UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

16 päivänä kesäkuuta 2011 *

Asiassa C-351/10,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Verwaltungsgerichtshof (Itävalta) on esittänyt 24.6.2010 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 12.7.2010, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Zollamt Linz Wels

vastaan

Laki DOOEL,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J.-C. Bonichot sekä tuomarit K. Schiemann, L. Bay Larsen, C. Toader (esittelevä tuomari) ja E. Jarašiūnas,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

julkisasiamies: N. Jääskinen,
kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Laki DOOEL, edustajanaan Rechtsanwalt R. Burghofer,

– Itävallan hallitus, asiamiehenään C. Pesendorfer,

– Kreikan hallitus, asiamiehinään K. Paraskevopoulou, I. Pouli ja I. Bakopoulos,

– Euroopan komissio, asiamiehinään A. Caeiros ja B.-R. Killmann,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee tietyistä yhteisön tullikoodeksista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä 2.7.1993 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 2454/93 (EYVL L 253, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 4.5.2001 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 993/2001 (EYVL L 141, s. 1; jäljempänä soveltamisasetus), 555 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 558 artiklan 1 kohdan sekä yhteisestä arvonlisäverojärjestelmästä 28.11.2006 annetun neuvoston direktiivin 2006/112/EY (EUVL L 347, s. 1; jäljempänä arvonlisäverodirektiivi) 61 artiklan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa vastakkain ovat Zollamt Linz Wels (Linz Welsin tullitoimipaikka) ja entiseen Jugoslavian tasavaltaan Makedoniaan sijoittautunut kuljetusyritys Laki DOOEL (jäljempänä Laki) ja joka koskee tuonnista kannettavia tulleja ja arvonlisäveroa, joita kyseiseltä yritykseltä vaaditaan maksettavaksi sen tuotua ajoneuvon ja perävaunun unionin alueelle kokonaan tuontitullittomassa väliaikaisen maahantuonnin menettelyssä.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Tullikoodeksi

3 Yhteisön tullikoodeksista 12.10.1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/1992 (EYVL L 302, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 16.11.2000 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 2700/2000 (EYVL L 311, s. 17; jäljempänä tullikoodeksi), IV osaston 2 luvun 3 jakson F osassa säädetään kokonaan tuontitullittomassa väliaikaisen maahantuonnin menettelyssä sovellettavista säännöistä.

4 Mainitussa IV osastossa olevassa tullikoodeksin 137 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Väliaikaisen maahantuonnin menettelyssä voidaan käyttää yhteisön tullialueella kokonaan tai osittain tuontitullitta ja ilman kauppapoliittisia toimenpiteitä muita kuin yhteisötavaroita, jotka on tarkoitettu jälleenvietäviksi muuttumattomina, niiden käytöstä johtuvaa tavanomaista arvonalentumista lukuun ottamatta.”

5 Tullikoodeksin VII osaston 2 luvussa säädetään tullivelan syntymisestä.

6 Tullikoodeksin VII osaston olevassa 204 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Tuontitullivelka syntyy, kun

a) ei täytetä jotakin velvollisuutta, joka johtuu tuontitullien alaisen tavaran väliaikaisesta varastoinnista tai sen tullimenettelyn käyttämisestä, johon tavara on asetettu,

taikka

b) ei noudateta jotakin edellytystä, joka koskee tavaran asettamista mainittuun menettelyyn taikka alennetun tuontitullin tai tullittomuuden soveltamista tavaraan sen tietyn käyttötarkoituksen perusteella.

– –

2. Tullivelka syntyy joko sinä ajankohtana, jona velvollisuutta, jonka täyttämättä jättämisestä tullivelka syntyy, ei enää täytetä, tai sinä ajankohtana, jona tavara on asetettu kyseiseen tullimenettelyyn, jos myöhemmin todetaan, ettei jokin edellytys, joka on koskenut tavaroiden asettamista tähän menettelyyn taikka alennetun tuontitullin tai tullittomuuden soveltamista tavaran tietyn käyttötarkoituksen perusteella, tosiasiallisesti ole täyttynyt.”

