A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2011. június 16.*

A C-351/10. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Verwaltungsgerichtshof (Ausztria) a Bírósághoz 2010. július 12-én érkezett, 2010. június 24-i határozatával terjesztett elő az előtte

a **Zollamt Linz Wels**

és

a **Laki DOOEL**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

tagjai: J.-C. Bonichot tanácselnök, K. Schiemann, L. Bay Larsen, C. Toader (előadó) és E. Jarašiūnas bírák,

* Az eljárás nyelve: német.

főtanácsnok: N. Jääskinen,
hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a Laki DOOEL képviseletében R. Burghofer Rechtsanwalt,

– az osztrák kormány képviseletében C. Pesendorfer, meghatalmazotti minőségben,

– a görög kormány képviseletében K. Paraskevopoulou és I. Pouli, valamint I. Bakopoulos, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében A. Caeiros és B.-R. Killmann, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a 2001. május 4-i 993/2001/EK bizottsági rendelettel (HL L 141., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 11. kötet, 286. o.) módosított, a Közösségi Vámkódex létrehozásáról szóló 2913/92/EGK tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó rendelkezések megállapításáról szóló, 1993. július 2-i 2454/93/EGK bizottsági rendelet (HL L 253., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 6. kötet, 3. o.; a továbbiakban: végrehajtási rendelet) 555. cikke (1) bekezdése c) pontjának és 558. cikke (1) bekezdésének, valamint a közös hozzáadottértékadó-rendszerről szóló, 2006. november 28-i 2006/112/EK tanácsi irányelv (HL L 347., 1. o.; a továbbiakban: HÉA-irányelv) 61. cikkének az értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet a Zollamt Linz Wels (a Linz Wels-i vámhivatal) és a Laki DOOEL (a továbbiakban: Laki), a Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaságban letelepedett fuvarozási vállalkozás között e vállalkozástól a behozatali vámok alóli teljes mentesség melletti ideiglenes behozatali eljárás keretében az Unió területére behozott jármű és utánfutó után követelt, behozatalra vonatkozó vámok és hozzáadottérték-adó (a továbbiakban: HÉA) tárgyában folyamatban lévő eljárás keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós jog

A Vámkódex

3 A 2000. november 16-i 2700/2000/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 311., 17. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 10. kötet, 239. o.) módosított, a Közösségi Vámkódex létrehozásáról szóló, 1992. október 12-i 2913/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 302., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 4. kötet, 307. o.; a továbbiakban: Vámkódex) IV. címe 2. fejezete 3. szakasza F. pontjának rendelkezései rögzítik a behozatali vámok alóli teljes mentesség mellett történő ideiglenes behozatali eljárásra vonatkozó szabályokat:

4 A Vámkódex e IV. cím alatt található 137. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Az ideiglenes behozatali eljárás lehetővé teszi – teljes vagy részleges behozatali vámok alóli mentesség mellett, és anélkül, hogy kereskedelempolitikai intézkedések hatálya alá tartoznának – az újrakivitelre szánt nem közösségi áru felhasználását a Közösség vámterületén anélkül, hogy a használat miatti szokásos értékcsökkenést kivéve bármilyen változáson mennének keresztül."

5 A Vámkódex VII. címének 2. fejezete tartalmazza a vámtartozás keletkezésére vonatkozó rendelkezéseket.

6 A Vámkódex e VII. cím alatt található 204. cikke előírja:

„(1) A behozatalkor vámtartozás keletkezik:

a) behozatalivám-köteles áru vonatkozásában, annak átmeneti megőrzéséből vagy az adott vámeljárás alkalmazásából származó kötelezettségek valamelyikének nem teljesítése miatt;

vagy

b) az árunak az ez alá az eljárás alá vonására vagy az áru meghatározott célra történő felhasználása alapján csökkentett vagy nulla behozatali vámtétel megadására vonatkozó feltétel nem teljesítése alapján,

[...]

(2) A vámtartozás akkor keletkezik, amikor azt a kötelezettséget, amelynek nem teljesítése a vámtartozást keletkezteti, már nem teljesítik, vagy amikor az árut a vonatkozó vámeljárás alá vonják, amennyiben utólag megállapítják, hogy az árunak az említett eljárás alá vonására vagy az áru meghatározott célra történő felhasználása alapján csökkentett vagy nulla behozatali vámtétel megadására vonatkozó feltétel ténylegesen nem került teljesítésre."

