TEISINGUMO TEISMO (ketvirtoji kolegija) SPRENDIMAS

2011 m. birželio 16 d.*

Byloje C-351/10

dėl *Verwaltungsgerichtshof* (Austrija) 2010 m. birželio 24 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2010 m. liepos 12 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Zollamt Linz Wels

prieš

Laki DOOEL

TEISINGUMO TEISMAS (ketvirtoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas J.-C. Bonichot, teisėjai K. Schiemann, L. Bay Larsen, C. Toader (pranešėja) ir E. Jarašiūnas,

* Proceso kalba: vokiečių.

generalinis advokatas N. Jääskinen,
kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— *Laki DOOEL,* atstovaujamos advokato R. Burghofer,

— Austrijos vyriausybės, atstovaujamos C. Pesendorfer,

— Graikijos vyriausybės, atstovaujamos K. Paraskevopoulou, I. Pouli ir I. Bakopoulos,

— Europos Komisijos, atstovaujamos A. Caeiros ir B.-R. Killmann,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą išklausius generalinį advokatą, nagrinėti bylą be išvados,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su 1993 m. liepos 2 d. Komisijos reglamento (EEB) Nr. 2454/93, išdėstančio Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas (OL L 253, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 2 sk., 6 t., p. 3), su pakeitimais, padarytais 2001 m. gegužės 4 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 993/2001 (OL L 141, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 2 sk., 11 t., p. 286; toliau – Įgyvendinimo reglamentas), 555 straipsnio 1 dalies c punkto bei 558 straipsnio 1 dalies ir 2006 m. lapkričio 28 d. Tarybos direktyvos 2006/112/EB dėl pridėtinės vertės mokesčio bendros sistemos (OL L 347, p. 1 ir klaidų ištaisymas, paskelbtas OL L 335, 2007 12 20, p. 60, toliau – PVM direktyva) 61 straipsnio išaiškinimu.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant bylą tarp *Zollamt Linz Wels* (Linco Velso muitinės) ir Buvusiojoje Jugoslavijos Respublikoje Makedonijoje įsteigtos transporto bendrovės *Laki DOOEL* (toliau – *Laki*) dėl muito ir pridėtinės vertės mokesčio (toliau – PVM), iš šios bendrovės pareikalautų sumokėti už automobilį ir priekabą, kuriuos ji į Sąjungos teritoriją įvežė pagal laikonojo įvežimo procedūrą visiškai netaikant importo muitų.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

Muitinės kodeksas

3 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą (OL L 302, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 2 sk., 4 t., p. 307), su pakeitimais, padarytais 2000 m. lapkričio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2700/2000 (OL L 311, p. 17; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 2 sk., 10 t., p. 239; toliau – Muitinės kodeksas), IV antraštinės dalies 2 skyriaus 3 skirsnio F dalis skirta laikinojo įvežimo procedūrai visiškai netaikant importo muitų.

4 Muitinės kodekso 137 straipsnyje, kuris yra šioje IV antraštinėje dalyje, numatyta:

„Įforminus laikinojo įvežimo procedūrą Bendrijos muitų teritorijoje leidžiama, netaikant prekybos politikos priemonių, naudoti visai ar iš dalies importo muitais neapmokestintas ne Bendrijos prekes, kurias numatyta reeksportuoti niekaip jų nepakeitus, išskyrus normalų prekių nusidėvėjimą dėl įprastinio jų naudojimo.“

5 Muitinės kodekso VII antraštinės dalies 2 skyrius skirtas nuostatoms, susijusioms su skolos muitinei atsiradimu.

6 Muitinės kodekso 204 straipsnyje, kuris yra šioje VII antraštinėje dalyje, nurodyta:

„1. Importo skola muitinei atsiranda:

a) neįvykdžius bent vienos iš prievolių, susijusių su importo muitais apmokestinamų prekių laikinuoju saugojimu arba su joms įformintos muitinės procedūros taikymu,

arba

b) nesilaikant reikalavimų, kurių privaloma laikytis įforminant prekėms atitinkamą procedūrą arba taikant joms sumažintą arba nulinę importo muito normą dėl prekių galutinio vartojimo,

