EUROOPA KOHTU OTSUS (neljas koda)

16. juuni 2011 *

Kohtuasjas C-351/10,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Verwaltungsgerichtshofi (Austria) 24. juuni 2010. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 12. juulil 2010, menetluses

Zollamt Linz Wels

versus

Laki DOOEL,

EUROOPA KOHUS (neljas koda),

koosseisus: koja esimees J.-C. Bonichot, kohtunikud K. Schiemann, L. Bay Larsen, C. Toader (ettekandja) ja E. Jarašiūnas,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

kohtujurist: N. Jääskinen,
kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

– Laki DOOEL, esindaja: *Rechtsanwalt* R. Burghofer,

– Austria valitsus, esindaja: C. Pesendorfer,

– Kreeka valitsus, esindajad: K. Paraskevopoulou, I. Pouli ja I. Bakopoulos,

– Euroopa Komisjon, esindajad: A. Caeiros ja B.-R. Killmann,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb seda, kuidas tuleb tõlgendada komisjoni 2. juuli 1993. aasta määruse (EMÜ) nr 2454/93, millega kehtestatakse rakendussätted nõukogu määrusele (EMÜ) nr 2913/92, millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik (EÜT L 253, lk 1; ELT eriväljaanne 02/06, lk 3) (muudetud komisjoni 4. mai 2001. aasta määrusega (EÜ) nr 993/2001 (EÜT L 141, lk 1; ELT eriväljaanne 02/11, lk 286)) (edaspidi „rakendusmäärus"), artikli 555 lõike 1 punkti c ja artikli 558 lõiget 1 ning nõukogu 28. novembri 2006. aasta direktiivi 2006/112/EÜ, mis käsitleb ühist käibemaksusüsteemi (ELT L 347, lk 1, edaspidi „käibemaksudirektiiv"), artiklit 61.

2 Eelotsusetaotlus on esitatud kohtuvaidluses, mille poolteks on Zollamt Linz Wels (Linz Welsi tolliamet) ja endises Jugoslaavia Makedoonia Vabariigis asutatud transpordiettevõtja Laki DOOEL (edaspidi „Laki") ning mis puudutab nimetatud ettevõtjalt ajutise impordi protseduurile suunatud sõidukilt ja haagiselt nende liidu territooriumile importimisel nõutud tollimaksu ja käibemaksu.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

Tolliseadustik

3 Nõukogu 12. oktoobri 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 2913/92, millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik (EÜT L 302, lk 1; ELT eriväljaanne 02/04, lk 307) (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. novembri 2000. aasta määrusega (EÜ) nr 2700/2000 (EÜT L 311, lk 17; ELT eriväljaanne 02/10, lk 239)) (edaspidi „tolliseadustik"), IV jaotise 2. peatüki 3. jao osa F reguleerib ajutise impordi protseduuri täieliku vabastusega imporditollimaksust.

4 Tolliseadustiku IV jaotises asuv artikkel 137 sätestab:

„Ajutise impordi protseduur võimaldab ühenduse tolliterritooriumil kasutada reekspordiks mõeldud ühendusevälist kaupa, mis on täielikult või osaliselt vabastatud imporditollimaksudest, mille suhtes ei ole kohaldatud kaubanduspoliitilisi meetmeid ja mis ei ole läbi teinud mingeid muutusi, välja arvatud kasutamisest tingitud tavaline amortisatsioon."

5 Tolliseadustiku VII jaotise 2. peatükk sisaldab tollivõla tekkimist käsitlevaid sätteid.

6 Tolliseadustiku VII jaotises asuv artikkel 204 sätestab:

„1. Tollivõlg impordil tekib, kui ei täideta:

a) kohustust, mis tuleneb sellise kauba ajutisest ladustamisest, millelt tuleb tasuda imporditollimaks, või tolliprotseduuri kasutamisest, millele nimetatud kaup on suunatud,

või

b) tingimust, mis on seotud kauba suunamisega nimetatud protseduurile või kaubale imporditollimaksu vähendatud või nullmäära kohaldamisega kauba eesmärgipärase kasutuse tõttu,

[...]