7 A Vámkódex 215. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A vámtartozás keletkezésének helye:

– az a hely, ahol az azt eredményező esemény történik.

[...]”

A végrehajtási rendelet

8 A végrehajtási rendelet 232. cikke tartalmazza többek között a szállítóeszközöknek a teljes mentesség melletti ideiglenes behozatali eljárás alá vonására vonatkozó szabályokat. Ez a következőképpen szól:

„(1) Az alábbiakat – amennyiben azokat írásban vagy szóban nem jelentették be a vámhatóság felé – a 233. cikkben említett módon ideiglenes behozatalra bejelentettnek kell tekinteni az 579. cikktől függően [helyesen: a 233. cikkben említett módon az 579. cikk rendelkezéseire is figyelemmel, ideiglenes behozatalra bejelentettnek kell tekinteni]:

[...]

b) az 556–561. cikkben említett szállítóeszközök:

[...]”

9 A végrehajtási rendelet III. címe 5. fejezete 2. szakaszának 1. alszakasza, amely az 555–562. cikket tartalmazza, meghatározza azon szállítóeszközök behozatali vámok alóli teljes mentességére vonatkozó feltételeket, amelyeket ideiglenes vámeljárás alá vontak.

10 A végrehajtási rendelet 555. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Ezen alszakasz alkalmazásában

[...]

c) »belső forgalom« a Közösség vámterületén belül felszállt személyeknek, illetve berakodott áruknak a szállítását jelenti az említett területen belül történő kiszállás, illetve kirakodás céljával.

[...]”

11 E rendelet 558. cikke előírja:

„(1) A közúti, vasúti, légi, tengeri vagy belvízi szállítóeszközök a behozatali vámok alóli teljes mentességben részesülnek, amikor azokat:

[...]

c) kereskedelmi célú felhasználás esetén és a vasúti szállítóeszközök kivételével kizárólag olyan szállításra használják, amely a Közösség vámterületén kívül kezdődik vagy végződik; azonban felhasználhatók belső forgalomban, amennyiben a szállítás területén hatályos rendelkezések, különösen a beléptetésre és üzemeltetésre vonatkozók, így rendelkeznek.

[...]”

A HÉA-irányelv

12 A termékek importja után fizetendő HÉA-t illetően a HÉA-irányelv 61. cikke előírja:

„A 60. cikktől eltérve, amennyiben a termék, amely nincs szabad forgalomban, és a Közösségbe történő behozatala óta a 156. cikkben említett eljárások valamelyike alatt áll, vagy az importvám alóli teljes mentességű ideiglenes behozatali, illetve a külső közösségi árutovábbítási eljárás alatt áll, akkor e termék importjának teljesítési helye az a tagállam, amelynek területén a termék már nem áll ezen eljárások egyike alatt sem.

[...]”

A CEMT-engedélyrendszer

13 A Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciájának (Conférence européenne des ministres des transports, CEMT) – amely 42 tagból, köztük az Unió valamennyi tagállamából áll – tanácsa 1973. június 14-én kiadott határozata bevezetett a tagállamok

közötti útvonalakon egy nemzetközi árufuvarozási kvótarendszert. E rendszer előírja, hogy az illetékes hatóságok az egyes nemzeti kvóták alapján engedélyt (a továbbiakban: CEMT-engedély) bocsáthatnak ki.

14 Ezen engedélyre vonatkozó, az említett kvóta használatáról szóló útmutatóhoz csatolt formanyomtatványból kiderül, hogy ezen engedély lehetővé teszi az említett Konferencia tagországaiban található be- és kirakodási hely közötti közúti áruszállításokat, valamint az üres gépjárművekkel ezen országok egész területén történő áthaladást.

A nemzeti jog

15 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az áruszállításról szóló törvény (Güterbeförderungsgesetz, BGBl. 593/1995. sz., a továbbiakban: GütbefG) 7. §-ának (1) bekezdése alapján azok a vállalkozók, akik abban az államban alkalmazandó szabályozás alapján, amelyben a vállalkozásuk székhellyel rendelkezik, gépjárművel áruszállítást végezhetnek, és akik jogosultjai többek között CEMT-engedélynek, szövetségi területre vagy azon át vagy a szövetségi területen található helyről külföldre szállítást végezhetnek.