7 Tullikoodeksin 215 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Tullivelka syntyy:

– siinä paikassa, jossa sen aiheuttavat tosiseikat ilmenevät

– –”

Soveltamisasetus

8 Soveltamisasetuksen 232 artiklassa säädetään kokonaan tuontitullittomassa väliaikaisen maahantuonnin menettelyssä muun muassa kuljetusvälineisiin sovellettavista säännöistä. Mainitussa artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Jos seuraavia tavaroita ei ilmoiteta tullille kirjallisesti tai suullisesti, niitä on pidettävä 233 artiklassa tarkoitetulla toimella väliaikaiseen maahantuontiin ilmoitettuina, ellei 579 artiklasta muuta johdu:

– –

b) 556–561 artiklassa tarkoitetut kuljetusvälineet;

– –”

9 Soveltamisasetuksen III osaston 5 luvun 2 jakson 1 alajaksossa, joka sisältää 555–562 artiklan, säädetään edellytyksistä, joiden täyttyessä väliaikaisen maahantuonnin menettelyyn kuuluvat kuljetusvälineet vapautetaan kokonaan tuontitulleista.

10 Soveltamisasetuksen 555 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Tässä alajaksossa tarkoitetaan:

– –

c) ’sisäisellä liikenteellä’ yhteisön tullialueella kuljetettaviksi otettujen henkilöiden tai tavaroiden kuljetusta siten, että henkilöiden kuljetus päättyy tai tavarat puretaan tällä alueella.

– –”

11 Soveltamisasetuksen 558 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Maahantuonti tuontitullitta on myönnettävä sellaisille maantie-, rautatie-, ilma-, meri- ja sisävesiliikenteen kuljetusvälineille,

– –

c) joita kaupallisessa käytössä – rautateiden kuljetusvälineitä lukuun ottamatta – käytetään yksinomaan yhteisön tullialueen ulkopuolella alkavaan tai päättyvään kuljetukseen. Niitä saadaan kuitenkin käyttää sisäisessä liikenteessä, jos siitä säädetään voimassa olevissa kuljetusalan säännöksissä, jotka koskevat erityisesti oikeutta kuljetuksiin ja niiden suorittamista.

_ _”

Arvonlisäverodirektiivi

12 Tavaroiden maahantuonnista kannettavasta arvonlisäverosta säädetään arvonlisäverodirektiivin 61 artiklassa seuraavaa:

”Poiketen siitä, mitä 60 artiklassa säädetään, silloin kun tavara, joka ei ole vapaassa liikkeessä, asetetaan sen yhteisöön saapumisen jälkeen johonkin 156 artiklassa tarkoitettuun menettelyyn tai tilanteeseen, kokonaan tuontitulleista vapautettuun väliaikaisen maahantuonnin menettelyyn tai ulkoiseen passitusmenettelyyn, kyseisen tavaran maahantuonti tapahtuu siinä jäsenvaltiossa, jonka alueella näitä menettelyjä tai tilanteita lakataan soveltamasta tavaraan.

_ _”

CEMT-lupaa koskeva järjestelmä

13 Euroopan liikenneministerikonferenssi (CEMT), johon kuuluu 42 jäsentä, mukaan luettuina kaikki Euroopan unionin jäsenvaltiot, otti 14.6.1973 antamallaan päätöslauselmalla käyttöön kiintiöjärjestelmän jäsentensä välisessä maanteiden kansain-

välisessä tavaraliikenteessä. Tämän järjestelmän mukaan toimivaltaiset viranomaiset voivat myöntää lupia kunkin kansallisen kiintiön perusteella (jäljempänä CEMT-lupa).

14 Edellä mainitun kiintiön käyttöohjeen liitteenä olevasta CEMT-lupaa koskevasta lomakkeesta ilmenee, että tämä lupa sallii tavaroiden kaupalliset kuljetukset kyseisen konferenssin jäseninä olevissa valtioissa sijaitsevien lastaus- ja purkupaikkojen välillä sekä tyhjien ajoneuvojen liikennöinnin näiden valtioiden alueella.

Kansallinen oikeus

15 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että tavarankuljetuksesta annetun lain (Güterbeförderungsgesetz; BGBl. 593/1995; jäljempänä GütbefG) 7 §:n 1 momentin mukaan yrityksillä, joilla on yrityksen kotipaikan valtiossa voimassa olevien säännösten mukaan lupa kuljettaa tavaroita moottoriajoneuvoilla ja joilla on muiden edellytysten lisäksi on CEMT-lupa, on oikeus suorittaa kuljetuksia liittotasavallan alueelle tai sen kautta tai siellä sijaitsevilta alueilta ulkomaille.