2. Tollivõlg tekib kas sellest hetkest, kui kohustust, mille täitmata jätmine toob kaasa tollivõla tekkimise, enam ei täideta, või sel hetkel, kui kaup suunatakse asjaomasele tolliprotseduurile, ja hiljem tehakse kindlaks, et tegelikult ei täidetud mis tahes tingimust, mille täitmine on kauba nimetatud protseduurile suunamise või kaubale eesmärgipärase kasutuse tõttu imporditollimaksu vähendatud või nullmäära kohaldamise eelduseks."

7 Tolliseadustiku artikkel 215 sätestab:

„1. Tollivõlg tekib kohas, kus ilmnevad asjaolud, mis toovad kaasa tollivõla tekkimise:

[...]”

Rakendusmäärus

8 Rakendusmääruse artikkel 232 reguleerib ajutise impordi protseduuri täieliku vabastusega imporditollimaksust, sh transpordivahendite osas. Nimetatud artikkel on sõnastatud järgmiselt:

„1. Kui järgmist kaupa ei deklareerita tollile kirjalikult või suuliselt, loetakse see ajutiseks impordiks deklareerituks artiklis 233 nimetatud toiminguga kooskõlas artikliga 579:

[...]

b) artiklites 556–561 nimetatud transpordivahendid;

[...]”

9 Rakendusmääruse III jaotise 5. peatüki 2. jao 1. alajagu sisaldab artikleid 555–562, mis sätestavad täielikult imporditollimaksust vabastamise tingimused ajutise impordi protseduurile suunatud transpordivahendite puhul.

10 Rakendusmääruse artikkel 555 sätestab:

„1. Käesolevas alajaos kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

c) *siseliiklus* – isikute vedu, kelle vedamine algab ja lõpeb ühenduse territooriumil, ning kauba vedu, mis laaditakse peale ja maha ühenduse territooriumil.

[...]”

11 Nimetatud määruse artikkel 558 sätestab:

„1. Täielik vabastus imporditollimaksudest antakse maantee-, raudtee-, õhu-, mere- ja siseveetranspordivahenditele, kui:

[...]

c) ärilisel eesmärgil kasutamise puhul, välja arvatud raudteetranspordivahendid, kasutatakse neid üksnes selliseks veoks, mis algab või lõpeb väljaspool ühenduse tolliterritooriumi; neid võib siiski kasutada siseliikluses, kui transpordialastes, eelkõige vedude korraldamise õigust ja korda käsitlevates õigusaktides on nii ette nähtud.

[...]"

Käibemaksudirektiiv

12 Kaupade importimisel kohaldatava käibemaksu osas sätestab käibemaksudirektiivi artikkel 61:

„Juhul kui kaubad, mis ei ole vabas ringluses, suunatakse ühendusse toomisel ühele artiklis 156 nimetatud protseduurile või ühte artiklis 156 nimetatud olukorda või ajutise impordi protseduurile täieliku vabastusega imporditollimaksust või välistransiidi protseduurile, siis on erandina artiklist 60 selliste kaupade impordi kohaks liikmesriik, mille territooriumil nimetatud protseduurid või olukorrad kaupade suhtes lõpetatakse.

[...]"

CEMT loasüsteem

13 Euroopa Transpordiministrite Konverentsi (Conférence européenne des ministres des transports, CEMT) – millel on 42 liiget, kelle hulka kuuluvad kõik Euroopa Liidu liikmesriigid – nõukogu 14. juuni 1973. aasta otsusega loodi liikmesriikide vahel

kaupade rahvusvahelise autoveo kvoodisüsteem. Selle süsteemi kohaselt võivad pädevad ametiasutused väljastada igal liikmesriigil oleva kvoodi alusel veolube (edaspidi „CEMT-luba").

14 Kõnealuse kvoodi kasutusjuhendile lisatud CEMT-loa vormist ilmneb, et selle alusel on lubatud vedada kaupa, mille peale- ja mahalaadimiskoht asub nimetatud konverentsi liikmesriikides, ja koormata sõidukite liiklus nende riikide territooriumil.