<...>

2. Skola muitinei atsiranda arba tuo momentu, kai nustojama vykdyti prievolę, kurios nevykdymas sąlygoja skolos muitinei atsiradimą, arba tuo momentu, kai prekėms įforminama atitinkama muitinės procedūra, jeigu po to nustatoma, kad faktiškai nebuvo laikytasi reikalavimų, kurių privaloma laikytis įforminant prekėms tokią procedūrą arba taikant joms sumažintą arba nulinę importo muito normą dėl prekių galutinio vartojimo.“

7 Muitinės kodekso 215 straipsnyje numatyta:

„1. Skola muitinei atsiranda:

— toje vietoje, kurioje įvykdomi jos atsiradimą lemiantys veiksmai,

<...>“

Įgyvendinimo reglamentas

8 Įgyvendinimo reglamento 232 straipsnyje įtvirtintos su laikinojo įvežimo visiškai netaikant muitų ir mokesčių procedūra susijusios taisyklės, taikomos, be kita ko, transporto priemonėms. Jame nurodyta:

„1. Toliau išvardytos prekės vadovaujantis 579 straipsniu laikomos deklaruotomis laikinajam įvežimui 233 straipsnyje nurodytu veiksmu, nors jos ir nebūtų deklaruotos muitinei raštu arba žodžiu:

<...>

b) transporto priemonės, išvardytos 556–561 straipsniuose;

<...>“

9 Įgyvendinimo reglamento III antraštinės dalies 5 skyriaus 2 skirsnio 1 poskirsnyje, apimančiame 555–562 straipsnius, įtvirtintos transporto priemonių, kurioms įforminta laikinojo įvežimo procedūra, visiško atleidimo nuo importo muitų sąlygos.

10 Įgyvendinimo reglamento 555 straipsnyje nurodyta:

„1. Šiame poskirsnyje:

<...>

c) „vidaus vežimas“ – tai asmenų įsodinimas arba prekių pakrovimas Bendrijos muitų teritorijoje, kai vėliau jie išlaipinami arba iškraunami toje teritorijoje.

<...>“

11 Šio reglamento 558 straipsnyje nurodyta:

„1. Visiškas atleidimas nuo importo muitų suteikiamas kelių, geležinkelio, oro, jūrų ir vidaus vandenų kelių transporto priemonėms, jeigu:

<...>

c) komercinio naudojimo atvejais ir išskyrus geležinkelio transporto priemones, jos naudojamos išimtinai vežimui, kuris prasideda arba pasibaigia už Bendrijos muitų teritorijos ribų; tačiau jos gali būti naudojamos vidaus susisiekimui, jeigu tai numato transporto srityje ir ypač su įleidimu ir operacijomis susijusios galiojančios nuostatos.

<...>“

PVM direktyva

12 Dėl PVM už importuojamas prekes PVM direktyvos 61 straipsnyje nurodyta:

„Nukrypstant nuo 60 straipsnio, kai į Bendriją įvežtoms prekėms, kurios nėra išleistos į laisvą apyvartą, taikoma viena iš 156 straipsnyje nurodytų procedūrų ar aplinkybių, arba laikinojo įvežimo visiškai neapmokestinant importo muitais procedūros, arba išorinio tranzito muitinės procedūros, šių prekių importo vieta yra valstybė narė, kurios teritorijoje prekėms nebetaikomos šios procedūros ar aplinkybės.

<...>“

ETMK leidimų sistema

13 1973 m. birželio 14 d. Europos transporto ministrų konferencija (ETMK), kurią sudaro 42 narės, įskaitant visas Sąjungos valstybes nares, priėmė rezoliuciją, kuria įvedė

tarptautinio krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis tarp šalių šios konferencijos narių leidimų kvotos sistemą. Pagal šią sistemą kompetentingos institucijos gali išduoti leidimą (toliau – ETMK leidimas) neviršydamos nacionalinės kvotos.

