ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 16ης Ιουνίου 2011 *

Στην υπόθεση C-351/10,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Verwaltungsgerichtshof (Αυστρία) με απόφαση της 24ης Ιουνίου 2010, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 12 Ιουλίου 2010, στο πλαίσιο της δίκης

Zollamt Linz Wels

κατά

Laki DOOEL,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J.-C. Bonichot, πρόεδρο τμήματος, K. Schiemann, L. Bay Larsen, C. Toader (εισηγητήτρια) και E. Jarašiūnas, δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

γενικός εισαγγελέας: N. Jääskinen
γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η Laki DOOEL, εκπροσωπούμενη από τον R. Burghofer, Rechtsanwalt,

— η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τη C. Pesendorfer,

— η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις Κ. Παρασκευοπούλου και Ι. Πουλή, καθώς και από τον Ι. Μπακόπουλο,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους A. Caeiros και B.-R. Killmann,

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

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 555, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, και 558, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 2454/93 της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου 1993, για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 2913/92 του Συμβουλίου περί θεσπίσεως του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 253, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 993/2001 της Επιτροπής, της 4ης Μαΐου 2001 (ΕΕ L 141, σ. 1, στο εξής: κανονισμός εφαρμογής), καθώς και του άρθρου 61 της οδηγίας 2006/112/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Νοεμβρίου 2006, σχετικά με το κοινό σύστημα φόρου προστιθέμενης αξίας (ΕΕ L 347, σ. 1, στο εξής: οδηγία περί ΦΠΑ).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ του Zollamt Linz Wels (τελωνείου Linz Wels) και της Laki DOOEL (στο εξής: Laki), εταιρίας μεταφορών εγκατεστημένης στην Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, με αντικείμενο τους δασμούς και τον φόρο προστιθεμένης αξίας (στο εξής: ΦΠΑ) λόγω εισαγωγής που επιβλήθηκαν στην ως άνω εταιρία για την εισαγωγή στο έδαφος της Ένωσης ενός οχήματος και μιας ρυμούλκας υπό το καθεστώς προσωρινής εισαγωγής με πλήρη απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Ο τελωνειακός κώδικας

3 Οι διατάξεις του τίτλου IV, κεφάλαιο 2, τμήμα 3, ΣΤ, του κανονισμού (ΕΟΚ) 2913/92 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 1992, περί θεσπίσεως κοινοτικού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 302, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 2700/2000, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Νοεμβρίου 2000 (ΕΕ L 311, σ. 17, στο εξής: τελωνειακός κώδικας), καθορίζουν τους κανόνες του καθεστώτος προσωρινής εισαγωγής με πλήρη απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς.

4 Το άρθρο 137 του τελωνειακού κώδικα, το οποίο περιλαμβάνεται στον ως άνω τίτλο IV, ορίζει τα εξής:

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

5 Ο τίτλος VII, κεφάλαιο 2, του τελωνειακού κώδικα περιέχει τις διατάξεις σχετικά με τη γένεση της τελωνειακής οφειλής.

6 Το άρθρο 204 του τελωνειακού κώδικα, το οποίο περιλαμβάνεται στον ως άνω τίτλο VII, προβλέπει τα εξής:

«1. Τελωνειακή οφειλή κατά την εισαγωγή γεννάται:

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

ή

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

[...]

2. Η τελωνειακή οφειλή γεννάται είτε τη στιγμή κατά την οποία παύει να τηρείται η υποχρέωση η μη εκπλήρωση της οποίας γεννά την τελωνειακή οφειλή, είτε τη στιγμή κατά την οποία το εμπόρευμα τέθηκε υπό το συγκεκριμένο τελωνειακό καθεστώς εφόσον αποδεικνύεται εκ των υστέρων ότι ένας από τους όρους που καθορίστηκαν για την υπαγωγή του εν λόγω εμπορεύματος στο καθεστώς αυτό ή για την έγκριση μειωμένου ή μηδενικού εισαγωγικού δασμού λόγω της χρησιμοποίησης του εμπορεύματος για ειδικούς σκοπούς δεν είχε πράγματι τηρηθεί.»

7 Το άρθρο 215 του τελωνειακού κώδικα ορίζει τα εξής:

«1. Η τελωνειακή οφειλή γεννάται:

— στον τόπο όπου λαμβάνουν χώρα τα γενεσιουργά γεγονότα της οφειλής αυτής,

[...].»

