ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (čtvrtého senátu)

16. června 2011 *

Ve věci C-351/10,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Verwaltungsgerichtshof (Rakousko) ze dne 24. června 2010, došlým Soudnímu dvoru dne 12. července 2010, v řízení

Zollamt Linz Wels

proti

Laki DOOEL,

SOUDNÍ DVŮR (čtvrtý senát),

ve složení J.-C. Bonichot, předseda senátu, K. Schiemann, L. Bay Larsen, C. Toader (zpravodaj) a E. Jarašiūnas, soudci,

* Jednací jazyk: němčina.

generální advokát: N. Jääskinen,
vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za Laki DOOEL R. Burghoferem, Rechtsanwalt,

– za rakouskou vládu C. Pesendorfer, jako zmocněnkyní,

– za řeckou vládu K. Paraskevopoulou a I. Pouli, jakož i I. Bakopoulosem, jako zmocněnci,

– za Evropskou komisi A. Caeirosem a B.-R. Killmannem, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 555 odst. 1 písm. c) a čl. 558 odst. 1 nařízení Komise (EHS) č. 2454/93 ze dne 2. července 1993, kterým se provádí nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství (Úř. věst. L 253, s. 1), ve znění nařízení Komise (ES) č. 993/2001 ze dne 4. května 2001 (Úř. věst. L 141, dále jen „prováděcí nařízení"), jakož i článku 61 směrnice Rady 2006/112/ES ze dne 28. listopadu 2006 o společném systému daně z přidané hodnoty (Úř. věst. L 347, s. 1, dále jen „směrnice o DPH").

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi Zollamt Linz Wels (celní úřad Linz Wels) a společností Laki DOOEL (dále jen „Laki"), dopravním podnikem se sídlem v Bývalé jugoslávské republice Makedonii, jehož předmětem je dovozní clo a daň z přidané hodnoty při dovozu (dále jen „DPH"), které byly po tomto podniku požadovány za dovoz vozidla a přívěsu na území Unie v režimu dočasného použití s úplným osvobozením od dovozního cla.

Právní rámec

Právo Unie

Celní kodex

3 Ustanovení hlavy IV, kapitoly 2, oddílu 3, písm. F nařízení Rady (EHS) č. 2913/92 ze dne 12. října 1992, kterým se vydává celní kodex Společenství (Úř. věst. L 302, s. 1), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2700/2000 ze dne 16. listopadu 2000 (Úř. věst. L 311, s. 17, dále jen „celní kodex"), stanoví pravidla týkající se režimu dočasného použití s úplným osvobozením od dovozního cla.

4 Článek 137 celního kodexu, který se nachází v této hlavě IV, stanoví:

„Režim dočasného použití umožňuje, aby zboží, které není zbožím Společenství a které má být vyvezeno zpět v nezměněném stavu, kromě běžného snížení hodnoty způsobeného jeho použitím, bylo na celním území Společenství používáno s úplným nebo částečným osvobozením od dovozního cla a aniž by se na tento dovoz vztahovala obchodně-politická opatření".

5 Hlava VII, kapitola 2 celního kodexu obsahuje ustanovení týkající se vzniku celního dluhu.

6 Článek 204 celního kodexu, který se nachází v této hlavě VII, stanoví:

„1. Celní dluh při dovozu zboží vzniká

a) nesplněním některé povinnosti vyplývající z dočasného uskladnění zboží, které podléhá dovoznímu clu, nebo z použití z celního režimu, do nějž bylo toto zboží propuštěno,

nebo

b) nedodržením některé podmínky stanovené pro propuštění zboží do daného režimu nebo pro udělení snížené nebo nulové sazby dovozního cla z důvodu použití zboží ke zvláštním účelům,

[...]

2. Celní dluh vzniká buď okamžikem, kdy přestane být plněna povinnost, jejímž nesplněním celní dluh vzniká, nebo okamžikem, kdy je zboží propuštěno do daného režimu, zjistí-li se *dodatečně*, že podmínky stanovené pro přiznání snížené nebo nulové sazby dovozního cla z důvodu použití zboží ke zvláštním účelům nebyly ve skutečnosti splněny."