14 Iš nustatytos formos paraiškos gauti šį leidimą, pridėtos prie šios kvotos leidimų išdavimo ir naudojimo tvarkos aprašo, matyti, kad pagal ETMK leidimą galima vežti prekes tarp pakrovimo ir iškrovimo punktų, esančių šalių šios konferencijos narių teritorijoje, ir važiuoti tuščia transporto priemone visų šių šalių teritorijose.

Nacionalinė teisė

15 Iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad pagal Krovinių gabenimo kelių transportu įstatymo (*Güterbeförderungsgesetz*, *BGBl*. 593/1995, toliau – *GütbefG*) 7 straipsnio 1 dalį vežėjai, kurie turi teisę motorinėmis kelių transporto priemonėmis vežti prekes pagal valstybės, kurioje yra įsteigti, teritorijoje taikytinus teisės aktus ir turi ETMK leidimą, turi teisę vežti prekes į federalinę teritoriją arba per ją, arba iš federalinės teritorijos į užsienį.

16 Pagal *GütbefG* 9 straipsnio 1 dalį vežėjas privalo užtikrinti, kad kol vykdomas tarptautinis prekių vežimas, transporto priemonėje būtų tinkamai užpildyti ir prireikus kompetentingos institucijos patvirtinti šio įstatymo 7 straipsnio 1 dalyje nurodytus leidimus patvirtinantys dokumentai. Be to, kol vykdomas tarptautinis prekių vežimas, vadovaujantis *GütbefG* 9 straipsnio 2 dalimi, vairuotojas privalo su savimi turėti minėtus dokumentus ir paprašytas pateikti juos kontrolės institucijoms.

Pagrindinės bylos aplinkybės ir prejudiciniai klausimai

17 2008 m. balandžio 14 d. bendrovei *Laki* priklausantis vilkikas su priekaba be krovinio įvežtas į Sąjungos muitų teritoriją pagal laikinojo įvežimo procedūrą netaikant jokių importo muitų. Šis vilkikas su priekaba turėjo išduotą ETMK leidimą vežti krovinius tarp Švedijos ir Vokietijos.

18 Švedijoje į šį automobilį pakrautas krovinys, skirtas vežti į Vokietiją ir Austriją. Pirmiausia iškrauta į Vokietiją nugabenta krovinio dalis. Austrijoje iškrauta likusi krovinio dalis ir į automobilį pakrautas kitas krovinys, skirtas vežti į Švediją. Kai šis automobilis važiavo per Austrijos sieną, jį patikrino Austrijos muitinė.

19 Patikrinusi *Zollamt Linz Wels* nustatė, kad atitinkamas automobilis neturi leidimo vežti prekių Austrijoje, taigi bendrovė *Laki* pažeidė šio automobilio laikinojo įvežimo netaikant jokių importo muitų procedūrą. Ji pareikalavo iš šios bendrovės už vilkiką ir priekabą sumokėti 7 524 eurų dydžio muitą ir 10 909 eurų importo PVM.

20 Bendrovė *Laki* apskundė *Zollamt Linz Wels* sprendimą pareikšdama ieškinį dėl jo teisėtumo *Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz*. Šis teismas patenkino ieškinį nusprendęs, kad skola muitinei atsirado dėl pažeidimo, padaryto neturint leidimo vežti prekes į Austriją, ir kad šis pažeidimas padarytas Švedijoje, nes joje buvo pakrautas atitinkamas krovinys. Taigi šis teismas nusprendė, kad atitinkamus importo muitus privalo išsiieškoti Švedijos muitinė.

21 *Zollamt Linz Wels* kreipėsi į *Verwaltungsgerichtshof* su apeliaciniu skundu dėl *Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz* sprendimo.

22 Prašyme priimti prejudicinį sprendimą nacionalinis teismas pabrėžia, kad pagal Įgyvendinimo reglamento 558 straipsnio 1 dalies c punktą visiškas atleidimas nuo importo muitų kelių transporto priemonėms suteikiamas tik jeigu pagal nacionalines transporto srities nuostatas, susijusias visų pirma su leidimo išdavimo ir jo naudojimo sąlygomis, leidžiama būti atitinkamos valstybės teritorijos eismo dalyviu.