Ο κανονισμός εφαρμογής

8 Το άρθρο 232 του κανονισμού εφαρμογής προβλέπει τους κανόνες του καθεστώτος προσωρινής εισαγωγής με πλήρη απαλλαγή, μεταξύ άλλων, των μεταφορικών μέσων. Το άρθρο αυτό έχει ως εξής:

«1. Όταν δεν αποτελούν αντικείμενο γραπτής διασάφησης ή διασάφησης που πραγματοποιείται με προφορική δήλωση, θεωρείται ότι [διασαφούνται] για προσωρινή εισαγωγή με την πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 233, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 579:

[...]

β) τα μεταφορικά μέσα που αναφέρονται στα άρθρα 556 έως 561·

[...].»

9 Ο τίτλος ΙΙΙ, κεφάλαιο 5, τμήμα 2, υποτμήμα 1, του κανονισμού εφαρμογής, που περιλαμβάνει τα άρθρα 555 έως 562, καθορίζει τους όρους για την πλήρη απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς όσον αφορά τα μεταφορικά μέσα που εμπίπτουν στο τελωνειακό καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής.

10 Το άρθρο 555 του κανονισμού εφαρμογής ορίζει τα εξής:

«1. Για τους σκοπούς του παρόντος υποτμήματος, νοούνται ως:

[...]

γ) "εσωτερική κυκλοφορία": η μεταφορά προσώπων που επιβιβάζονται ή εμπορευμάτων που φορτώνονται στο εσωτερικό του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας για να αποβιβαστούν ή να εκφορτωθούν εντός αυτού του εδάφους.

[...]»

11 Το άρθρο 558 του ως άνω κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«1. Πλήρης απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς παραχωρείται για μέσα οδικής, σιδηροδρομικής, αεροπορικής, θαλάσσιας και εσωτερικής πλωτής μεταφοράς, όταν αυτά:

[...]

γ) στην περίπτωση εμπορικής χρήσης και με εξαίρεση τα μέσα σιδηροδρομικής μεταφοράς, χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μεταφορές που αρχίζουν ή τελειώνουν εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας. Εντούτοις, είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται για εσωτερική κυκλοφορία, εφόσον αυτό προβλέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα των μεταφορών και ιδίως από αυτές που διέπουν τους όρους πρόσβασης και εκτέλεσης των μεταφορών.

[...]»

Η οδηγία περί ΦΠΑ

12 Όσον αφορά τον ΦΠΑ κατά την εισαγωγή αγαθών, το άρθρο 61 της οδηγίας περί ΦΠΑ προβλέπει τα εξής:

«Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 60, όταν ένα αγαθό που δεν βρίσκεται σε ελεύθερη κυκλοφορία υπάγεται από τον χρόνο της εισόδου του στην Κοινότητα σε ένα από τα καθεστώτα ή τις καταστάσεις του άρθρου 156 ή σε καθεστώς προσωρινής εισαγωγής με πλήρη απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς ή σε καθεστώς εξωτερικής διαμετακόμισης, η εισαγωγή του αγαθού αυτού πραγματοποιείται στο κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου το αγαθό εξέρχεται από τα εν λόγω καθεστώτα ή καταστάσεις.

[...]»

Το σύστημα αδειών ΕΔΥΜ

13 Με απόφαση της 14ης Ιουνίου 1973, το συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Διασκέψεως Υπουργών Μεταφορών (ΕΔΥΜ), που αποτελείται από 42 μέλη, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης, θέσπισε σύστημα

ποσοστώσεων για τις διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών. Κατά το σύστημα αυτό, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να χορηγούν άδειες βάσει της κάθε εθνικής ποσοστώσεως (στο εξής: άδεια ΕΔΥΜ).

14 Από το έντυπο για την άδεια αυτή, το οποίο προσαρτάται στον οδηγό για τη χρήση της εν λόγω ποσοστώσεως, προκύπτει ότι αυτή επιτρέπει την επαγγελματική μεταφορά των εμπορευμάτων μεταξύ των τόπων φορτώσεως και εκφορτώσεως που βρίσκονται σε χώρες μέλη της εν λόγω διασκέψεως, καθώς και την κυκλοφορία των οχημάτων κενών φορτίου σε όλες τις ως άνω χώρες.

