaak C-351/10,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Verwaltungsgerichtshof (Oostenrijk) bij beslissing van 24 juni 2010, ingekomen bij het Hof op 12 juli 2010, in de procedure

Zollamt Linz Wels

tegen

Laki DOOEL,

wijst

HET HOF (Vierde kamer),

samengesteld als volgt: J.-C. Bonichot, kamerpresident, K. Schiemann, L. Bay Larsen, C. Toader (rapporteur), en E. Jarašiūnas, rechters,

* Procestaal: Duits.

advocaat-generaal: N. Jääskinen,
griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van

— Laki DOOEL, vertegenwoordigd door R. Burghofer, Rechtsanwalt,

— de Oostenrijkse regering, vertegenwoordigd door C. Pesendorfer als gemachtigde

— de Griekse regering, vertegenwoordigd door K. Paraskevopoulou, I. Pouli, en I. Bakopoulos als gemachtigden,

— de Europese Commissie, vertegenwoordigd door A. Caeiros en B.-R. Killmann als gemachtigden,

gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om de zaak zonder conclusie te berechten,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van de artikelen 555, lid 1, sub c, en 558, lid 1, van verordening (EEG) nr. 2454/93 van de Commissie van 2 juli 1993 houdende vaststelling van enkele bepalingen ter uitvoering van verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad tot vaststelling van het communautair douanewetboek (PB L 253, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 993/2001 van de Commissie van 4 mei 2001 (PB L 141, blz. 1; hierna: „toepassingsverordening"), en van artikel 61 van richtlijn 2006/112/EG van de Raad van 28 november 2006 betreffende het gemeenschappelijke stelsel van belasting over de toegevoegde waarde (PB L 347, blz. 1; hierna: „btw-richtlijn").

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen Zollamt Linz Wels (douanekantoor Linz Wels) en Laki DOOEL (hierna: „Laki"), een in de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië gevestigde vervoersonderneming, met betrekking tot douanerechten en de belasting over de toegevoegde waarde (hierna: „btw") bij invoer die van deze onderneming worden gevorderd in verband met de invoer van een voertuig en een aanhangwagen in het grondgebied van de Unie onder de regeling voor tijdelijk invoer met volledige vrijstelling van invoerrechten.

Toepasselijke bepalingen

Recht van de Unie

Het douanewetboek

3 De bepalingen van titel IV, hoofdstuk 2, afdeling 3, F, van verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad van 12 oktober 1992 tot vaststelling van het communautair douanewetboek (PB L 302, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 2700/2000 van het Europees Parlement en de Raad van 16 november 2000 (PB L 311, blz. 17; hierna: „douanewetboek") leggen de regels vast betreffende de regeling voor tijdelijke invoer met volledige vrijstelling van invoerrechten.

4 Artikel 137 van het douanewetboek, dat is opgenomen onder titel IV, bepaalt:

„De regeling tijdelijke invoer maakt het mogelijk om in het douanegebied van de Gemeenschap met gehele of gedeeltelijke vrijstelling van de rechten bij invoer en zonder dat zij aan handelspolitieke maatregelen worden onderworpen, niet-communautaire goederen te gebruiken die zijn bestemd om te worden wederuitgevoerd zonder wijzigingen te hebben ondergaan, met uitzondering van hun normale waardevermindering ten gevolge van het gebruik dat ervan is gemaakt."

5 Titel VII, hoofdstuk 2, van het douanewetboek bevat de bepalingen verband houdend met het ontstaan van de douaneschuld.

6 Artikel 204 van het douanewetboek, dat is opgenomen onder titel VII, bepaalt:

„1. Een douaneschuld bij invoer ontstaat:

a) indien niet wordt voldaan aan een van de verplichtingen welke ten aanzien van aan rechten bij invoer onderworpen goederen voortvloeien uit de tijdelijke opslag van deze goederen of uit het gebruik van de douaneregeling waaronder zij zijn geplaatst,

of

b) indien een van de voorwaarden die voor de plaatsing van de goederen onder deze regeling of voor de toekenning van een verlaagd recht bij invoer of van een nulrecht uit hoofde van de bijzondere bestemming van de goederen zijn gesteld, niet in acht is genomen,

[...]