23 Jis mano, jog siekiant nustatyti instituciją, turinčią teisę konstatuoti tikėtiną šios Įgyvendinimo reglamento nuostatos pažeidimą, reikia apibrėžti šioje nuostatoje pavartotą vidaus vežimo sąvoką.

24 Šiuo atžvilgiu *Verwaltungsgerichtshof* nurodo 2004 m. gruodžio 15 d. Sprendimą *Siig* (C-272/03, Rink. p. I-11941), kuriame Teisingumo Teismas nusprendė, kad sprendžiant, ar transporto priemonės naudojimas atitinka laikinojo įvežimo procedūros netaikant jokių importo muitų sąlygas, lemiamą reikšmę turi ne galutinė prekių paskirtis, o vykdytas gabenimas. Tačiau prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pabrėža, kad šiame teismo sprendime aiškinta Įgyvendinimo reglamento 670 straipsnio redakcija vokiečių kalba iki Reglamentu Nr. 993/2001 padarytų pakeitimų, kurioje „vidaus vežimas“ buvo apibrėžtas kaip „prekių, kurios pakraunamos ir vėliau iškraunamos Bendrijos muitų teritorijoje, gabenimas“, o šiam atvejui svarbiame Įgyvendinimo reglamento 555 straipsnyje vidaus vežimas apibrėžiamas kaip „<…> prekių pakrovimas Bendrijos muitų teritorijoje, kai vėliau jie <…> iškraunami [jos iškraunamos] toje teritorijoje“.

25 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klausia, ar šis pakeitimas turi poveikio pažeidimo vietos valstybės nustatymo ir institucijų, turinčių teisę konstatuoti pažeidimą, nustatymo kriterijams. Jis pirmiausia klausia, ar šį pakeitimą galima vertinti kaip ankstesnio reglamentavimo „sugriežtinimą“, o prekių pakrovimą į automobilį siekiant vežti neturint reikalingo leidimo ir jų vežimą – kaip neteisėtą vidaus vežimą, o dėl to laikytina, kad skola muitinei atsiranda valstybėje, kurioje pradedamas vežimas. Jis pabrėžia, kad naujoji vidaus vežimo apibrėžtis, pateikta Įgyvendinimo reglamento 555 straipsnyje, galėtų būti vertinama ir kaip anksčiau galiojusiose nuostatose įtvirtintų sąlygų sušvelninimas, nes vidaus vežimas bus neteisėtas tik tuo atveju, jei gabenimas ir iškrovimas valstybėje narėje neturint leidimo, į kurį būtų įtraukta ši valstybė, bus baigtas. Vadovaujantis pastaruoju aiškinimu skola muitinei atsirastų tik atitinkamų prekių paskirties valstybėje narėje.

26 Atsižvelgęs į šiuos argumentus, *Verwaltungsgerichtshof* nusprendė sustabdyti bylą ir pateikti Teisingumo Teismui tokius prejudicinius klausimus:

„1. Ar [Įgyvendinimo reglamento] 558 straipsnio 1 dalį kartu su 555 straipsnio 1 dalies c punktu reikia aiškinti taip, kad transporto priemonė neteisėtai naudojama vidaus vežimui nuo vežimo pradžios, jei komerciniais tikslais naudojamai transporto priemonei išduotas leidimas naudoti vidaus vežimui tarp dviejų valstybių narių, prekės pakrautos vienoje iš šių dviejų valstybių narių, o paskirties (planuojamo iškrovimo) vieta yra trečiojoje valstybėje narėje, kuri neįtraukta į leidimą?

2. Teigiamai atsakius į pirmąjį klausimą, ar [Muitinės kodekso] 204 straipsnio 1 dalies a punktą ir 215 straipsnį reikia aiškinti taip, kad tokiu atveju skola muitinei

atsiranda pakrovimo valstybėje narėje ir ši valstybė narė turi teisę rinkti importo muitą, nors tik iškraunant krovinį bus nustatyta, jog jis nugabentas į valstybę narę, kuri neįtraukta į leidimą atlikti vidaus vežimą?