16 GütbefG:n 9 §:n 1 momentin mukaan kuljetusyrityksen on huolehdittava siitä, että todisteet samaisen lain 7 §:n 1 momentin mukaisista luvista pidetään mukana jokaisen rajat ylittävän tavarankuljetuksen yhteydessä koko matkan ajan asianmukaisesti täytettyinä ja tarvittaessa toimivaltaisen viranomaisen hyväksynnällä vahvistettuina. Lisäksi mainitun 9 §:n 2 momentin mukaan kuljettajan on jokaisen rajat ylittävän tavarankuljetuksen yhteydessä pidettävä koko matkan ajan mukanaan nämä todisteet ja esitettävä ne pyynnöstä valvontaviranomaisille.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

17 Lakin omistama ajoneuvo ja perävaunu tulivat 14.4.2008 tyhjinä unionin tullialueelle kokonaan tuontitullittomassa väliaikaisen maahantuonnin menettelyssä. Ajoneuvolla ja perävaunulla oli CEMT-lupa tavarankuljetukseen Ruotsin ja Saksan välillä.

18 Ruotsissa kyseiseen ajoneuvoon lastattiin tavaroita, joiden määränpäänä oli Saksa ja Itävalta. Saksaan toimitetut tavarat purettiin ensimmäiseksi. Loput tavarat purettiin Itävallassa, ja ajoneuvoon lastattiin tavaroita kuljetettavaksi Ruotsiin. Itävallan tulliviranomaiset tarkastivat ajoneuvon sen ylittäessä Itävallan rajan.

19 Linz Welsin tullitoimipaikka totesi tämän tarkastuksen päätteeksi, ettei kyseisellä ajoneuvolla ollut tavarankuljetuslupaa Itävallassa ja että Laki oli täten jättänyt noudattamatta ajoneuvon kokonaan tuontitullittoman väliaikaisen maahantuonnin edellytyksiä. Tullitoimipaikka vaati Lakia maksamaan tästä ajoneuvosta ja sen perävaunusta tullimaksuja 7 524 euroa ja tuonnista kannettavaa arvonlisäveroa 10 909 euroa.

20 Laki valitti Linz Welsin tullitoimipaikan päätöksestä Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linziin ja riitautti päätöksen laillisuuden. Mainittu tuomioistuin hyväksyi valituksen katsomalla, että tullivelka oli syntynyt sellaisen rikkomuksen johdosta, jossa oli kyse luvan puuttumisesta tavaroiden kuljettamiseksi Itävaltaan, ja että tämä rikkomus oli tapahtunut Ruotsissa, koska kyseessä olevat tavarat oli lastattu tässä jäsenvaltiossa. Näin ollen kyseinen tuomioistuin katsoi, että Ruotsin tulliviranomaisten tehtävänä oli vaatia pääasiassa kyseessä olevien tullien maksamista.

21 Linz Welsin tullitoimipaikka valitti tästä Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linzin ratkaisusta Verwaltungsgerichtshofiin.

22 Verwaltungsgerichtshof korostaa ennakkoratkaisupyynnössään, että soveltamisasetuksen 558 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan maahantuonti tuontitullitta myönnetään sisäisessä liikenteessä käytettäville ajoneuvoille vain, jos kansallisissa kuljetusalan säännöksissä, jotka koskevat erityisesti oikeutta kuljetuksiin ja niiden suorittamista, sallitaan niiden liikennöinti kyseessä olevan valtion alueella.

23 Kyseinen tuomioistuin katsoo täten, että sen selvittämiseksi, ketkä ovat toimivaltaisia viranomaisia toteamaan soveltamisasetuksen kyseisen säännöksen mahdollisen rikkomisen, on määriteltävä kyseisessä säännöksessä olevan sisäisen liikenteen käsite.