2. De douaneschuld ontstaat, hetzij op het tijdstip waarop niet meer wordt voldaan aan de verplichting waarvan de niet-nakoming de douaneschuld doet ontstaan, hetzij op het tijdstip waarop de goederen onder de betrokken douaneregeling werden geplaatst, wanneer achteraf blijkt dat aan een van de voorwaarden voor de plaatsing van de genoemde goederen onder deze regeling of voor de toekenning van een verlaagd recht bij invoer of van een nulrecht uit hoofde van het gebruik van de goederen voor bijzondere doeleinden, niet is voldaan. [...]"

7 Artikel 215 van het douanewetboek bepaalt:

„1. De douaneschuld ontstaat

— op de plaats waar de feiten zich voordoen die tot het ontstaan van deze schuld leiden, […]

[…].”

De toepassingsverordening

8 Artikel 232 van de toepassingsverordening bevat de regels betreffende de regeling voor tijdelijke invoer met volledige vrijstelling van met name vervoersmiddelen. Het luidt als volgt:

„1. Wanneer zij niet schriftelijk of mondeling worden aangegeven, worden de hiernavolgende goederen geacht voor tijdelijke invoer te zijn aangegeven door de handeling bedoeld in artikel 233 en onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 579:

[…]

b) de in de artikelen 556 tot en met 561 genoemde vervoermiddelen;

[…]”

9 De artikelen 555 tot en met 562, die zijn opgenomen in titel III, hoofdstuk 5, afdeling 2, onderafdeling 1, van de toepassingsverordening, bepalen de voorwaarden voor de volledige vrijstelling van invoerrechten wat betreft de vervoersmiddelen die onder de douaneregeling tijdelijke invoer vallen.

10 Artikel 555 van de toepassingsverordening luidt:

„1. Voor de toepassing van deze onderafdeling wordt verstaan onder:

[...]

c) ‚intern verkeer': het vervoer van personen of van goederen die in het douanegebied van de Gemeenschap instappen respectievelijk worden geladen en in dit gebied weer uitstappen respectievelijk worden gelost.

[...]"

11 Artikel 558 van die verordening bepaalt:

„1. Volledige vrijstelling van rechten bij invoer wordt verleend voor middelen voor vervoer over de weg, per spoor, door de lucht, over zee en de binnenwateren die:

[...]

c) indien zij voor bedrijfsdoeleinden worden gebruikt, met uitzondering van middelen voor het vervoer per spoor, uitsluitend voor vervoer worden gebruikt dat buiten het douanegebied van de Gemeenschap aanvangt of eindigt. De vervoermiddelen mogen evenwel in het interne verkeer worden gebruikt indien de voorschriften op vervoersgebied, met name de voorschriften op het gebied van toelating en exploitatie van vervoer, zulks toelaten.

[...]"

De btw-richtlijn

12 Inzake de btw op de levering van goederen bepaalt artikel 61 van de btw-richtlijn:

„In afwijking van artikel 60 vindt, wanneer een goed dat zich niet in het vrije verkeer bevindt, vanaf het binnenbrengen ervan in de Gemeenschap onder een van de in artikel 156 bedoelde regelingen of situaties, onder een regeling voor tijdelijke invoer met volledige vrijstelling van invoerrechten of onder een regeling voor extern douanevervoer wordt geplaatst, de invoer van dat goed plaats in de lidstaat op het grondgebied waarvan het goed aan die regelingen of situaties wordt onttrokken.

[...]"

Het vergunningstelsel „CEMT"

13 Bij resolutie van 14 juni 1973 heeft de Raad van de Europese Conferentie van ministers van Verkeer (Conférence européenne des ministres des transports; hierna: „CEMT"), die bestaat uit 42 leden, waaronder de lidstaten van de Unie, een regeling

van contingentering van internationaal vervoer van goederen over de weg tussen de lidstaten ingevoerd. Deze regeling bepaalt dat de bevoegde instanties een vergunning mogen afleveren op basis van de nationale contingenten (hierna: „CEMT-vergunning").