3. Be to, teigiamai atsakius į pirmąjį klausimą, ar [PVM direktyvos] 61 straipsnį reikia aiškinti taip, kad tokiomis aplinkybėmis importuota į pakrovimo valstybę narę ir ši valstybė narė turi teisę rinkti importo [PVM], nors tik iškrovimo metu paaiškėja, jog vežimas buvo atliktas į valstybę narę, kuri neįtraukta į leidimą atlikti vidaus vežimą?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

27 Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Įgyvendinimo reglamento 555 straipsnio 1 dalį ir 558 straipsnio 1 dalies c punktą reikia aiškinti taip, kad trečiojoje šalyje įregistruoto automobilio, kurį pagal laikinojo įvežimo procedūrą ir, kaip tai numatyta Muitinės kodekso 137 straipsnyje, netaikant jokių importo muitų leista naudoti vidaus vežimui dviejose Sąjungos valstybėse narėse, tačiau iš kurio prekės trečiojoje valstybėje narėje iškrautos pažeidžiant joje taikytinas vežimo taisykles, neteisėtas naudojimas laikytinas įvykusiu nuo prekių pakrovimo, ar nuo jų iškrovimo momento.

28 Šis teismas taip pat klausia, kurios nacionalinės institucijos turi teisę, remdamosi Muitinės kodekso 204 straipsniu, rinkti importo muitus už automobilį.

29 Nustatant valstybę narę, kurioje neįvykdyta su automobilio laikinuoju įvežimu netaikant jokių importo muitų siejama prievolė, ir valstybę narę, kurioje šios transporto priemonės savininkas turi sumokėti importo muitus, svarbu prisiminti, kad pagal Įgyvendinimo reglamento 558 straipsnio 1 dalies c punktą toks kelių transporto priemonių atleidimas taikomas ne tik tuomet, kai jos naudojamos tik gabenimui, kuris pradedamas arba baigiamas ne muitų teritorijoje, bet ir kai jos naudojamos vidaus vežimui, t. y. prekių gabenimui, kuris pradedamas ir baigiamas muitų teritorijoje. Antruoju atveju automobilis gali būti naudojamas vidaus gabenimui tik jei toks gabenimas nedraudžiamas pagal galiojančias nacionalinės teisės nuostatas, susijusias visų pirma su leidimo išdavimo ir jo naudojimo sąlygomis.

30 Darytina išvada, kad visiškas vidaus vežimui naudojamo automobilio atleidimas nuo muitų siejamas visų pirma su sąlyga, kad jame esančias prekes būtų leidžiama vežti visose valstybėse, per kurias važiuojama šiuo automobiliu.

31 Nagrinėjamu atveju iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad pagrindinėje byloje aptariamas automobilis į Sąjungos muitų teritoriją pateko nepakrautas, kaip turintis ETMK leidimą vežti prekes tarp Švedijos ir Vokietijos, o Švedijoje į jį pakrautos ne tik į Vokietiją, bet ir į Austriją skirtos vežti prekės. Antrojoje valstybėje narėje vežėjas, neturėdamas ETMK leidimo, iškrovė atitinkamas prekes iš automobilio ir į jį pakrovė kitas prekes, skirtas vežti į Švediją.

32 Taigi, kyla klausimas, ar teisę rinkti importo muitą už šį automobilį turi Švedijos Karalystės, kurioje atitinkamos prekės pakrautos, valdžios institucijos, ar Austrijos Respublikos, per kurią šiuo automobiliu važiuojama pažeidžiant nacionalinės teisės nuostatas ir kurioje šios prekės arba jų dalis neteisėtai iškrautos, valdžios institucijos.