24 Verwaltungsgerichtshof tuo tältä osin esiin asiassa C-272/03, Siig, 15.12.2004 annetun tuomion (Kok., s. I-11941), jossa katsottiin, että sen selvittämiseksi, vastaako ajoneuvon käyttö kokonaan tuontitullittoman väliaikaisen maahantuonnin menettelyn mukaisia edellytyksiä, ratkaisevaa ei ole kuljetettavien tavaroiden lopullinen määränpää vaan itse kuljetustoiminto. Kansallinen tuomioistuin korostaa kuitenkin, että edellä mainittu tuomio koski soveltamisasetuksen 670 artiklan tulkintaa, sellaisena kuin sen saksankielinen versio oli ennen asetusta N:o 993/2001, ja tuolloin sisäinen liikenne määriteltiin siten, että sillä tarkoitetaan ”yhteisön tullialueella – – lastattujen tavaroiden kuljetusta siten, että – – tavarat puretaan tällä alueella” (”die Beförderung von Waren, die im Zollgebiet der Gemeinschaft verladen und in diesem Gebiet wieder entladen werden”), kun taas pääasiassa kyseessä olevassa soveltamisasetuksen 555 artiklassa sisäinen liikenne määritellään siten, että sillä tarkoitetaan ”yhteisön tullialueella kuljetettaviksi otettujen – – tavaroiden kuljetusta siten, että – – tavarat puretaan tällä alueella’ (’die Beförderung von – – Waren, die im Zollgebiet der Gemeinschaft – – geladen werden, um in diesem Gebiet wieder – – ausgeladen zu werden”).

25 Kansallinen tuomioistuin pohtii, voiko tällä muutoksella olla merkitystä niiden kriteerien määrittämisessä, joilla ratkaistaan valtio, jossa rikkomus on tapahtunut, ja täten tämän rikkomuksen toteamiseen toimivaltaisten viranomaisten määrittämisessä. Kyseinen tuomioistuin pohtii erityisesti, voidaanko tämä muutos tulkita niin, että kyse on aikaisemman säännöstön ”kiristämisestä” siten, että tavaroiden lastaaminen ajoneuvoon niiden kuljetusta varten ilman vaadittavaa lupaa ja kuljetuksen aloittaminen muodostavat jo sääntöjenvastaisen sisäisen liikenteen, ja syntyykö tullivelka täten valtiossa, josta kuljetus alkaa. Kansallinen tuomioistuin korostaa, että soveltamisasetuksen 555 artiklassa esitettyä sisäisen liikenteen uutta määritelmää voitaisiin myös tulkita niin, että sillä kevennettiin aiemmassa säännöstössä esitettyjä edellytyksiä siten, että kyseessä on sääntöjenvastainen sisäinen liikenne vasta, kun kuljetus ja lastin purku on toteutettu luvan piiriin kuulumattomassa jäsenvaltiossa. Tällaisen tulkinnan mukaan tullivelka syntyisi vasta kyseessä olevien tavaroiden määränpäänä olevassa jäsenvaltiossa.

26 Tästä syystä Verwaltungsgerichtshof päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko [soveltamisasetuksen] 558 artiklan 1 kohtaa, luettuna yhdessä 555 artiklan 1 kohdan c alakohdan kanssa, tulkittava siten, että kuljetusvälinettä on käytetty sääntöjenvastaisesti sisäisessä liikenteessä jo silloin, kun tavarat lastataan ja kuljetus alkaa, jos kaupallisesti käytetylle ajoneuvolle on myönnetty sisäistä liikennettä koskeva lupa kahden jäsenvaltion välillä ja tavarat otetaan kuljetettaviksi toisessa näistä jäsenvaltioista mutta jos määränpää (suunniteltu purkamispaikka) on jossain muussa kuin jommassakummassa näistä jäsenvaltiosta eikä lupaa ole tämän muun jäsenvaltion osalta?

2) Mikäli ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko [tullikoodeksin] 204 artiklan 1 kohdan a alakohtaa, luettuna yhdessä 215 artiklan kanssa, tulkittava

siten, että tässä tapauksessa tullivelka syntyy lastausjäsenvaltiossa ja tämä jäsenvaltio on toimivaltainen kantamaan tuontimaksut, vaikka vasta lastin purkamisen yhteydessä todettaisiin, että tavarat on kuljetettu jäsenvaltioon, jonka osalta ei ole myönnetty lupaa sisäiseen liikenteeseen?