14 Blijkens het bij de gebruikshandleiding van genoemd contingent gevoegde formulier betreffende deze vergunning, is op basis van de vergunning commercieel vervoer van goederen tussen de laad- en losplaatsen die gelegen zijn in de lidstaten van deze Conferentie toegestaan, alsook lege ritten van de voertuigen op het grondgebied van deze landen.

Nationaal recht

15 Blijkens de verwijzingsbeslissing mogen de vervoerders die krachtens de toepasselijke regeling in de staat waar hun onderneming is gevestigd goederen mogen vervoeren met motorvoertuigen en onder andere houder zijn van een CEMT-vergunning, overeenkomstig § 7, lid 1, van het Güterbeförderungsgesetz (Oostenrijkse wet inzake goederenvervoer van 1995, BGBl. nr. 593/1995; hierna: „GütbefG") goederen vervoeren naar of door Oostenrijk, of vanuit Oostenrijk naar plaatsen in het buitenland.

16 Krachtens § 9, lid 1, van het GütbefG moet de ondernemer ervoor zorgen dat de bewijzen van de in § 7, lid 1, van deze wet genoemde vergunningen bij elk goederenvervoer over de grens volledig ingevuld en desgevallend door de bevoegde autoriteit afgestempeld worden meegevoerd. Bovendien moet de bestuurder overeenkomstig § 9, lid 2, van het GütbefG gedurende het grensoverschrijdende vervoer van de goederen en gedurende het gehele traject deze documenten bij zich hebben en deze op verzoek aan de toezichtorganen overleggen.

Feiten in het hoofdgeding en prejudiciële vragen

17 Op 14 april 2008 is een voertuig met aanhangwagen, dat eigendom is van Laki, het douanegebied van de Unie leeg binnengekomen onder de regeling voor tijdelijke invoer met volledige vrijstelling van invoerrechten. Voor dat voertuig met aanhangwagen was een CEMT-vergunning afgegeven voor het vervoer van goederen tussen Zweden en Duitsland.

18 In Zweden werden goederen met bestemming Duitsland en Oostenrijk op het voertuig geladen. De goederen met bestemming Duitsland, werden als eerste gelost. De andere goederen zijn in Oostenrijk gelost, waarop genoemd voertuig werd beladen met goederen die naar Zweden moesten worden vervoerd. Bij overschrijding van de Oostenrijkse grens werd het voertuig door de Oostenrijkse douaneautoriteiten gecontroleerd.

19 Ten gevolge van deze controle heeft het Zollamt Linz Wels geoordeeld dat het desbetreffende voertuig geen vergunning had voor het vervoer van goederen in Oostenrijk en dat Laki dus de voorwaarden voor de tijdelijke invoer met volledige vrijstelling van invoerrechten niet had nageleefd. Het Zollamt Linz Wels heeft deze onderneming voor genoemd voertuig en de aanhangwagen douanerechten ten belope van een bedrag van 7 524 EUR, en btw bij invoer voor een bedrag van 10 909 EUR opgelegd.

20 Laki heeft tegen deze beslissing van het Zollamt Linz Wels beroep ingesteld bij de Unabhängige Finanzsenat, Außenstelle Linz, en de rechtmatigheid van deze beslissing betwist. Deze rechterlijke instantie heeft het beroep toegewezen en geoordeeld dat de douaneschuld is ontstaan door een schending die verband houdt met het ontbreken van een vervoersvergunning voor goederen met bestemming Oostenrijk, en dat deze schending in Zweden is begaan aangezien de betrokken goederen in deze lidstaat zijn geladen. Bijgevolg staat het volgens deze rechterlijke instantie aan de Zweedse douaneautoriteiten om de in het hoofdgeding aan de orde zijnde invoerrechten in te vorderen.

21 Het Zollamt Linz Wels heeft tegen dit vonnis van de Unabhängige Finanzsenat, Außenstelle Linz, hoger beroep ingesteld bij het Verwaltungsgerichtshof.