33 Iš Muitinės kodekso 204 straipsnio 1 dalies a punkto matyti, kad neįvykdžius bent vienos iš prievolių, su kuriomis siejamas importo muitų netaikymas į Sąjungos teritoriją įvežamoms prekėms, atsiranda skola muitinei, o iš šio 204 straipsnio 2 dalies matyti, kad ši skola atsiranda tuo momentu, kai nustojamos vykdyti šios prievolės. Be to, pagal Muitinės kodekso 215 straipsnį skola muitinei atsiranda toje vietoje, kurioje įvykdomi jos atsiradimą lemiantys veiksmai, o tokiu atveju kaip nagrinėjamasis pagrindinėje byloje – pažeidimo padarymo vietoje.

34 Taigi, siekiant nustatyti valdžios institucijas, turinčias teisę už atitinkamą automobilį rinkti importo muitą, reikia nustatyti veiksmą, kuriuo neįvykdytos šio automobilio savininkui tenkančios prievolės ir kuriuo jis pažeidė vidaus vežimo procedūrą. Šiuo tikslu reikia nustatyti, ar pažeidimas yra prekių pakrovimas siekiant jas vežti į valstybę narę, kai neturima leidimo naudoti šį automobilį toje valstybėje komerciniais tikslais vežant prekes, ar šis pažeidimas tampa konkretus tik tuo momentu, kai kertama valstybės narės, kurioje šiuo automobiliu važiuojama pažeidžiant nacionalinės teisės nuostatas, siena, ar tuo momentu, kai pastarosios valstybės teritorijoje iškraunamos prekės.

35 Kaip dėl skolos muitinei atsiradimo teisingai pažymėjo Komisija, vien ketinimas naudoti prekę, kuriai taikoma laikinojo įvežimo procedūra, kitomis nei jai taikomos sąlygomis savaime dar nėra pažeidimas tol, kol ketinimas neišreiškiamas veiksmu ar

neveikimu, kurie objektyviai pažeidžia taikytinas normas (šiuo klausimu žr. 2001 m. vasario 1 d. Sprendimo *D. Wandel,* C-66/99, Rink. p. I-873, 48 punktą).

36 Taigi, kad būtų galima konstatuoti, jog naudojant automobilį, kuris eksportuotas taikant visiško atleidimo nuo mokesčių procedūrą, padarytas pažeidimas, reikia vertinti tik tas transporto operacijas, kurios atliktos šiuo automobiliu. Taigi, nėra svarbi nei galutinė prekių paskirtis, nei apskritai galimi šio automobilio savininko ketinimai (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *Siig* 20 punktą). Todėl šio automobilio naudojimo sąlygų pažeidimas turi būti konstatuotas atsižvelgiant tik į juo nuvažiuotą maršrutą.

37 Tokiu atveju kaip nagrinėjamasis pagrindinėje byloje reikia konstatuoti, kad pažeidimas tampa konkretus, kai atitinkamu automobiliu faktiškai pažeidžiama vidaus vežimo procedūra, pagal kurią jis įvežtas į Sąjungos teritoriją, t. y. kai Austrijos Respublikos teritorijoje juo imta vykdyti ETMK leidime nenumatytą komercinį gabenimą, neatitinkantį pagal šioje valstybėje galiojančias nuostatas tokiam gabenimui taikomų sąlygų. Aplinkybė, kad Švedijoje į šį automobilį pakrautos prekės, skirtos gabenti į Austriją, nors vežėjas neturėjo tam reikalingo leidimo, nebuvo pažeidimas, nes šiuo automobiliu dar nebuvo kirsta pastarosios valstybės narės, kurioje neturėta leidimo vykdyti komercinį gabenimą, siena.