Το εθνικό δίκαιο

15 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι, κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, του νόμου περί οδικών μεταφορών εμπορευμάτων (Güterbeförderungsgesetz, *BGBl.* 593/1995, στο εξής: GütbefG), οι μεταφορείς οι οποίοι, δυνάμει της νομοθεσίας που ισχύει στο κράτος της έδρας της επιχειρήσεώς τους, μπορούν να μεταφέρουν εμπορεύματα με μηχανοκίνητα οχήματα και είναι κάτοχοι, μεταξύ άλλων, άδειας ΕΔΥΜ έχουν το δικαίωμα να πραγματοποιούν μεταφορές προς το ομοσπονδιακό έδαφος ή μέσω του ομοσπονδιακού εδάφους, ή από τόπους εντός του ομοσπονδιακού εδάφους προς την αλλοδαπή.

16 Δυνάμει του άρθρου 9, παράγραφος 1, του GütbefG, ο μεταφορέας πρέπει να μεριμνά ώστε, σε κάθε διασυνοριακή μεταφορά εμπορευμάτων, να υπάρχουν στο όχημα, δεόντως συμπληρωμένα και, εφόσον είναι αναγκαίο, θεωρημένα από την αρμόδια αρχή, τα έγγραφα για την πιστοποίηση των κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, του ως άνω νόμου αδειών. Επιπλέον, κατά το άρθρο 9, παράγραφος 2, του GütbefG, σε κάθε διασυνοριακή μεταφορά εμπορευμάτων ο οδηγός πρέπει καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής να έχει μαζί του τα ως άνω έγγραφα και να τα επιδεικνύει στα όργανα εποπτείας εφόσον του ζητούνται.

Τα πραγματικά περιστατικά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

17 Στις 14 Απριλίου 2008, ένα όχημα με ρυμούλκα, το οποίο ανήκε στη Laki, εισήλθε κενό φορτίου στο τελωνειακό έδαφος της Ένωσης υπό το καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής με πλήρη απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς. Για το όχημα αυτό και τη ρυμούλκα του είχε χορηγηθεί άδεια ΕΔΥΜ που αφορούσε τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ Σουηδίας και Γερμανίας.

18 Στη Σουηδία το όχημα φορτώθηκε με εμπορεύματα που προορίζονταν για τη Γερμανία και την Αυστρία. Τα εμπορεύματα που μεταφέρονταν στη Γερμανία ήταν τα πρώτα που εκφορτώθηκαν. Στην Αυστρία εκφορτώθηκαν τα υπόλοιπα εμπορεύματα και το όχημα φορτώθηκε με εμπορεύματα προοριζόμενα για τη Σουηδία. Όταν διερχόταν τα αυστριακά σύνορα, το όχημα υποβλήθηκε σε έλεγχο από τις αυστριακές τελωνειακές αρχές.

19 Κατόπιν του ελέγχου αυτού, το Zollamt Linz Wels εκτίμησε ότι το εν λόγω όχημα δεν είχε άδεια για τη μεταφορά εμπορευμάτων στην Αυστρία και ότι, ως εκ τούτου, η Laki δεν είχε τηρήσει τις προϋποθέσεις προσωρινής εισαγωγής του οχήματος αυτού με πλήρη απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς. Επέβαλε στην ως άνω επιχείρηση, για το εν λόγω όχημα και τη ρυμούλκα του, δασμούς ύψους 7 524 ευρώ και ΦΠΑ λόγω εισαγωγής ύψους 10 909 ευρώ.

20 Κατά της αποφάσεως του Zollamt Linz Wels η Laki άσκησε προσφυγή ενώπιον του Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz, με την οποία αμφισβητούσε τη νομιμότητα της αποφάσεως. Το ως άνω δικαστήριο δέχθηκε την προσφυγή, κρίνοντας ότι η τελωνειακή οφειλή είχε γεννηθεί από παράβαση η οποία αφορούσε την έλλειψη αδείας για τη μεταφορά εμπορευμάτων προς την Αυστρία και ότι η παράβαση αυτή είχε διαπραχθεί στη Σουηδία, αφού τα επίμαχα εμπορεύματα είχαν φορτωθεί στο κράτος μέλος αυτό. Ως εκ τούτου, κατά το εν λόγω δικαστήριο, στις σουηδικές τελωνειακές αρχές εναπέκειτο να επιβάλουν τους επίμαχους στην κύρια δίκη δασμούς.

21 Το Zollamt Linz Wels άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως του Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz, ενώπιον του Verwaltungsgerichtshof.