22 De verwijzende rechter benadrukt in zijn verzoek om een prejudiciële beslissing dat een volledige vrijstelling van invoerrechten op grond van artikel 558, lid 1, sub c, van de toepassingsverordening uitsluitend wordt verleend voor voertuigen die in het interne verkeer worden gebruikt, voor zover de nationale voorschriften op vervoersgebied, met name de voorschriften op het gebied van toelating en uitvoering ervan, het verkeer op het grondgebied van de betrokken staat toelaten.

23 Volgens de verwijzende rechter moet ter bepaling ervan welke instanties bevoegd zijn tot vaststelling van een eventuele schending van deze bepaling van de toepassingsverordening, het begrip „intern verkeer" in deze bepaling worden gedefinieerd.

24 Dienaangaande verwijst het Verwaltungsgerichtshof naar het arrest van het Hof van Justitie van 15 december 2004, Siig (C-272/03, Jurispr. blz. I-11941), waarin het Hof heeft geoordeeld dat bij de beoordeling of een voertuig voldoet aan de voorwaarden van de regeling voor tijdelijke invoer met volledige vrijstelling van invoerrechten, niet de eindbestemming van de goederen beslissend is, maar het vervoer zelf. De verwijzende rechter benadrukt echter dat dit arrest betrekking heeft op de uitlegging van artikel 670 van de toepassingsverordening, in de Duitse versie die gold vóór de versie die voortvloeit uit verordening nr. 993/2001, dat „intern verkeer" omschreef als „het vervoer [...] van goederen die in het douanegebied van de Gemeenschap worden [...] geladen en in dit gebied weer worden [...] gelost" („[...] die Beförderung von Waren, die im Zollgebiet der Gemeinschaft verladen und in diesem Gebiet wieder entladen werden"), terwijl artikel 555 van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde toepassingsverordening het intern verkeer definieert als „het vervoer [...] van goederen die in het douanegebied van de Gemeenschap [...] worden geladen [om] [...] in dit gebied weer [...] [te] worden gelost" („die Beförderung von [...] Waren, die im Zollgebiet der Gemeinschaft [...] geladen werden, um in diesem Gebiet wieder [...] ausgeladen zu werden").

25 De verwijzende rechter vraagt zich af of deze wijziging een weerslag kan hebben op de definitie van de criteria ter bepaling van de staat waar de schending is gepleegd, en dus op de aanduiding van de bevoegde instanties tot vaststelling van de schending. Hij stelt in het bijzonder de vraag of deze wijziging kan worden uitgelegd als een „strengere regeling" dan de eerdere regeling, in die zin dat het laden van de goederen op een voertuig met het oog op het vervoer ervan zonder de vereiste vergunning en de omstandigheid dat het vervoer aanvangt, reeds een onregelmatig intern verkeer uitmaken, en dus of de douaneschuld ontstaat in de staat waar het vervoer aanvangt. Hij benadrukt dat de nieuwe definitie van het begrip „intern verkeer" in artikel 555 van de toepassingsverordening eveneens kan worden uitgelegd als een versoepeling van de in de eerdere regeling vastgelegde voorwaarden, namelijk in die zin dat het interne verkeer uitsluitend onregelmatig is wanneer het vervoer en het lossen plaatsvinden in de lidstaat waarvoor de vergunning niet geldt. Volgens een dergelijke uitlegging zou de douaneschuld uitsluitend ontstaan in de lidstaat van bestemming van de betrokken goederen.

26 Gelet op deze overwegingen heeft het Verwaltungsgerichtshof de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vragen gesteld:

„1) Moet artikel 558, lid 1, juncto artikel 555, lid 1, sub c, van [de toepassingsverordening], aldus worden uitgelegd dat reeds op het ogenblik van het laden en het begin van het vervoer sprake is van een ontoelaatbaar gebruik van een vervoermiddel in het interne verkeer, wanneer voor een voor bedrijfsdoeleinden gebruikt voertuig een vergunning voor intern verkeer tussen twee lidstaten is verleend, en het laden in een van beide lidstaten gebeurt, maar de plaats van bestemming (geplande losplaats) in een andere dan een van de betrokken lidstaten ligt en voor deze andere lidstaat geen vergunning is verleend?