3) Mikäli ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko lisäksi [arvonlisäverodirektiivin] 61 artiklaa tulkittava siten, että tuonti tapahtuu tässä tilanteessa lastausjäsenvaltiossa ja tämä jäsenvaltio on toimivaltainen kantamaan tuonnista kannettavan arvonlisäveron, vaikka vasta lastin purkamisen yhteydessä todettaisiin, että tavarat on kuljetettu jäsenvaltioon, jonka osalta ei ole myönnetty lupaa sisäiseen liikenteeseen?"

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

27 Ensimmäisellä kysymyksellään kansallinen tuomioistuin pyrkii selvittämään, onko soveltamisasetuksen 555 artiklan 1 kohtaa ja 558 artiklan 1 kohdan c alakohtaa tulkittava siten, että kolmannessa valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa, joka on hyväksytty unionin kahden jäsenvaltion väliseen sisäiseen liikenteeseen tullikoodeksin 137 artiklassa säädetyssä kokonaan tuontitullittomassa väliaikaisen maahantuonnin menettelyssä ja josta on siihen sovellettavien kuljetussääntöjen vastaisesti purettu tavarat kolmannessa jäsenvaltiossa, on käytetty sääntöjenvastaisesti heti tavaroiden lastaamisesta lähtien vai vasta niiden purkuhetkellä.

28 Mainittu tuomioistuin tiedustelee erityisesti, minkä jäsenvaltion viranomaiset ovat toimivaltaisia kantamaan tullikoodeksin 204 artiklan mukaisesti tuontitullit tällaisesta ajoneuvosta.

29 Sen määrittämiseksi, missä jäsenvaltiossa on jätetty noudattamatta niitä velvollisuuksia, joiden noudattaminen on edellytyksenä ajoneuvon väliaikaiselle maahantuonnille kokonaan tuontitullittomassa menettelyssä, ja missä jäsenvaltiossa ajoneuvon omistajan on maksettava tullit, on muistutettava, että soveltamisasetuksen 558 artiklan 1 kohdan c alakohdan sanamuodon mukaan tällaista vapautusta ei myönnetä maantieliikenteen kuljetusvälineille ainoastaan silloin, kun niitä käytetään yksinomaan kuljetukseen, joka alkaa tai päättyy tullialueen ulkopuolella, vaan myös silloin, kun niitä käytetään sisäiseen liikenteeseen, eli tavaroiden kuljetukseen, joka alkaa ja päättyy tullialueella. Viimeksi mainitussa tilanteessa ajoneuvoa voidaan käyttää sisäiseen liikenteeseen vain, jos tällainen kuljetus ei ole kiellettyä voimassa olevissa kansallisissa säännöksissä, jotka koskevat erityisesti oikeutta kuljetuksiin ja niiden suorittamista.

30 Näin ollen sisäiseen liikenteeseen käytettävän ajoneuvon vapauttaminen kokonaan tuontitulleista edellyttää muun muassa sitä, että ajoneuvon sisältämien tavaroiden kuljetus on sallittua kaikissa niissä valtioissa, joissa ajoneuvo liikkuu.

31 Käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että pääasiassa kyseessä oleva ajoneuvo tuli unionin tullialueelle tyhjänä, että sillä oli CEMT-lupa tavaroiden kuljetukseen Ruotsista Saksaan ja että siihen lastattiin Ruotsissa Saksaan kuljetettavien tavaroiden lisäksi myös Itävaltaan kuljetettavia tavaroita. Kuljetusyritys purki kyseiset tavarat Itävallassa ilman CEMT-lupaa ja lastasi samaan ajoneuvoon tavaroita kuljetettavaksi Ruotsiin.

32 Näin ollen on selvitettävä kysymys siitä, onko toimivalta tuontitullien kantamiseen tästä ajoneuvosta Ruotsin kuningaskunnan viranomaisilla, koska kyseessä olevat tavarat lastattiin tässä jäsenvaltiossa, vai Itävallan tasavallan viranomaisilla, koska ajoneuvo liikkui tässä jäsenvaltiossa kansallisten säännösten vastaisesti ja koska kyseiset tavarat tai osa niistä purettiin siellä sääntöjenvastaisesti.