22 Στην αίτησή του για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως, το αιτούν δικαστήριο υπογραμμίζει ότι, δυνάμει του άρθρου 558, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, του κανονισμού εφαρμογής, για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται στην εσωτερική κυκλοφορία, πλήρης απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς χορηγείται μόνον εφόσον οι εθνικές διατάξεις στον τομέα των μεταφορών και ιδίως αυτές που διέπουν τους όρους πρόσβασης και εκτέλεσης των μεταφορών επιτρέπουν την κυκλοφορία εντός του οικείου κράτους.

23 Κρίνει έτσι ότι, προκειμένου να εξακριβωθεί ποιες είναι οι αρμόδιες αρχές για να διαπιστώσουν τυχόν παράβαση της ως άνω διατάξεως του κανονισμού εφαρμογής, πρέπει να καθοριστεί η έννοια της εσωτερικής κυκλοφορίας η οποία περιλαμβάνεται στην εν λόγω διάταξη.

24 Το Verwaltungsgerichtshof αναφέρεται, συναφώς, στην απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 2004, C-272/03, Siig (Συλλογή 2004, σ. I-11941), με την οποία το Δικαστήριο έκρινε ότι, προκειμένου να εξακριβωθεί αν η χρήση ενός οχήματος πληροί τους όρους του καθεστώτος της προσωρινής εισαγωγής με πλήρη απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς, κρίσιμος είναι όχι ο τελικός προορισμός των εμπορευμάτων, αλλά η εκτελεσθείσα μεταφορά. Το αιτούν δικαστήριο υπογραμμίζει εντούτοις ότι η ως άνω απόφαση αφορά την ερμηνεία του άρθρου 670 του κανονισμού εφαρμογής όπως ίσχυε, στην απόδοσή του στα γερμανικά, πριν από την τροποποίησή του με τον κανονισμό 993/2001, το οποίο όριζε την εσωτερική κυκλοφορία ως «[τη] μεταφορά [...] των εμπορευμάτων που φορτώνονται στο εσωτερικό του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας για [...] να εκφορτωθούν στο εσωτερικό του εδάφους αυτού», ενώ το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης άρθρο 555 του κανονισμού εφαρμογής ορίζει την εσωτερική κυκλοφορία ως «[τη] μεταφορά [...] εμπορευμάτων που φορτώνονται στο εσωτερικό του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας για [...] να εκφορτωθούν εντός αυτού του εδάφους».

25 Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν η τροποποίηση αυτή επηρεάζει τα κριτήρια για τον καθορισμό του κράτους στο οποίο έλαβε χώρα η παράβαση και κατά συνέπεια τον προσδιορισμό των αρμοδίων για τη διαπίστωσή της αρχών. Θέτει ιδίως το ζήτημα αν η εν λόγω τροποποίηση μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι κατέστησε αυστηρότερη την προϊσχύσασα ρύθμιση, οπότε ήδη η φόρτωση ενός οχήματος με εμπορεύματα για μεταφορά, χωρίς την απαιτούμενη άδεια, και η έναρξη της μεταφοράς αυτής συνιστά παράτυπη εσωτερική κυκλοφορία, και επομένως αν η τελωνειακή οφειλή γεννάται στο κράτος ενάρξεως της μεταφοράς. Υπογραμμίζει ότι ο νέος ορισμός της έννοιας της εσωτερικής κυκλοφορίας, που διατυπώνεται στο άρθρο 555 του κανονισμού εφαρμογής, θα μπορούσε να ερμηνευθεί και υπό την έννοια ότι κατέστησε πιο ελαστικούς τους όρους της προϊσχύσασας ρυθμίσεως, οπότε η παράτυπη εσωτερική κυκλοφορία στοιχειοθετείται μόνον εφόσον έχουν ολοκληρωθεί η μεταφορά και η εκφόρτωση στο μη καλυπτόμενο από την άδεια κράτος μέλος. Κατ' αυτήν την ερμηνεία, η τελωνειακή οφειλή γεννάται μόνο στο κράτος μέλος προορισμού των επίμαχων εμπορευμάτων.