2) Indien de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord, moet artikel 204, lid 1, sub a, juncto artikel 215 van [het douanewetboek] aldus worden uitgelegd dat in

een dergelijk geval de douaneschuld in de lidstaat van het laden ontstaat en deze lidstaat bevoegd is om de rechten bij invoer te innen, ofschoon pas bij het lossen vaststaat dat het vervoer is geschied naar een lidstaat waarvoor geen vergunning voor intern verkeer bestaat?

3) Verder, wanneer de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord, moet artikel 61 van [btw-]richtlijn aldus worden uitgelegd dat in deze situatie de invoer in de lidstaat van het laden geschiedt, en deze lidstaat bevoegd is om de [btw] bij invoer te innen, ofschoon pas bij het lossen vaststaat dat het vervoer is geschied in een lidstaat waarvoor geen vergunning voor intern verkeer bestaat?"

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste vraag

27 Met de eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of de artikelen 555, lid 1, en 558, lid 1, sub c, van de toepassingsverordening aldus moeten worden uitgelegd dat het onregelmatige gebruik van een in een derde staat geregistreerd voertuig, welk voertuig is toegelaten tot het interne verkeer in twee lidstaten van de Unie onder de regeling voor tijdelijke invoer met volledige vrijstelling van invoerrechten van artikel 137 van het douanewetboek, en welk voertuig in strijd met de in deze lidstaat geldende transportregels goederen in een derde lidstaat heeft gelost, is ontstaan op het tijdstip waarop de goederen zijn geladen, dan wel op het tijdstip waarop deze worden gelost.

28 Deze rechterlijke instantie vraagt met name welke nationale autoriteiten bevoegd zijn om overeenkomstig artikel 204 van het douanewetboek de invoerrechten voor een dergelijk voertuig te innen.

29 Ter bepaling welke lidstaat de plaats uitmaakt van niet-nakoming van de verplichtingen waaraan moet worden voldaan opdat een voertuig onder de regeling van tijdelijke invoer met volledige vrijstelling van de invoerrechten valt, en in welke lidstaat de houder van het voertuig de douanerechten moet betalen, zij eraan herinnerd dat een dergelijke vrijstelling volgens artikel 558, lid 1, sub c, van de toepassingsverordening wordt verleend voor vervoersmiddelen over de weg, niet alleen wanneer zij uitsluitend worden gebruikt voor een vervoer dat aanvangt of eindigt buiten het douanegebied, maar eveneens wanneer zij worden gebruikt in intern verkeer, dus voor een vervoer van goederen dat aanvangt en eindigt binnen het douanegebied. In deze laatste hypothese mag het voertuig uitsluitend voor intern verkeer worden gebruikt indien een dergelijk vervoer niet op grond van de geldende nationale bepalingen verboden is, met name op het gebied van toelating en uitvoering ervan.

30 Voor een volledige vrijstelling van douanerechten voor een voor intern verkeer gebruikt voertuig, is dus met name vereist dat het vervoer van de goederen die zich in het voertuig bevinden in alle staten waar het voertuig circuleert is toegestaan.

31 In casu blijkt uit de verwijzingsbeslissing dat het in het hoofdgeding aan de orde zijnde voertuig met een „CEMT”-vergunning voor vervoer van goederen tussen Zweden en Duitsland het douanegebied van de Unie leeg is binnengekomen, en dat het voertuig in Zweden is beladen met goederen met als bestemming niet alleen Duitsland, maar ook Oostenrijk. De vervoerder heeft zonder daarvoor een „CEMT”-vergunning te hebben, de betrokken goederen in laatstgenoemde lidstaat gelost en heeft daarna het voertuig geladen met goederen die naar Zweden moesten worden vervoerd.

32 Bijgevolg rijst de vraag of de autoriteiten van het Koninkrijk Zweden bevoegd zijn om de invoerrechten voor genoemd voertuig te innen als lidstaat waar de betrokken goederen zijn geladen, dan wel de autoriteiten van de Republiek Oostenrijk als lidstaat waar het voertuig in strijd met de nationale bepalingen circuleert en genoemde goederen of een deel ervan op onregelmatige wijze zijn gelost.