Siseriiklik õigus

15 Eelotsusetaotlusest selgub, et kaubaveoseaduse (Güterbeförderungsgesetz, edaspidi „GütbefG", *Bundesgesetzblatt* 593/1995) § 7 lõike 1 kohaselt on veoettevõtjal, kes vastavalt ettevõtja asukohariigis kehtivatele eeskirjadele võib mootorsõidukiga kaupa vedada ja kellel on muu hulgas CEMT-luba, lubatud vedada kaupa Austria Vabariigi territooriumile või läbi selle territooriumi või sellelt territooriumilt välisriiki.

16 GütbefG § 9 lõike 1 kohaselt vastutab veoettevõtja selle eest, et sõidukis oleksid igal riigipiiri ületaval kaubaveol kogu veo toimumise ajal § 7 lõikes 1 nimetatud õigusi tõendavad dokumendid, mis on nõuetekohaselt täidetud ja vajaduse korral pädeva asutuse poolt kinnitatud. Lisaks sellele peavad GütbefG § 9 lõike 2 kohaselt olema sõidukijuhil igal riigipiiri ületaval kaubaveol kogu veo toimumise ajal kaasas samad dokumendid ning ta peab need järelevalve teostaja nõudmisel esitama.

Põhikohtuasja asjaolud ja eelotsuse küsimused

17 Lakile kuuluv haagisega sõiduk sisenes koormata 14. aprillil 2008 liidu tolliterritooriumile, suunatuna ajutise impordi protseduurile täieliku vabastatusega imporditollimaksust. Sõiduki ja haagise jaoks oli CEMT-luba kaubaveoks Rootsi ja Saksamaa vahel.

18 Rootsis laaditi selle sõiduki peale kaup, mille sihtkohad olid Saksamaa ja Austria. Saksamaale saadetud kaup laaditi maha esimesena. Austrias laaditi ülejäänud kaup maha ja sellele veokile laaditi Rootsi vedamiseks mõeldud kaup. Austria toll kontrollis seda sõidukit Austria piiri ületamisel.

19 Selle kontrolli käigus leidis Linz Welsi tolliamet, et asjaomasel sõidukil ei ole Austrias kauba vedamiseks luba ja seetõttu on Laki rikkunud tingimusi, mis reguleerivad selle sõiduki osas ajutise impordi protseduuri täieliku vabastusega imporditollimaksust. Toll määras sellele ettevõtjale kõnealuselt haagisega sõidukilt tollimaksu 7 524 eurot ja impordikäibemaksu 10 909 eurot.

20 Laki esitas Linz Welsi tolliameti otsuse peale Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linzile (sõltumatu maksukohus, Linzi osakond) kaebuse, milles ta vaidlustas otsuse õiguspärasuse. Nimetatud kohus rahuldas kaebuse, kuna tema arvates tekkis tollivõlg rikkumise tõttu, mis seisnes loa puudumises kaupade veoks Austriasse, ja see rikkumine pandi toime Rootsis, kuna kõnealuse kauba pealelaadimine toimus selles liikmesriigis. Seetõttu asus nimetatud kohus seisukohale, et põhikohtuasjas käsitletavat tollimaksu on pädev määrama Rootsi toll.

21 Linz Welsi tolliamet esitas Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linzi otsuse peale apellatsioonkaebuse Verwaltungsgerichtshofile (Austria kõrgeim halduskohus).

22 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib oma eelotsusetaotluses, et rakendusmääruse artikli 558 lõike 1 punkti c kohaselt antakse täielik vabastus imporditollimaksudest üksnes sõidukitele, mida kasutatakse siseliikluses, juhul kui transpordialaste, eelkõige vedude korraldamise õigust ja korda käsitlevate siseriiklike õigusnormidega on neil lubatud liigelda asjaomase liikmesriigi territooriumil.