26 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω σκέψεων, το Verwaltungsgerichtshof αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το άρθρο 558, παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 555, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, [του κανονισμού εφαρμογής] την έννοια ότι η αντικανονική χρήση μέσου μεταφοράς στην εσωτερική κυκλοφορία υφίσταται ήδη κατά τη φόρτωση του μέσου και την έναρξη της μεταφοράς, εάν για το επαγγελματικής χρήσεως όχημα χορηγήθηκε άδεια για την εσωτερική κυκλοφορία μεταξύ δύο κρατών μελών και η φόρτωση του μέσου πραγματοποιείται σε ένα εκ των δύο κρατών μελών, πλην όμως ο τόπος προορισμού (προβλεπόμενος τόπος εκφορτώσεως) βρίσκεται σε τρίτο κράτος μέλος, για το οποίο δεν έχει χορηγηθεί άδεια;

2) Έχει, εφόσον η απάντηση στο πρώτο ερώτημα είναι καταφατική, το άρθρο 204, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, σε συνδυασμό με το άρθρο 215 του [τελωνειακού

κώδικα] την έννοια ότι, στην περίπτωση αυτή, η τελωνειακή οφειλή γεννάται στο κράτος μέλος φορτώσεως και το κράτος αυτό είναι αρμόδιο για την είσπραξη των εισαγωγικών δασμών, μολονότι κατά την εκφόρτωση και μόνον θα αποδειχθεί η πραγματοποίηση της μεταφοράς σε κράτος μέλος για το οποίο δεν έχει χορηγηθεί άδεια για την εσωτερική κυκλοφορία;

3) Περαιτέρω, εφόσον η απάντηση στο πρώτο ερώτημα είναι καταφατική, έχει το άρθρο 61 της οδηγίας [περί ΦΠΑ] την έννοια ότι, στο πλαίσιο των ανωτέρω εκτεθέντων πραγματικών περιστατικών, η εισαγωγή πραγματοποιείται στο κράτος μέλος φορτώσεως και το κράτος μέλος αυτό είναι αρμόδιο για την είσπραξη του [ΦΠΑ] κατά την εισαγωγή, μολονότι κατά την εκφόρτωση και μόνον θα αποδειχθεί η πραγματοποίηση της μεταφοράς σε κράτος μέλος για το οποίο δεν έχει χορηγηθεί άδεια για την εσωτερική κυκλοφορία;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

27 Με το πρώτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν τα άρθρα 555, παράγραφος 1, και 558, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, του κανονισμού εφαρμογής έχουν την έννοια ότι η αντικανονική χρήση οχήματος ταξινομημένου σε τρίτο κράτος, ως προς το οποίο έχει επιτραπεί η εσωτερική κυκλοφορία σε δύο κράτη μέλη της Ένωσης υπό το προβλεπόμενο στο άρθρο 137 του τελωνειακού κώδικα καθεστώς προσωρινής εισαγωγής με πλήρη απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς, και το οποίο εκφόρτωσε εμπορεύματα σε τρίτο κράτος μέλος, κατά παράβαση των ισχυόντων σε αυτό κανόνων περί μεταφορών, πρέπει να θεωρηθεί ως στοιχειοθετούμενη ήδη από τη φόρτωση των εμπορευμάτων ή από το χρονικό σημείο της εκφορτώσεώς τους.

28 Το ως άνω δικαστήριο ερωτά ιδίως ποιες είναι οι αρμόδιες εθνικές αρχές για την είσπραξη, κατά την έννοια του άρθρου 204 του τελωνειακού κώδικα, των εισαγωγικών δασμών για ένα τέτοιο όχημα.

29 Προκειμένου να προσδιορισθεί το κράτος μέλος στο οποίο έλαβε χώρα η μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων από τις οποίες εξαρτάται το ευεργέτημα της χορηγήσεως του καθεστώτος προσωρινής εισαγωγής οχήματος με πλήρη απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς, καθώς και το κράτος μέλος στο οποίο πρέπει να καταβάλει τους δασμούς ο κύριος του οχήματος, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά το άρθρο 558, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, του κανονισμού εφαρμογής, η απαλλαγή αυτή χορηγείται για τα μέσα οδικής μεταφοράς όχι μόνον όταν χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μεταφορές που αρχίζουν ή τελειώνουν εκτός του τελωνειακού εδάφους, αλλά και όταν χρησιμοποιούνται στην εσωτερική κυκλοφορία, δηλαδή για μεταφορές εμπορευμάτων που αρχίζουν και τελειώνουν εντός του τελωνειακού εδάφους. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, το όχημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εσωτερική κυκλοφορία μόνον εφόσον μια τέτοια μεταφορά δεν απαγορεύεται από τις ισχύουσες εθνικές διατάξεις, και ιδίως από αυτές που διέπουν τους όρους προσβάσεως στις μεταφορές και εκτελέσεώς τους.