33 Yhtäältä tullikoodeksin 204 artiklan 1 kohdan a alakohdasta ilmenee, että tullivelka syntyy, jos jokin niistä velvollisuuksista, jotka on asetettu edellytykseksi tavaran tuontitullittomalle tuomiselle unionin alueelle, jätetään täyttämättä, ja toisaalta saman 204 artiklan 2 kohdasta käy ilmi, että tullivelka syntyy ajankohtana, jolloin jotain näistä velvollisuuksista ei enää täytetä. Lisäksi tullikoodeksin 215 artiklan mukaan tullivelka syntyy siinä paikassa, jossa sen aiheuttavat tosiseikat ilmenevät, eli pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa siinä paikassa, jossa sääntöjenvastaisuus tapahtui.

34 Sen selvittämiseksi, mitkä viranomaiset ovat toimivaltaisia kantamaan tuontitullit kyseessä olevasta ajoneuvosta, on näin ollen määritettävä, mikä on se toimi, joka on johtanut kyseisen ajoneuvon omistajalle kuuluvien velvollisuuksien täyttämättä jättämiseen ja jolla ajoneuvo on saatettu sisäisen liikenteen järjestelmän ulkopuolelle. Täten on ratkaistava, muodostuuko sääntöjenvastaisuus siitä, että tavarat lastataan kuljetettavaksi sellaiseen jäsenvaltioon, jossa ajoneuvolla ei ole lupaa tavaroiden kaupalliseen kuljetukseen, vai konkretisoituuko sääntöjenvastaisuus silloin, kun ylitetään sen jäsenvaltion raja, jossa ajoneuvo liikkuu kansallisten säännösten vastaisesti, vai vasta silloin, kun tavarat puretaan tämän viimeksi mainitun valtion alueella.

35 Kuten komissio on perustellusti huomauttanut, tullivelan syntymisen kannalta pelkkä aikomus käyttää väliaikaisen maahantuonnin järjestelmään asetettuja tavaroita muulla tavoin kuin kyseisen järjestelmän edellytyksenä olevien ehtojen mukaisesti ei itsessään ole rikkomus, ennen kuin tämä aikomus toteutetaan toimella tai laiminlyönnillä,

jolla objektiivisesti arvioituna rikotaan sovellettavia sääntöjä (ks. vastaavasti asia C-66/99, D. Wandel, tuomio 1.2.2001, Kok., s. I-873, 48 kohta).

36 Näin ollen kokonaan tullittomassa menettelyssä maastaviedyn ajoneuvon käyttämisen yhteydessä tapahtuneen sääntöjenvastaisuuden toteamiseksi on otettava huomioon ainoastaan kyseisellä ajoneuvolla suoritetut kuljetukset. Merkitystä ei siis ole tavaroiden lopullisella määränpäällä eikä lähtökohtaisesti myöskään kyseisen ajoneuvon omistajan mahdollisilla aikomuksilla (ks. vastaavasti em. asia Siig, tuomion 20 kohta). Niinpä ajoneuvon käytössä tapahtunut sääntöjenvastaisuus on todettava ottamalla huomioon ainoastaan ajoneuvolla ajetut reitit.

37 Pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa on katsottava, että sääntöjenvastaisuus konkretisoitui, kun kyseessä oleva ajoneuvo tosiasiallisesti poistui sisäisen liikenteen järjestelmästä, johon se oli hyväksytty unionin alueella, suorittamalla Itävallan tasavallan alueella kaupallisen kuljetuksen, joka ei enää vastannut CEMT-luvan mukaisia kuljetuksia eikä ollut niiden edellytysten mukainen, joiden täyttymistä tällaiselta kuljetukselta edellytettiin tässä jäsenvaltiossa voimassa olevissa säännöksissä. Se seikka, että kyseiseen ajoneuvoon Ruotsissa lastatut tavarat oli tarkoitettu kuljetettaviksi Itävaltaan ilman kuljettajan tällaista lupaa, ei muodostanut sääntöjenvastaisuutta, ennen kuin ajoneuvo siirtyi tähän viimeksi mainittuun jäsenvaltioon, jossa se ei saanut suorittaa kaupallista kuljetusta.