23 Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab ka, et selleks, et saaks kindlaks määrata, millise asutuse pädevuses on rakendusmääruse asjaomase sätte võimaliku rikkumise tuvastamine, tuleb määratleda kõnealuses sättes kasutatud mõiste „siseliiklus".

24 Verwaltungsgerichtshof osutab selles osas 15. detsembri 2004. aasta otsusele kohtuasjas C-272/03: Siig (EKL 2004, lk I-11941), milles kohus sedastas, et selle hindamisel, kas sõiduk vastab tingimustele, mis on ette nähtud seoses ajutise impordi protseduuriga täieliku vabastusega imporditollimaksust, ei ole määrav mitte veetavate kaupade lõplik sihtkoht, vaid teostatav veotoiming. Eelotsusetaotluse esitanud kohus rõhutab siiski, et viidatud kohtuotsus käsitleb küsimust, kuidas tõlgendada enne määruse nr 993/2001 jõustumist kehtinud rakendusmääruse redaktsiooni artiklit 670 saksakeelset versiooni, mille kohaselt tähendab siseliiklus „[…] kauba vedu, mis laaditakse peale ja maha ühenduse tolliterritooriumil", samas kui põhikohtuasjas käsitletava rakendusmääruse artikli 555 saksa- ja prantsuskeelse versiooni kohaselt on siseliiklus „[…] kauba vedu selle ühenduse territooriumil peale- ja mahalaadimiseks".

25 Eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib teada, kas see muudatus võib mõjutada nende kriteeriumide kindlaksmääramist, mille alusel määratletakse liikmesriik, kus rikkumine toime pandi, ja järelikult ka see, milline ametiasutus on pädev rikkumist tuvastama. Kohus esitab nimelt küsimuse, kas seda muudatust tuleb tõlgendada kui varasema õigusliku regulatsiooni rangemaks muutumist selles mõttes, et ebaseaduslikuks siseliikluseks peetakse juba niisuguse kauba laadimist sõidukile, mis on mõeldud vedamiseks, kui puudub nõuetekohane luba, ja taolise veo alustamist, nii et tollivõlg tekib liikmesriigis, kus vedu algas. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et rakendusmääruse artiklis 555 sisalduvat uut siseliikluse mõistet saab tõlgendada ka varasema määrusega sätestatud tingimustega võrreldes õigusliku regulatsiooni leebemaks muutmisena, kuna ebaseaduslikust siseliiklusest saab rääkida ainult siis, kui asjaomases liikmesriigis kauba vedamiseks ja mahalaadimiseks luba puudub. Sellise tõlgenduse korral tekib asjaomane tollivõlg alles kauba sihtliikmesriigis.

26 Eeltoodud kaalutlustest lähtudes otsustas Verwaltungsgerichtshof menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [rakendusmääruse] artikli 558 lõiget 1 koostoimes artikli 555 lõike 1 punktiga c […] tuleb tõlgendada nii, et kui kaubanduslikul eesmärgil kasutatavale sõidukile on antud luba siseliikluses kasutamiseks kahe liikmesriigi vahel, on transpordivahendi ebaseadusliku kasutamisega siseliikluses tegemist juba kauba pealelaadimisel ja veo alustamisel juhul, kui kauba pealelaadimine toimub ühes neist kahest liikmesriigist, kuid sihtkoht (planeeritud mahalaadimiskoht) asub nendest kahest liikmesriigist erinevas liikmesriigis ja selle liikmesriigi osas ei ole kasutamiseks luba antud?

2. Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, siis kas [tolliseadustiku] artikli 204 lõike 1 punkti a koostoimes artikliga 215 tuleb tõlgendada nii, et sellisel juhul tekib

tollivõlg liikmesriigis, kus toimus pealelaadimine, ja sellel liikmesriigil on õigus kohaldada imporditollimakse, kuigi alles mahalaadimisel on selgunud, et kaup veeti liikmesriiki, mille osas ei olnud antud luba siseliikluses kasutamiseks?