30 Ως εκ τούτου, προϋπόθεση για την πλήρη απαλλαγή από δασμούς, σε ό,τι αφορά όχημα το οποίο χρησιμοποιείται στην εσωτερική κυκλοφορία, είναι ιδίως το να επιτρέπεται η μεταφορά των ευρισκόμενων σε αυτό εμπορευμάτων σε όλα τα κράτη στα οποία κυκλοφορεί.

31 Εν προκειμένω, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι το επίμαχο στην κύρια δίκη όχημα εισήλθε στο τελωνειακό έδαφος της Ένωσης κενό φορτίου, με άδεια ΕΔΥΜ για τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ Σουηδίας και Γερμανίας, και ότι, στη Σουηδία, φορτώθηκε με εμπορεύματα προοριζόμενα όχι μόνο για τη Γερμανία, αλλά και για την Αυστρία. Στο τελευταίο αυτό κράτος μέλος, ο μεταφορέας, χωρίς να κατέχει άδεια ΕΔΥΜ, προέβη στην εκφόρτωση των επίμαχων εμπορευμάτων και κατόπιν φόρτωσε το όχημα με εμπορεύματα προοριζόμενα για τη Σουηδία.

32 Ως εκ τούτου, τίθεται το ζήτημα αν η είσπραξη των εισαγωγικών δασμών για το εν λόγω όχημα αποτελεί αρμοδιότητα των αρχών του Βασιλείου της Σουηδίας, κράτους μέλους στο οποίο φορτώθηκαν τα επίμαχα εμπορεύματα, ή των αρχών της Δημοκρατίας της Αυστρίας, κράτους μέλους στο οποίο κυκλοφορεί το όχημα κατά παράβαση των εθνικών διατάξεων και στο οποίο έγινε αντικανονική εκφόρτωση των εν λόγω εμπορευμάτων ή μέρους αυτών.

33 Αφενός, από το άρθρο 204, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, του τελωνειακού κώδικα προκύπτει ότι η μη εκτέλεση μιας εκ των υποχρεώσεων από τις οποίες εξαρτάται το ευεργέτημα της χορηγήσεως του καθεστώτος της απαλλαγής από εισαγωγικούς δασμούς ενός εμπορεύματος στο έδαφος της Ένωσης συνεπάγεται τη γένεση τελωνειακής οφειλής και, αφετέρου, από το εν λόγω άρθρο 204, παράγραφος 2, προκύπτει ότι η οφειλή αυτή γεννάται τη στιγμή κατά την οποία παύει να τηρείται μια εκ των υποχρεώσεων αυτών. Επιπλέον, κατά το άρθρο 215 του τελωνειακού κώδικα, η τελωνειακή οφειλή γεννάται στον τόπο όπου λαμβάνουν χώρα τα γενεσιουργά γεγονότα αυτής και επομένως, σε περίπτωση όπως αυτή της διαφοράς της κύριας δίκης, στον τόπο διαπράξεως της παρατυπίας.

34 Επομένως, για να διαπιστωθεί ποιες είναι οι αρμόδιες αρχές για την είσπραξη των εισαγωγικών δασμών όσον αφορά το επίμαχο όχημα, πρέπει να καθοριστεί η πράξη που είχε ως συνέπεια τη μη εκτέλεση των υποχρεώσεων οι οποίες βαρύνουν τον κύριο του ως άνω οχήματος, θέτοντάς το εκτός του καθεστώτος της εσωτερικής κυκλοφορίας. Πρέπει, ως εκ τούτου, να διαπιστωθεί αν η παρατυπία έγκειται στην φόρτωση των εμπορευμάτων με προορισμό κράτος μέλος στο οποίο το όχημα δεν επιτρεπόταν να πραγματοποιήσει επαγγελματική μεταφορά εμπορευμάτων ή αν η ως άνω παρατυπία στοιχειοθετείται κατά τη στιγμή που το όχημα διέρχεται τα σύνορα του κράτους μέλους στο οποίο κυκλοφορεί το όχημα κατά παράβαση των εθνικών διατάξεων ή κατά την εκφόρτωση των εμπορευμάτων στο τελευταίο αυτό κράτος.