7 Článek 215 celního kodexu stanoví:

„1. Celní dluh vzniká

– na místě, kde nastaly skutečnosti vedoucí ke vzniku celního dluhu,

[...]“

Prováděcí nařízení

8 Článek 232 prováděcího nařízení stanoví pravidla týkající se režimu dočasného použití s úplným osvobozením od dovozního cla zejména pro dopravní prostředky. Jeho znění je následující:

„1. Nebyly-li předmětem písemného nebo ústního celního prohlášení, má se za to, že celní prohlášení s návrhem na propuštění do režimu dočasného použití bylo s výhradou článku 579 podáno projevem vůle ve smyslu článku 233:

[...]

b) pro dopravní prostředky uvedené v článcích 556 až 561;

[...]“

9 Hlava III, kapitola 5, oddíl 2, pododdíl 1 prováděcího nařízení, která obsahuje články 555 až 562, stanoví podmínky pro úplné osvobození od dovozního cla, pokud jde o dopravní prostředky spadající do celního režimu dočasného použití.

10 Článek 555 prováděcího nařízení stanoví:

„1. Pro účely tohoto pododdílu se rozumí:

[...]

c) ‚vnitřní přepravou' doprava osob, které na celním území Společenství nastupují do dopravního prostředku a na tomto území z něj opět vystupují, nebo přeprava zboží, které se nakládá a opět vykládá na celním území Společenství [pozn. překladatele – v německém znění: *které se nakládá na celním území Společenství za tím účelem, aby bylo na tomto území opět vyloženo*].

[...]"

11 Článek 558 tohoto nařízení stanoví:

„1. Úplně osvobozeny od dovozního cla jsou dopravní prostředky pro silniční, železniční, leteckou, námořní a říční dopravu, pokud jsou:

[...]

c) v případě obchodního použití jiných dopravních prostředků než železničních použity pouze k přepravě, která začíná nebo končí mimo celní území Společenství; pro vnitřní přepravu však mohou být použity v případě, že to umožňují platné právní předpisy upravující dopravu, zejména podmínky přístupu na trh a poskytování dopravních služeb.

[...]“

Směrnice o DPH

12 Co se týče DPH za dovoz zboží, článek 61 směrnice o DPH stanoví:

„Odchylně od článku 60, je–li zboží, které se nenachází ve volném oběhu, propuštěno při vstupu do Společenství do některého z režimů nebo dostane-li se do některé ze situací uvedených v článku 156 nebo je-li propuštěno do režimu dočasného použití s úplným osvobozením od daní při dovozu anebo do režimu vnějšího tranzitu, je místem dovozu členský stát, na jehož území se na toto zboží tyto režimy nebo situace přestanou vztahovat.

[...]“

Režim povolení „CEMT“

13 Usnesením ze dne 14. června 1973 Rada Evropské konference ministrů dopravy (dále jen „CEMT“), která je složena ze 42 členů, mezi nimiž se nacházejí všechny členské státy Unie, založila systém kvót pro mezinárodní silniční nákladní dopravu mezi

členskými státy. Tento systém stanoví, že příslušné orgány mohou udělit povolení na základě každé vnitrostátní kvóty (dále jen povolení „CEMT“).

14 Z formuláře týkajícího se tohoto povolení, který je přiložen k příručce k uvedené kvótě vyplývá, že toto povolení umožňuje obchodní přepravu mezi místy nakládky a vykládky, která se nacházejí v členských státech uvedené Konference, jakož i provoz nenaložených vozidel na veškerém území těchto zemí.

Vnitrostátní právo

15 Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že podle § 7 odst. 1 zákona o přepravě zboží (Güterbeförderungsgesetz, BGBl. 593/1995, dále jen „GütbefG“), dopravci, kteří na základě právní úpravy použitelné ve státě, na jehož území má podnik sídlo, mohou přepravovat zboží motorovými vozidly a kteří jsou mimo jiné držiteli povolení „CEMT“, jsou oprávněni přepravovat zboží na spolkové území nebo přes něj nebo z míst nacházejících se na spolkovém území do zahraničí.

16 Podle § 9 odst. 1 GütbefG musí dopravce dbát na to, aby se dokumenty o povoleních vyžadovaných v § 7 odst. 1 tohoto zákona nacházely po celou dobu přeshraniční přepravy zboží ve vozidle, a to řádně vyplněné a případně schválené příslušným orgánem. Kromě toho je podle § 9 odst. 2 GütbefG řidič povinen mít po celou dobu přeshraniční přepravy zboží tyto doklady u sebe a je povinen je předložit na požádání kontrolním orgánům.