38 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pabrėžia, kad ankstesnės nei šioje pagrindinėje byloje taikytinos redakcijos Įgyvendinimo reglamento 670 straipsnyje, kurį Teisingumo Teismas išaiškino minėtame Sprendime *Siig*, vidaus vežimas buvo apibrėžtas kaip „prekių, kurios pakraunamos ir vėliau iškraunamos Bendrijos muitų teritorijoje, gabenimas“. Kita vertus, nagrinėjamam atvejui svarbiame Įgyvendinimo reglamento 555 straipsnyje vidaus vežimas apibrėžiamas kaip „<…> prekių pakrovimas Bendrijos muitų teritorijoje, kai vėliau jie <…> iškraunami [jos

iškraunamos] toje teritorijoje“. Nacionalinis teismas klausia, ar šis pakeitimas turi poveikio pažeidimo vietos valstybės nustatymo ir institucijų, turinčių teisę konstatuoti pažeidimą, nustatymo kriterijams. Jis nori sužinoti, ar šiuo teksto pakeitimu į vidaus vežimo apibrėžtį įtrauktas tyčios elementas.

39 Šiuo atžvilgiu, kaip teisingai nurodė Austrijos vyriausybė ir Komisija, formuluočių, kuriomis apibrėžiamas vidaus vežimas, pakeitimai, kurių kai kuriose Įgyvendinimo reglamento kalbinėse versijose atsirado, jei palygintume su pavartotomis minėtame 670 straipsnyje, nekeičia šios nuostatos turinio. Pagal nusistovėjusią teismo praktiką esant skirtumų tarp Sąjungos teksto kalbinių versijų atitinkama nuostata turi būti aiškinama atsižvelgiant į teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, bendrą struktūrą ir tikslą (visų pirma žr. 2010 m. balandžio 29 d. Sprendimo *M ir kt.,* C-340/08, Rink. p. I-3913, 44 punktą). Iš 35 punkto matyti, jog toks minėto 555 straipsnio aiškinimas, kad siekiant pagrįsti pažeidimą pakanka nustatyti vežėjo ketinimą, būtų nesuderinamas su bendra teisės akto, kuriame jis įtvirtintas, struktūra.

40 Be to, reikia pažymėti, kad prašymo priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nurodyti nuostatos formuluotės pakeitimai padaryti tik kai kuriose kalbinėse Įgyvendinimo reglamento versijose, o daugumoje kalbinių versijų šis Įgyvendinimo reglamento 670 straipsnio sakinys liko nepakeistas.

41 Remiantis visais pirma išdėstytais argumentais į pirmąjį klausimą reikia atsakyti, kad Įgyvendinimo reglamento 555 straipsnio 1 dalis ir 558 straipsnio 1 dalies c punktas turi būti aiškinami taip, kad į Sąjungą pagal visiško atleidimo nuo muitų procedūrą importuoto ir vidaus vežimui naudoto automobilio naudojimo sąlygų pažeidimą reikia laikyti įvykdytu tuo momentu, kai kertama valstybės narės, kurioje šiuo automobiliu važiuojama pažeidžiant nacionalines transporto srities nuostatas, siena, o

tai reiškia, kad teisę rinkti minėtus muitus, kai neturima leidimo iškrauti iškrovimo valstybėje narėje, turi šios valstybės valdžios institucijos.

Dėl antrojo ir trečiojo klausimų

42 Atsižvelgiant į pirmojo klausimo atsakymą, Teisingumo Teismui nereikia atsakyti į antrąjį ir trečiąjį klausimus, nes juos prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas uždavė tik jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

43 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (ketvirtoji kolegija) nusprendžia:

1993 m. liepos 2 d. Komisijos reglamento (EEB) Nr. 2454/93, išdėstančio Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas, su pakeitimais, padarytais 2001 m. gegužės 4 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 993/2001, 555 straipsnio 1 dalis ir 558 straipsnio 1 dalies

c punktas turi būti aiškinami taip, kad į Europos Sąjungą pagal visiško atleidimo nuo muitų procedūrą importuoto ir vidaus vežimui naudoto automobilio naudojimo sąlygų pažeidimą reikia laikyti įvykdytu tuo momentu, kai kertama valstybės narės, kurioje šiuo automobiliu važiuojama pažeidžiant nacionalines transporto srities nuostatas, siena, o tai reiškia, kad teisę rinkti minėtus muitus, kai neturima leidimo iškrauti iškrovimo valstybėje narėje, turi šios valstybės valdžios institucijos.

Parašai.