35 Όπως επισήμανε ορθώς η Επιτροπή, όσον αφορά τη γένεση τελωνειακής οφειλής, η απλή πρόθεση να χρησιμοποιηθεί εμπόρευμα υπαγόμενο στο καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής κατά τρόπο που δεν εντάσσεται στο πλαίσιο των όρων στους οποίους αυτό υπόκειται δεν αποτελεί αυτή καθεαυτή παράβαση ενόσω η πρόθεση

αυτή δεν εκφράζεται μέσω πράξεως ή παραλείψεως που, αντικειμενικώς, συνιστά παράβαση των ισχυόντων κανόνων (βλ., επ' αυτού, απόφαση της 1ης Φεβρουαρίου 2001, C-66/99, D. Wandel, Συλλογή 2001, σ. I-873, σκέψη 48).

36 Επομένως, για να διαπιστωθεί η παρατυπία η οποία διαπράττεται κατά τη χρησιμοποίηση οχήματος που εξάγεται υπό το καθεστώς πλήρους απαλλαγής, πρέπει να ληφθούν υπόψη μόνον οι μεταφορές που εξετέλεσε το όχημα αυτό. Δεν έχει επομένως σημασία ούτε ο τελικός προορισμός των εμπορευμάτων ούτε, γενικώς, οι τυχόν προθέσεις του κυρίου του οχήματος αυτού (βλ., επ' αυτού, προπαρατεθείσα απόφαση Siig, σκέψη 20). Ως εκ τούτου, για τη διαπίστωση της αντικανονικής χρήσεως του εν λόγω οχήματος πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μόνο οι διαδρομές που πραγματοποίησε.

37 Σε περίπτωση όπως αυτή της διαφοράς της κύριας δίκης, διαπιστώνεται ότι η παρατυπία διαπράχθηκε όταν το επίμαχο όχημα εξήλθε πράγματι από το καθεστώς της εσωτερικής κυκλοφορίας για τους σκοπούς του οποίου είχε γίνει δεκτό στο έδαφος της Ένωσης, πραγματοποιώντας, εντός της Δημοκρατίας της Αυστρίας, εμπορική μεταφορά που δεν αντιστοιχούσε πλέον στην προβλεπόμενη από την άδεια ΕΔΥΜ και δεν πληρούσε τους όρους στους οποίους υπάγεται μια τέτοια μεταφορά βάσει των ισχυουσών στο κράτος αυτό διατάξεων. Το γεγονός ότι τα εμπορεύματα τα οποία φορτώθηκαν στο όχημα στη Σουηδία είχαν ως προορισμό την Αυστρία, χωρίς ο μεταφορέας να κατέχει την άδεια αυτή, δεν συνιστούσε παρατυπία όσο το όχημα δεν είχε διέλθει τα σύνορα του τελευταίου αυτού κράτους μέλους, στο οποίο δεν μπορούσε να πραγματοποιήσει εμπορική μεταφορά.

38 Το αιτούν δικαστήριο υπογραμμίζει ότι το άρθρο 670 του κανονισμού εφαρμογής, υπό τη διατύπωση που είχε πριν τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης και η οποία αποτέλεσε αντικείμενο ερμηνείας από το Δικαστήριο στην προπαρατεθείσα απόφαση Siig, όριζε την εσωτερική κυκλοφορία ως «[τη] μεταφορά [...] των εμπορευμάτων που φορτώνονται στο εσωτερικό του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας για [...] να εκφορτωθούν στο εσωτερικό του εδάφους αυτού». Αντιθέτως, το νυν ισχύον άρθρο 555 του κανονισμού εφαρμογής ορίζει την εσωτερική κυκλοφορία ως «[τη] μεταφορά [...] εμπορευμάτων που φορτώνονται στο εσωτερικό του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας για [...] να εκφορτωθούν εντός

αυτού του εδάφους». Το ως άνω δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν η τροποποίηση αυτή επηρεάζει τα κριτήρια για τον καθορισμό του κράτους στο οποίο έλαβε χώρα η παράβαση και κατά συνέπεια τον προσδιορισμό των αρμοδίων για τη διαπίστωσή της αρχών. Διερωτάται αν η τροποποίηση αυτή του κειμένου συνεπάγεται εισαγωγή, στον ορισμό της εσωτερικής κυκλοφορίας, του στοιχείου της προθέσεως.