33 Blijkens artikel 204, lid 1, sub a, van het douanewetboek ontstaat een douaneschuld bij de schending van een van de geldende verplichtingen ter verkrijging van de vrijstelling van invoerrechten op goederen binnen het grondgebied van de Unie. Voorts blijkt uit genoemd artikel 204, lid 2, dat deze schuld ontstaat op het tijdstip waarop aan een van de verplichtingen niet meer is voldaan. Bovendien ontstaat de douaneschuld overeenkomstig artikel 215 van het douanewetboek op de plaats waar de feiten die de douaneschuld doen ontstaan zich voordoen, en dus in een geval als in het hoofdgeding, op de plaats waar de onregelmatigheid is begaan.

34 Ter bepaling welke instanties bevoegd zijn tot inning van de invoerrechten voor het betrokken voertuig, moet dus worden vastgesteld welke handeling aanleiding heeft gegeven tot de niet-nakoming van de verplichtingen van de houder van het voertuig, door het voertuig buiten de regeling van intern verkeer te plaatsen. Bijgevolg moet worden vastgesteld of deze onregelmatigheid bestaat in het laden van de goederen met als bestemming een lidstaat waar het voertuig geen vergunning heeft voor het commerciële vervoer van goederen, dan wel of de onregelmatigheid wordt gepleegd op het ogenblik van overschrijding van de grens van de lidstaat waar het voertuig in strijd met de nationale bepalingen circuleert, of nog op het ogenblik waarop de goederen worden gelost op het grondgebied van laatstgenoemde staat.

35 Zoals de Commissie terecht heeft opgemerkt, is de loutere bedoeling om goederen die onder de regeling tijdelijke invoer zijn geplaatst op een andere wijze te gebruiken dan in het kader van de voorwaarden die ervoor gelden, op zich geen schending die een douaneschuld doet ontstaan, zolang deze bedoeling niet tot uiting komt in

een handeling of een nalaten, welke objectief gezien een inbreuk op de toepasselijke voorschriften uitmaakt (zie in die zin, arrest van 1 februari 2001, D. Wandel, C-66/99, Jurispr. blz. I-873, punt 48).

36 Voor de vaststelling van de onregelmatigheid die is begaan bij het gebruik van een voertuig dat is uitgevoerd onder de regeling van de volledige vrijstelling, moet uitsluitend rekening worden gehouden met de met dit voertuig gestelde vervoershandelingen. De eindbestemming van de goederen, en algemeen de eventuele bedoeling van de houder van het voertuig zijn dus irrelevant (zie in die zin arrest Siig, reeds aangehaald, punt 20). Bij de vaststelling of bij het gebruik van het voertuig een onregelmatigheid is begaan, moet dus uitsluitend rekening worden gehouden met de door dat voertuig uitgevoerde trajecten.

37 In een geval als dat van het hoofdgeding moet worden vastgesteld dat de onregelmatigheid concreet vorm kreeg op het ogenblik dat het betrokken voertuig feitelijk de regeling van intern verkeer waarvoor het op het grondgebied van de Unie was toegestaan, verliet door op het grondgebied van de Republiek Oostenrijk een commercieel vervoer te verrichten dat niet meer overeenstemde met het vervoer waarvoor een „CEMT"-vergunning was verleend en dat niet voldeed aan de voorwaarden voor een dergelijk vervoer krachtens de in deze staat geldende bepalingen. De omstandigheid dat de in Zweden in dat voertuig geladen goederen bestemd waren om naar Oostenrijk te worden vervoerd, zonder dat de vervoerder daarvoor een vergunning had, was geen onregelmatigheid zolang het voertuig niet de grens van de lidstaat waar hij geen commercieel vervoer mocht verrichten had overschreden.