3. Lisaks sellele, kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, siis kas [käibemaksudirektiivi] artiklit 61 tuleb tõlgendada nii, et antud asjaoludel on kaup imporditud liikmesriiki, kus see peale laaditi, ja sellel liikmesriigil on õigus kohaldada impordikäibemaksu, kuigi alles mahalaadimisel on selgunud, et kaup veeti liikmesriiki, mille osas ei olnud antud luba siseliikluses kasutamiseks?"

Eelotsuse küsimused

Esimene küsimus

27 Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas rakendusmääruse artikli 555 lõiget 1 koostoimes artikli 558 lõike 1 punktiga c tuleb tõlgendada nii, et kolmandas riigis registreeritud sõidukit, mis on kahes liidu liikmesriigis lubatud siseliiklusesse ja mis on tolliseadustiku artikli 137 alusel suunatud ajutise impordi protseduurile täieliku vabastusega imporditollimaksust ja millelt on kolmandas liikmesriigis seal kohaldatavaid veoeeskirju rikkudes kaup maha laaditud, on ebaseaduslikult kasutatud alates kauba pealelaadimisest või hoopis nende mahalaadimise hetkest.

28 Eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib eelkõige teada, milline siseriiklik ametiasutus on pädev määrama tolliseadustiku artikli 204 alusel selliselt sõidukilt tasutava imporditollimaksu.

29 Selleks et kindlaks määrata, millises liikmesriigis rikuti kohustusi, mida tuleb järgida sõiduki suunamisel ajutise impordi protseduurile täieliku vabastusega imporditollimaksust, ja selle liikmesriigi kindlaksmääramisel, kus sõiduki omanik peab maksma tollimaksu, tuleb meeles pidada, et rakendusmääruse artikli 558 lõike 1 punkti c kohaselt antakse selline maksuvabastus maanteetranspordivahenditele mitte ainult juhul, kui neid kasutatakse üksnes selliseks veoks, mis algab või lõpeb väljaspool ühenduse tolliterritooriumi, vaid ka juhul, kui neid kasutatakse siseliikluses, st kaubaveoks, mis algab või lõpeb ühenduse tolliterritooriumil. Viimati nimetatud juhul võib sõidukit kasutada siseliikluses üksnes siis, kui selline kabavedu ei ole keelatud kehtiva siseriikliku õigusega, eelkõige vedude korraldamise õigust ja korda käsitlevates õigusaktides.

30 Järelikult kohaldatakse siseliikluses kasutatava sõiduki täieliku tollimaksuvabastuse suhtes eelkõige tingimust, et sõidukis asuva kauba vedu peab olema lubatud kõigis liikmesriikides, kus see sõiduk liikleb.

31 Käesoleval juhul ilmneb eelotsusetaotlusest, et põhikohtuasjas käsitletav sõiduk sisenes liidu territooriumile koormata, sõidukil oli CEMT-luba kaubaveoks Rootsi ja Saksamaa vahel ning Rootsis laaditi sellele sõidukile kaup, mille sihtkohaks ei olnud üksnes Saksamaa, vaid ka Austria. CEMT-luba omamata laadis vedaja viimati nimetatud liikmesriigis asjaomase kauba maha ning laadis sellele sõidukile kauba, mille sihtkoht oli Rootsi.

32 Seega kerkib küsimus, kas tollimaksu tasumist sellelt sõidukilt on õigus nõuda Rootsi Kuningriigil ehk liikmesriigil, kus asjaomane kaup peale laaditi, või hoopis Austria Vabariigil ehk liikmesriigil, kus asjaomane sõiduk siseriiklikke õigusnorme rikkudes liikles ja kus kõnealune kaup või osa sellest ebaseaduslikult maha laaditi.

33 Tolliseadustiku artikli 204 lõike 1 punktist a ilmneb, et tollivõlg tekib esiteks juhul, kui ei täideta mõnd kohustust, mida peab järgima liidu territooriumile toodud kauba tollimaksuvabastuse kasutamiseks, ja teiseks selgub kõnealuse artikli 204 lõikest 2, et tollivõlg tekib, kui mõnd kohustust, mille täitmata jätmine toob kaasa tollivõla tekkimise, enam ei täideta. Lisaks tekib tollivõlg vastavalt tolliseadustiku artiklile 215 kohas, kus ilmnevad asjaolud, mis toovad kaasa tollivõla tekkimise, ja seega tekib tollivõlg põhikohtuasjas käsitletavas olukorras kohas, kus rikkumine toime pandi.