39 Συναφώς, όπως επισήμαναν η Αυστριακή Κυβέρνηση και η Επιτροπή, η τροποποίηση, σε ορισμένες γλωσσικές αποδόσεις του κανονισμού εφαρμογής, της διατυπώσεως του ορισμού της έννοιας της εσωτερικής κυκλοφορίας σε σχέση με τη διατύπωση του ορισμού αυτού που περιείχετο στο άρθρο 670 δεν αλλοιώνει το περιεχόμενο της ως άνω διατάξεως. Πράγματι, κατά πάγια νομολογία, σε περίπτωση αποκλίσεων μεταξύ διαφόρων γλωσσικών αποδόσεων μιας διατάξεως της Ενώσεως, η επίμαχη διάταξη πρέπει να ερμηνεύεται σε συνάρτηση με την όλη οικονομία και τον σκοπό της κανονιστικής ρυθμίσεως της οποίας αποτελεί μέρος (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 29ης Απριλίου 2010, C-340/08, M κ.λπ., Συλλογή 2010, σ. I-3913, σκέψη 44). Όπως προκύπτει από τη σκέψη 35 της παρούσας αποφάσεως, ερμηνεία του εν λόγω άρθρου 555 η οποία θα στήριζε τη διαπίστωση της παρατυπίας στην πρόθεση του μεταφορέα θα ήταν ασυμβίβαστη με την οικονομία της κανονιστικής ρυθμίσεως στην οποία εντάσσεται η διάταξη αυτή.

40 Επιπλέον, τονίζεται ότι η τροποποίηση του γράμματος της διατάξεως που επισημάνθηκε από το αιτούν δικαστήριο αφορά μόνο ορισμένες γλωσσικές αποδόσεις του κανονισμού εφαρμογής, ενώ στη μεγάλη πλειοψηφία αυτών δεν έχει γίνει τροποποίηση της φράσεως αυτής του άρθρου 670 του κανονισμού εφαρμογής.

41 Από το σύνολο των ανωτέρω προκύπτει ότι στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι τα άρθρα 555, παράγραφος 1, και 558, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, του κανονισμού εφαρμογής έχουν την έννοια ότι αντικανονική χρήση οχήματος το οποίο εισάγεται στην Ένωση υπό το καθεστώς πλήρους απαλλαγής από δασμούς και το οποίο χρησιμοποιείται στην εσωτερική κυκλοφορία πρέπει να θεωρείται ότι στοιχειοθετείται κατά τη στιγμή που το όχημα διέρχεται τα σύνορα του κράτους μέλους στο οποίο κυκλοφορεί κατά παράβαση των εθνικών διατάξεων που διέπουν τον

τομέα των μεταφορών, όταν, δηλαδή, δεν έχει άδεια για εκφόρτωση χορηγηθείσα από το κράτος μέλος εκφορτώσεως, οι αρχές του κράτους αυτού είναι αρμόδιες για την είσπραξη των εν λόγω δασμών.

Επί του δευτέρου και του τρίτου ερωτήματος

42 Δεδομένης της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο ερώτημα, παρέλκει απάντηση του Δικαστηρίου στο δεύτερο και τρίτο ερώτημα, καθόσον αυτά τέθηκαν από το αιτούν δικαστήριο μόνο για την περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

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

Τα άρθρα 555, παράγραφος 1, και 558, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, του κανονισμού (ΕΟΚ) 2454/93 της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου 1993, για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 2913/92 του Συμβουλίου περί θεσπίσεως του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα, όπως τροποποιήθηκε

με τον κανονισμό (ΕΚ) 993/2001 της Επιτροπής, της 4ης Μαΐου 2001, έχουν την έννοια ότι αντικανονική χρήση οχήματος το οποίο εισάγεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση υπό το καθεστώς πλήρους απαλλαγής από δασμούς και το οποίο χρησιμοποιείται στην εσωτερική κυκλοφορία πρέπει να θεωρείται ότι στοιχειοθετείται κατά τη στιγμή που το όχημα διέρχεται τα σύνορα του κράτους μέλους στο οποίο κυκλοφορεί κατά παράβαση των εθνικών διατάξεων που διέπουν τον τομέα των μεταφορών, όταν, δηλαδή, δεν έχει άδεια για εκφόρτωση χορηγηθείσα από το κράτος μέλος εκφορτώσεως, οι αρχές του κράτους αυτού είναι αρμόδιες για την είσπραξη των εν λόγω δασμών.

(υπογραφές)