Skutkový stav v původním řízení a předběžné otázky

17 Dne 14. dubna 2008 vozidlo s přívěsem náležející společnosti Laki vstoupilo nenaložené na celní území Unie v režimu dočasného použití s úplným osvobozením od dovozního cla. Toto vozidlo s přívěsem bylo předmětem povolení „CEMT" pro přepravu zboží mezi Švédskem a Německem.

18 Ve Švédsku bylo toto vozidlo naloženo zbožím s místem určení v Německu a Rakousku. Zboží přepravované do Německa bylo vyloženo jako první. V Rakousku bylo vyloženo ostatní zboží a uvedené vozidlo bylo naloženo zbožím, které bylo určeno na přepravu do Švédska. Při průjezdu rakouskou hranicí bylo toto vozidlo zkontrolováno rakouskými celními orgány.

19 Po skončení této kontroly měl Zollamt Linz Wels za to, že dotčené vozidlo nemá povolení pro přepravu zboží v Rakousku, a že v důsledku toho Laki porušila podmínky pro dočasné přijetí tohoto vozidla do režimu úplného osvobození od dovozního cla. Za uvedené vozidlo a jeho přívěs požadoval po tomto podniku clo ve výši 7 524 eur, jakož i DPH při dovozu ve výši 10 909 eur.

20 Laki podala žalobu proti rozhodnutí Zollamt Linz Wels k Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz a zpochybnila legalitu tohoto rozhodnutí. Tento soud vyhověl této žalobě, přičemž měl za to, že celní dluh vznikl na základě porušení předpisů kvůli neexistujícímu povolení pro převoz zboží do Rakouska a že k tomuto porušení předpisů došlo ve Švédsku, jelikož dotčené zboží bylo naloženo v tomto členském státě. V důsledku toho přísluší podle uvedeného soudu švédským celním orgánům, aby požadovaly dovozní clo, které je předmětem původního řízení.

21 Zollamt Linz Wels podal žalobu proti rozhodnutí Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz k Verwaltungsgerichtshof.

22 Ve své žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce předkládající soud zdůrazňuje, že podle čl. 558 odst. 1 písm. c) prováděcího nařízení se úplné osvobození od dovozního cla udělí pro vozidla užívaná ve vnitřní přepravě pouze tehdy, když vnitrostátní předpisy v oblasti dopravních služeb, týkající se zejména podmínky přístupu na trh a poskytování dopravních služeb, povolují dopravu na území dotčeného státu.

23 Má za to, že za účelem stanovení, které orgány jsou příslušné k rozhodnutí o případném porušení tohoto ustanovení prováděcího nařízení, je třeba definovat pojem vnitřní přeprava, který se nachází v uvedeném ustanovení.

24 Verwaltungsgerichtshof v tomto ohledu poukazuje na rozsudek ze dne 15. prosince 2004, Siig, (C-272/03, Sb. rozh. s. I-11941), v němž měl Soudní dvůr za to, že pro účely stanovení, zda užívání vozidla splňuje podmínky režimu dočasného použití s úplným osvobozením od dovozního cla, není určující skutečností konečné místo určení zboží, nýbrž uskutečněná přeprava. Předkládající soud však zdůrazňuje, že tento rozsudek se týká výkladu článku 670 prováděcího nařízení v německém jazyce, ve znění platném před zněním vyplývajícím z nařízení č. 993/2001, které definovalo vnitřní přepravu jako „[...] přeprav[u] zboží, které se nakládá na celním území Společenství a na tomto území se opět vykládá“ zatímco článek 555 prováděcího nařízení, dotčený ve věci v původním řízení, definuje vnitřní přepravu jako „[...] přeprav[u] zboží, které se nakládá a opět vykládá na celním území Společenství [které se nakládá na celním území Společenství za tím účelem, aby bylo na tomto území opět vyloženo]“.