34 Selleks et välja selgitada, millisel ametiasutusel on õigus sisse nõuda tollimaksu kõnealuse sõiduki importimise eest, tuleb niisiis kindlaks määrata, milline toiming kujutab endast selle sõiduki omaniku kohustuste sellist täitmata jätmist, mille tõttu see sõiduk rikkus siseliikluseks ette nähtud korda. Seega tuleb tuvastada, kas rikkumine seisneb kauba mahalaadimises sellises sihtliikmesriigis, kus sellel sõidukil ei ole äriotstarbelise kaubaveo luba, või pandi see rikkumine toime siis, kui ületati selle liikmesriigi piir, kus sõiduk liikleb siseriiklikke õigusnorme rikkudes, või kas rikkumist kujutab endast hoopis viimati nimetatud liikmesriigi territooriumil kauba mahalaadimine.

35 Nagu on õigesti märkinud komisjon, ei piisa tollivõla tekkimiseks üksnes kavatsusest kasutada kaupa, mis on suunatud ajutise impordi protseduurile, muul viisil kui selle kauba kasutamiseks määratud tingimused ette näevad, enne kui see kavatsus

pole realiseerunud teo või tegevusetusena, mis objektiivselt võttes kujutab endast kohaldatavate eeskirjade rikkumist (1. veebruari 2001. aasta otsus kohtuasjas C-66/99: D. Wandel, EKL 2001, lk I-873, punkt 48).

36 Järelikult tuleb täielikku maksuvabastust võimaldava tolliprotseduuri alusel eksporditud sõiduki kasutamisel toime pandud rikkumise tuvastamiseks võtta arvesse üksnes selle sõidukiga tehtud vedusid. Seega ei oma tähtsust kauba sihtkoht ega tavaliselt ka mitte sõidukiomaniku kavatsused (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus Siig, punkt 20). Järelikult tuleb selle sõiduki kasutamisel toime pandud rikkumine tuvastada vaid lähtudes selle sõidukiga tehtud vedudest.

37 Sellise juhtumi puhul, nagu käsitletakse põhikohtuasjas, tuleb asuda seisukohale, et rikkumine on aset leidnud, kui asjaomane sõiduk tegelikult rikkus siseliikluseks ette nähtud korda, mille alusel ta pidi liidu territooriumil liiklema, tehes Austria Vabariigi territooriumil äriotstarbelise kaubaveo, mis ei vastanud CEMT-loa tingimustele ega ka tingimustele, mis on selliste vedude jaoks ette nähtud õigusaktides, mis kõnealuses liikmesriigis kehtivad. Asjaolu, et sellele sõidukile Rootsis laaditud kaup oli mõeldud Austriasse vedamiseks, ilma et vedajal oleks olnud kõnealust luba, ei kujuta endast rikkumist enne, kui sõiduk ületab piiri, sisenedes viimati nimetatud liikmesriiki, kus tal ei olnud õigust teostada äriotstarbelist kaubavedu.

38 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et rakendusmääruse artikkel 670, redaktsioonis, mis kehtis eespool viidatud kohtuasja Siig asjaolude toimumise ajal ja mille osas Euroopa Kohus andis oma tõlgenduse, määratleb siseliikluse kui „[…] kauba veo, mis laaditakse peale ja maha ühenduse tolliterritooriumil". Seevastu praegu kehtiva rakendusmääruse artikli 555 saksa- ja prantsuskeelse versiooni kohaselt on siseliiklus „[…] kauba vedu selle ühenduse territooriumil peale- ja mahalaadimiseks".

Eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib teada, kas selline muudatus võib mõjutada nende kriteeriumide kindlaksmääramist, mille alusel määratletakse liikmesriik, kus rikkumine toime pandi ja järelikult ka see, milline ametiasutus on pädev rikkumist tuvastama. Eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib, kas kõnealuse õigusnormi sõnastuse muutmise tulemusel lisandus siseliikluse mõistesse kavatsuse element.