38 De verwijzende rechter benadrukt dat artikel 670 van de toepassingsverordening, in de versie die voorafging aan deze die toepasselijk is op de zaak in het hoofdgeding, welke door het Hof is uitgelegd in het reeds aangehaalde arrest Siig, intern verkeer definieerde als „het vervoer [...] van goederen die in het douanegebied van de Gemeenschap worden [...] geladen en in dit gebied weer worden [...] gelost". Artikel 555, lid 1, sub c, van de toepassingsverordening, dat thans van toepassing is, omschrijft intern verkeer echter als „het vervoer [...] van goederen die in het douanegebied van de Gemeenschap [...] worden geladen [om] [...] in dit gebied weer [...] te worden gelost". De

verwijzende rechter vraagt zich af of een dergelijke wijziging een weerslag heeft op de definitie van de criteria ter bepaling van de staat waar de schending is gepleegd, en dus op de aanduiding van de bevoegde instanties om de schending vast te stellen. Hij vraagt zich af of uit deze tekstwijziging volgt dat in de definitie van intern verkeer een element van opzet wordt toegevoegd.

39 Zoals de Oostenrijkse regering en de Commissie hebben opgemerkt, verandert de wijziging in bepaalde taalversies van de toepassingsverordening van de gebruikte bewoordingen ter definiëring van het begrip intern verkeer, vergeleken met de bewoordingen in genoemd artikel 670, niet de inhoud van deze bepaling. Het is namelijk vaste rechtspraak dat ingeval er verschillen tussen de taalversies van een tekst van de Unie bestaan, bij de uitlegging van de betrokken bepaling moet worden gelet op de algemene opzet en de doelstelling van de regeling waarvan zij een onderdeel vormt (zie met name arrest van 29 april 2010, M e.a., C-340/08, Jurispr. blz. I-3913, punt 44). Zoals blijkt uit punt 35 van het onderhavige arrest, zou de uitlegging van genoemd artikel 555 die de onregelmatigheid zou baseren op de bedoeling van de vervoerder, onverenigbaar zijn met de opzet van de regeling waarvan deze bepaling deel uitmaakt.

40 Bovendien moet erop worden gewezen dat de wijziging van de bewoordingen van de bepaling waarnaar de verwijzende rechter verwijst, uitsluitend in bepaalde taalversies van de toepassingsverordening is te vinden. De overgrote meerderheid ervan heeft deze zin van artikel 670 van de toepassingsverordening namelijk niet gewijzigd.

41 Uit het geheel van voorgaande overwegingen volgt dat op de eerste vraag moet worden geantwoord dat de artikelen 555, lid 1, en 558, lid 1, sub c, van de toepassingsverordening aldus moeten worden uitgelegd dat een onregelmatigheid bij het gebruik van een voertuig dat in de Unie is ingevoerd onder de regeling volledige vrijstelling van douanerechten en wordt gebruikt voor intern verkeer, geacht moet worden te zijn begaan op het ogenblik dat het voertuig de grens overschrijdt van de lidstaat

waar het voertuig in strijd met de nationale bepalingen op vervoersgebied circuleert, dus zonder een vergunning om te lossen van de lidstaat waar wordt gelost, en dat de autoriteiten van deze staat bevoegd zijn om deze rechten te innen.

De tweede en de derde vraag

42 Gelet op het antwoord op de eerste vraag, moet het Hof niet antwoorden op de tweede en de derde vraag, daar zij door de verwijzende rechter slechts zijn gesteld voor het geval de eerste vraag bevestigend zou worden beantwoord.

Kosten

43 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Vierde kamer) verklaart voor recht:

De artikelen 555, lid 1, en 558, lid 1, sub c, van verordening nr. 2454/93 van de Commissie van 2 juli 1993 houdende vaststelling van enkele bepalingen ter uitvoering van verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad tot vaststelling van het communautair douanewetboek, zoals gewijzigd bij verordening (EG)

nr. 993/2001 van de Commissie van 4 mei 2001, moeten aldus worden uitgelegd dat een onregelmatigheid bij het gebruik van een voertuig dat in de Unie is ingevoerd onder de regeling volledige vrijstelling van douanerechten en wordt gebruikt voor intern verkeer, geacht moet worden te zijn begaan op het ogenblik dat het voertuig de grens overschrijdt van de lidstaat waar het voertuig in strijd met de nationale bepalingen op vervoersgebied circuleert, dus zonder een vergunning om te lossen van de lidstaat waar wordt gelost, en dat de autoriteiten van deze staat bevoegd zijn om deze rechten te innen.

ondertekeningen