25 Předkládající soud se táže, zda tato změna může mít vliv na definici kritérií pro určení státu, v němž došlo k porušení předpisů, a tedy na určení orgánů příslušných pro konstatování tohoto porušení předpisů. Klade si zejména otázku, zda uvedená změna může být vykládána jako „zpřísnění" předchozí úpravy v tom smyslu, že skutečnost nakládky zboží do vozidla za účelem jeho přepravy bez požadovaného povolení a zahájení této přepravy již představuje protiprávní vnitřní přepravu, a tedy zda celní dluh vznikne ve státě, kde byla přeprava zahájena. Zdůrazňuje, že nová definice pojmu vnitřní přeprava, která je uvedena v článku 555 prováděcího nařízení, může být rovněž vykládána jako zmírnění podmínek stanovených předchozí úpravou v tom smyslu, že se o protiprávní vnitřní přepravu jedná pouze tehdy, když se přeprava a vykládka zboží v členském státě, na který se nevztahuje povolení, již uskutečnily. Podle takového výkladu by vznikl celní dluh pouze v členském státě místa určení dotčeného zboží.

26 Vzhledem k výše uvedeným úvahám se Verwaltungsgerichtshof rozhodl přerušit řízení a předložit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Je třeba vykládat čl. 558 odst. 1 ve spojení s čl. 555 odst. 1 písm. c) [prováděcího nařízení] tak, že k protiprávnímu užití dopravního prostředku ve vnitřní přepravě došlo již při nakládce a zahájení přepravy, jestliže povolení k vnitřní přepravě mezi dvěma členskými státy bylo uděleno pro vozidlo v rámci obchodního použití, k nakládce došlo v jednom z těchto dvou členských států, avšak místo určení (plánované místo vykládky) se nachází ve třetím členském státě a pro tento členský stát nebylo žádné povolení uděleno?

2) Je nutné v případě kladné odpovědi na první otázku vykládat čl. 204 odst. 1 písm. a) a článek 215 [celního kodexu] tak, že v tomto případě vznikne celní dluh

v členském státě nakládky a tento členský stát je příslušný k výběru dovozního cla, ačkoliv se teprve při vykládce zjistí, že přeprava byla provedena do členského státu, pro který neexistuje povolení k vnitřní přepravě?

3) ‚V případě kladné odpovědi na první otázku, je mimoto nutné vykládat článek 61 směrnice o [DPH], tak, že v tomto případě dochází k dovozu v členském státě nakládky a tento členský stát je příslušný k výběru [DPH] při dovozu, ačkoliv se teprve při vykládce zjistí, že přeprava byla provedena do členského státu, pro nějž neexistuje povolení k vnitřní přepravě?“

K předběžným otázkám

K první otázce

27 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 555 odst. 1 a čl. 558 odst. 1 písm. c) prováděcího nařízení musí být vykládány tak, že užívání vozidla, registrovaného v třetím státě, kterému byla povolena vnitřní přeprava ve dvou členských státech Unie v režimu dočasného použití s úplným osvobozením od dovozního cla stanoveném v článku 137 celního kodexu a které vyložilo zboží ve třetím členském státě v rozporu s dopravními pravidly použitelnými v tomto členském státě, musí být považováno za protiprávní od okamžiku nakládky zboží nebo k okamžiku jeho vykládky.

28 Tento soud se zejména táže, které vnitrostátní orgány jsou příslušné k vybrání dovozního cla za takové vozidlo podle článku 204 celního kodexu.

29 Za účelem určení členského státu, v němž došlo k nesplnění povinností, které musí být splněny, aby se na vozidlo vztahoval režim dočasného použití s úplným osvobozením od dovozního cla a členského státu, v němž vlastník tohoto vozidla musí zaplatit clo, je třeba připomenout, že podle čl. 558 odst. 1 písm. c) finančního nařízení je takové osvobození uděleno pro silniční dopravní prostředky nikoli jenom v případě, kdy jsou užívány výhradně pro přepravu, která začíná nebo končí mimo celní území, nýbrž i v případě, kdy jsou užívány ve vnitřní přepravě, tj. pro přepravu zboží, která začíná a končí uvnitř celního území. V posledně uvedeném případě může být vozidlo užíváno pro vnitřní přepravu pouze tehdy, když takovou přepravu nezakazují platné vnitrostátní předpisy, které se týkají zejména podmínek přístupu a poskytování této dopravní služby.

30 V důsledku toho se na úplné osvobození od cla za vozidlo užívané ve vnitřní přepravě vztahuje zejména podmínka, že přeprava zboží, které obsahuje, je povolena ve všech státech, v němž se vozidlo pohybuje.