38 Kansallinen tuomioistuin korostaa, että soveltamisasetuksen 670 artiklan pääasiaa edeltävässä versiossa, jota tulkittiin edellä mainitussa asiassa Siig annetussa tuomiossa, määriteltiin sisäinen liikenne siten, että sillä tarkoitetaan ”yhteisön tullialueella – – lastattujen tavaroiden kuljetusta siten, että – – tavarat puretaan tällä alueella”. Soveltamisasetuksen 555 artiklan tällä hetkellä voimassa olevassa versiossa sen sijaan määritellään sisäinen liikenne siten, että sillä tarkoitetaan ”yhteisön tullialueella kuljetettaviksi otettujen – – tavaroiden kuljetusta siten, että – – tavarat puretaan tällä alueella”. Kansallinen tuomioistuin pohtii, voiko tällaisella muutoksella olla

merkitystä niiden kriteerien määrittämisessä, joilla ratkaistaan valtio, jossa rikkomus on tapahtunut, ja täten rikkomuksen toteamiseen toimivaltaisten viranomaisten määrittämisessä. Mainitulla tuomioistuimella on epäilyksiä myös siitä, merkitseekö tämä sanamuodon muutos aikomusta koskevan seikan sisällyttämistä sisäisen liikenteen määritelmään.

39 Kuten Itävallan hallitus ja komissio ovat todenneet, eräissä soveltamisasetuksen kieliversioissa sisäisen liikenteen määritelmässä käytetyn sanamuodon muutoksella edellä mainittuun 670 artiklaan nähden ei muuteta kyseisen säännöksen sisältöä. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin säädöksen erikielisten versioiden poiketessa toisistaan kyseessä olevaa säännöstä on tulkittava sen säädöksen systematiikan ja tarkoituksen mukaan, jonka osa säännös on (ks. mm. asia C-340/08, M ym., tuomio 29.4.2010, Kok., s. I-3913, 44 kohta). Kuten edeltä tämän tuomion 35 kohdasta ilmenee, kyseisen 555 artiklan tulkinta siten, että sääntöjenvastaisuuden toteaminen perustuisi kuljettajan aikomukseen, olisi ristiriidassa sen säädöksen systematiikan kanssa, jonka osa säännös on.

40 On myös huomattava, että kansallisen tuomioistuimen esiin tuoma säännöksen sanamuodon muutos esiintyy vain eräissä soveltamisasetuksen kieliversioissa eikä valtaosassa niistä ole muutettu soveltamisasetuksen 670 artiklan kyseistä virkettä.

41 Edellä esitetyillä perusteilla ensimmäiseen kysymykseen on vastattava siten, että soveltamisasetuksen 555 artiklan 1 kohtaa ja 558 artiklan 1 kohdan c alakohtaa on tulkittava siten, että unioniin kokonaan tullittomassa menettelyssä tuodun ja sisäisessä liikenteessä käytetyn ajoneuvon käytössä tapahtuneen sääntöjenvastaisuuden on katsottava toteutuvan siirryttäessä siihen jäsenvaltioon, jossa ajoneuvo liikkuu

kansallisten kuljetusalan säännösten vastaisesti, ja täten, jos lastin purkamiseen ei ole lupaa purkujäsenvaltiossa, tämän jäsenvaltion viranomaiset ovat toimivaltaisia kantamaan kyseiset tullit.

Toinen ja kolmas kysymys

42 Ensimmäiseen kysymykseen annetun vastauksen johdosta unionin tuomioistuimen ei ole tarpeen vastata toiseen ja kolmanteen kysymykseen, koska kansallinen tuomioistuin on esittänyt ne sitä tilannetta varten, että ensimmäiseen kysymykseen vastattaisiin myöntävästi.

Oikeudenkäyntikulut

43 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (neljäs jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Tietyistä yhteisön tullikoodeksista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä 2.7.1993 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 2454/93, sellaisena kuin se on muutettuna 4.5.2001 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 993/2001, 555 artiklan 1 kohtaa

ja 558 artiklan 1 kohdan c alakohtaa on tulkittava siten, että Euroopan unioniin kokonaan tullittomassa menettelyssä tuodun ja sisäisessä liikenteessä käytetyn ajoneuvon käytössä tapahtuneen sääntöjenvastaisuuden on katsottava toteutuvan siirryttäessä siihen jäsenvaltioon, jossa ajoneuvo liikkuu kansallisten kuljetusalan säännösten vastaisesti, ja täten, jos lastin purkamiseen ei ole lupaa purkujäsenvaltiossa, tämän jäsenvaltion viranomaiset ovat toimivaltaisia kantamaan kyseiset tullimaksut.

Allekirjoitukset