39 Sarnaselt Austria valitsuse ja komisjoni tähelepanekule tuleb selle muudatuse osas märkida, et rakendusmääruse teatud keeleversioonides kasutatud siseliikluse mõiste sõnastuse muutmine ei muuda selle sätte sisu teistsuguseks võrreldes viidatud artiklis 670 esitatud sõnastusega. Tegelikult tuleb väljakujunenud kohtupraktika kohaselt juhul, kui liidu akti keeleversioonid üksteisest erinevad, kõnealust normi tõlgendada vastavalt selle normistiku üldisele ülesehitusele ja eesmärgile, mille osa see säte on (vt eelkõige 29. aprilli 2010. aasta otsus kohtuasjas C-340/08: M jt, EKL 2010, lk I-3913, punkt 44). Nagu selgub käesoleva otsuse punktist 35, ei ole artikli 555 selline tõlgendus, mis rikkumise tuvastamisel lähtub vedaja kavatsusest, kooskõlas selle määruse ülesehitusega, kuhu see säte kuulub.

40 Lisaks sellele tuleb märkida, et asjaomase sätte sõnastuse muudatus, millele viitab eelotsusetaotluse esitanud kohus, esineb vaid teatud keeleversioonides, ja enamiku keeleversioonide puhul ei ole seda lauset kõnealuse rakendusmääruse artiklis 670 esitatuga võrreldes muudetud.

41 Eeltoodud kaalutlustest lähtudes tuleb esimesele eelotsuse küsimusele vastata, et rakendusmääruse artikli 555 lõiget 1 ja artikli 558 lõike 1 punkti c tuleb tõlgendada nii, et rikkumist, mis pannakse toime niisuguse sõiduki kasutamisel, mis imporditakse liidu territooriumile tolliprotseduuri alusel, mis võimaldab imporditollimaksust täielikku vabastust, ja mida kasutatakse siseliikluses, tuleb pidada aset leidnuks hetkel, kui ületatakse selle liikmesriigi piir, kus sõiduk liikleb siseriiklikke kaubaveo õigusnorme

rikkudes, mis tähendab, et kui liikmesriigis, kus kaup maha laaditakse, puudub kauba mahalaadimise luba, on selle liikmesriigi ametiasutused pädevad asjaomast tollimaksu sisse nõudma.

Teine ja kolmas eelotsuse küsimus

42 Võttes arvesse esimesele eelotsuse küsimusele antud vastust, ei ole Euroopa Kohtul vaja vastata teisele ja kolmandale eelotsuse küsimusele, kuna eelotsusetaotluse esitanud kohus esitas need juhuks, kui esimesele küsimusele vastatakse jaatavalt.

Kohtukulud

43 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (neljas koda) otsustab:

Komisjoni 2. juuli 1993. aasta määruse (EMÜ) nr 2454/93 (millega kehtestatakse rakendussätted nõukogu määrusele (EMÜ) nr 2913/92, millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik (muudetud komisjoni 4. mai 2001. aasta määrusega (EÜ) nr 993/2001)) artikli 555 lõiget 1 ja artikli 558 lõike 1 punkti c tuleb

tõlgendada nii, et rikkumist, mis pannakse toime niisuguse sõiduki kasutamisel, mis imporditakse Euroopa Liidu territooriumile tolliprotseduuri alusel, mis võimaldab täielikku vabastust imporditollimaksust, ja mida kasutatakse siseliikluses, tuleb pidada aset leidnuks hetkel, kui ületatakse selle liikmesriigi piir, kus sõiduk liikleb siseriiklikke kaubaveo õigusnorme rikkudes, mis tähendab, et kui liikmesriigis, kus kaup maha laaditakse, puudub kauba mahalaadimise luba, on selle liikmesriigi ametiasutused pädevad asjaomast tollimaksu sisse nõudma.

Allkirjad