31 V projednávaném případě vyplývá z předkládacího rozhodnutí, že vozidlo dotčené v původním řízení vstoupilo na celní území Unie prázdné s povolením „CEMT“ pro přepravu zboží mezi Švédskem a Německem a že ve Švédsku bylo naloženo zbožím s místem určení nejenom v Německu, nýbrž i v Rakousku. V posledně uvedeném členském státě dopravce, ač nebyl majitelem povolení „CEMT“, vyložil dotčené zboží a poté naložil toto vozidlo zbožím, které bylo určeno na přepravu do Švédska.

32 V důsledku toho vzniká otázka, zda pravomoc vybrat dovozní clo za uvedené vozidlo přísluší orgánům Švédského království, tj. členského státu, v němž bylo dotčené zboží naloženo, nebo orgánům Rakouské republiky, tj. členského státu, v němž se vozidlo pohybuje v rozporu s vnitrostátními předpisy a kde bylo uvedené zboží nebo jeho část protiprávně vyloženo.

33 Z čl. 204 odst. 1 písm. a) celního kodexu vyplývá, že pokud nejsou splněny povinnosti, které se vztahují na využití režimu osvobození od dovozního cla za zboží na území Unie, vzniká celní dluh a z uvedeného čl. 204 odst. 2 dále vyplývá, že tento dluh vzniká k okamžiku, kdy přestane být plněna jedna z těchto povinností. Kromě toho podle článku 215 celního kodexu vzniká celní dluh na místě, kde nastaly skutečnosti vedoucí ke vzniku celního dluhu, a tedy v případě, jako je případ dotčený v původním řízení, na místě, kde byly porušeny předpisy.

34 Za účelem určení, které orgány jsou příslušné k vybrání dovozního cla za dotčené vozidlo, je tedy třeba určit, který úkon vedl k nesplnění povinností, které jsou uloženy vlastníku tohoto vozidla, čímž bylo toto vozidlo postaveno mimo režim vnitřní přepravy. V důsledku toho je třeba rozhodnout, zda porušení předpisů spočívá v nakládce zboží s místem určení v členském státě, v němž vozidlo nemělo povolení provést obchodní přepravu zboží, nebo zda toto porušení předpisů nastane k okamžiku překročení hranice členského státu, v němž se vozidlo pohybuje v rozporu s vnitrostátními předpisy nebo až při vykládce zboží na území posledně uvedeného státu.

35 Jak správně uvedla Komise, pro účely vzniku celního dluhu není pouhý úmysl využít zboží umístěné do režimu dočasného použití jinak než v rámci podmínek, které se na něj vztahují, sám o sobě porušením předpisů, dokud se tento úmysl neprojeví ve formě úkonu nebo opomenutí, které objektivně představují porušení použitelných

pravidel (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 1. února 2001, D. Wandel, C-66/99, Recueil, s. I-873, bod 48).

36 Za účelem konstatování porušení předpisů, k němuž došlo při užití vyvezeného vozidla v režimu úplného osvobození, je třeba zohlednit pouze přepravní operace uskutečněné tímto vozidlem. Konečné místo určení zboží, jakož i obecně případné úmysly vlastníka tohoto vozidla tedy nejsou relevantní (viz v tomto smyslu výše uvedený rozsudek Siig, bod 20). V důsledku toho porušení předpisů při užívání uvedeného vozidla musí být konstatováno pouze na základě zohlednění přeprav, které toto vozidlo uskutečnilo.

37 V takovém případě, jako je případ dotčený v původním řízení, je třeba konstatovat, že porušení předpisů nastalo, když dotčené vozidlo skutečně vystoupilo z režimu vnitřní přepravy, pro niž obdrželo povolení ke vstupu na území Unie, a uskutečnilo na území Rakouské republiky obchodní přepravu, která již neodpovídala přepravě, která byla stanovena v povolení „CEMT“ a nesplňovala podmínky, které se vztahovaly na takovou přepravu podle předpisů platných v tomto státě. Okolnost, že zboží naložené do tohoto vozidla ve Švédsku bylo určeno na přepravu do Rakouska, aniž přepravce obdržel toto povolení, nepředstavovalo porušení předpisů, dokud toto vozidlo nepřekročilo hranice posledně uvedeného členského státu, v němž nemohlo uskutečnit obchodní přepravu.

38 Předkládající soud zdůrazňuje, že článek 670 prováděcího nařízení ve znění, které předcházelo znění použitelnému na věc v původním řízení, které bylo předmětem výkladu Soudního dvora ve výše uvedeném rozsudku Siig, definoval vnitřní přepravu jako „[...] přepravu zboží, které se nakládá na celním území Společenství a na tomto území se opět vykládá“. Naproti tomu článek 555 platného prováděcího nařízení definuje vnitřní přepravu jako „[...] přepravu zboží, které se nakládá a opět vykládá na celním území Společenství [které se nakládá na celním území Společenství za tím

účelem, aby bylo na tomto území opět vyloženo]“. Tento soud se táže, zda má taková změna vliv na definici kritérií pro určení státu, v němž došlo k porušení předpisů, a tedy na určení orgánů příslušných pro konstatování tohoto porušení předpisů. Vznáší otázku, zda tato změna zavedla do definice vnitřní přepravy prvek úmyslu.

39 V tomto ohledu, jak uvedla rakouská vláda a Komise, změna výrazů použitých pro definici pojmu vnitřní přepravy v některých jazykových zněních prováděcího nařízení ve srovnání s výrazy, které se nacházejí v uvedeném článku 670, nemění obsah tohoto ustanovení. Podle ustálené judikatury totiž v případě rozdílností mezi verzemi právního předpisu Unie musí být příslušné ustanovení vykládáno z hlediska obecné systematiky a účelu právní úpravy, jejíž je součástí (viz zejména rozsudek ze dne 29. dubna 2010, M a další, C-340/08 Sb. rozh. s. I-3913, bod 44). Jak vyplývá z bodu 35 tohoto rozsudku, výklad uvedeného článku 555, který by zakládal závěr o porušení předpisu na úmyslu přepravce, by byl neslučitelný se systematikou právní úpravy, jejíž součástí je toto ustanovení.

40 Kromě toho je třeba uvést, že změna ve formulaci ustanovení uvedená předkládajícím soudem se nachází pouze v některých jazykových zněních prováděcího nařízení, jelikož převážná většina těchto znění tuto větu uvedeného článku 670 prováděcího nařízení nezměnila.

41 Ze všech výše uvedených úvah vyplývá, že na první otázku je třeba odpovědět tak, že čl. 555 odst. 1 a čl. 558 odst. 1 písm. c) prováděcího nařízení musí být vykládány v tom smyslu, že se musí mít za to, že porušení předpisů při užívání vozidla dovezeného do Unie v režimu úplného osvobození od dovozního cla a užívaného ve vnitřní přepravě nastalo v okamžiku překročení hranice členského státu, v němž se vozidlo pohybuje

v rozporu s vnitrostátními předpisy v oblasti dopravy, tedy neexistuje-li povolení k vykládce udělené členským státem, kde se vykládka uskuteční, přičemž k vybrání uvedeného cla jsou příslušné orgány tohoto státu.

Ke druhé a třetí otázce

42 Vzhledem k odpovědi poskytnuté na první otázku není třeba, aby Soudní dvůr zodpověděl druhou a třetí otázku, jelikož tyto otázky byly předloženy předkládajícím soudem pouze pro případ, že by první otázka byla zodpovězena kladně.

K nákladům řízení

43 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (čtvrtý senát) rozhodl takto:

Článek 555 odst. 1 a čl. 558 odst. 1 písm. c) nařízení Komise (EHS) č. 2454/93 ze dne 2. července 1993, kterým se provádí nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství, ve znění nařízení Komise (ES) č. 993/2001

ze dne 4. května 2001 musí být vykládány v tom smyslu, že se musí mít za to, že porušení předpisů při užívání vozidla dovezeného do Evropské unie v režimu úplného osvobození od dovozního cla a užívaného ve vnitřní přepravě nastalo v okamžiku překročení hranice členského státu, v němž se vozidlo pohybuje v rozporu s vnitrostátními předpisy v oblasti dopravy, tedy neexistuje-li povolení k vykládce udělené členským státem, kde se vykládka uskuteční, přičemž k vybrání uvedeného cla jsou příslušné orgány tohoto státu.

Podpisy.