16 A GütbefG 9. §-ának (1) bekezdése alapján a vállalkozó köteles gondoskodni arról, hogy az e törvény 7. §-ának (1) bekezdésében megkövetelt engedélyekre vonatkozó igazolások minden egyes nemzetközi áruszállítás során megfelelően kitöltve és adott esetben az illetékes hatóság által érvényesítve a gépjárműben legyenek. Ezenkívül a GütbefG 9. §-ának (2) bekezdése szerint minden egyes nemzetközi áruszállítás során és az út teljes időtartama alatt ugyanezen dokumentumoknak a gépjárművezető rendelkezésére kell állniuk, és adott esetben a felügyeleti szervek kérésére részükre át kell adni azokat.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

17 2008. április 14-én a Laki tulajdonában lévő jármű utánfutóval behozatali vámok alóli teljes mentesség melletti ideiglenes behozatali eljárás keretében üresen belépett az Unió vámterületére. E gépjármű és utánfutója CEMT-engedéllyel rendelkezett a Svédország és Németország közötti áruszállítás tekintetében.

18 Svédországban e gépjárművet Németországba és Ausztriába szánt árukkal rakodták meg. Először a Németországba szállított árukat rakodták ki. Ausztriában kipakolták a többi árut, és az említett járműre Svédországba szánt árukat rakodtak. Az osztrák határ átlépésekor ugyanezen járművet átvizsgálták az osztrák vámhatóságok.

19 Ezen ellenőrzés során a Zollamt Linz Wels megállapította, hogy a kérdéses jármű nem rendelkezett az Ausztriába történő áruszállításra vonatkozó engedéllyel, következésképpen a Laki nem teljesítette az e jármű behozatali vámok alóli teljes mentesség melletti ideiglenes behozatali eljárás alá vonásának a feltételeit. A Zollamt Linz Wels e vállalkozástól az említett jármű és utánfutója után 7524 euró összegű vámot, valamint behozatalra vonatkozó, 10 909 euró összegű HÉA-t követelt.

20 A Laki keresetet nyújtott be a Zollamt Linz Wels határozatával szemben az Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linzhez, vitatva annak jogszerűségét. E bíróság helyt adott a keresetnek megállapítva azt, hogy a vámtartozás az Ausztriába irányuló áruszállításra vonatkozó engedély hiányához kapcsolódó jogsértésből keletkezett, és hogy e jogsértést Svédországban követték el, mivel az érintett árukat e tagállamban rakodták be. Következésképpen az említett bíróság szerint a svéd vámhatóságoknak kell az alapügyben szóban forgó behozatali vámokat követelniük.

21 A Zollamt Linz Wels keresetet nyújtott be az Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz határozatával szemben a Verwaltungsgerichtshofhoz.

22 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelmében a kérdést előterjesztő bíróság hangsúlyozza, hogy a végrehajtási rendelet 558. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján csak akkor nyújtanak behozatali vámok alóli teljes mentességet a belső forgalomban használt járművek esetében, ha a szállítás területén hatályos, különösen az e szállítások engedélyezésének és elvégzésének a feltételeire vonatkozó nemzeti rendelkezések lehetővé teszik az érintett állam területén történő közlekedést.

23 Ezért a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy annak megállapításához, hogy melyek a végrehajtási rendelet e rendelkezése esetleges megsértésének a megállapítására illetékes hatóságok, meg kell határozni az említett rendelkezésben szereplő belső forgalom fogalmát.

24 A Verwaltungsgerichtshof e tekintetben a C-272/03. sz. Siig-ügyben 2004. december 15-én hozott ítéletre (EBHT 2004., I-11941. o.) hivatkozik, amelyben a Bíróság megállapította, hogy annak megállapítása céljából, hogy valamely jármű használata megfelel-e a behozatali vámok alóli teljes mentesség melletti ideiglenes behozatali eljárás feltételeinek, a meghatározó tényező nem az áruk végső rendeltetési helye, hanem a szállítási művelet. A kérdést előterjesztő bíróság azonban hangsúlyozza, hogy ezen ítélet a végrehajtási rendelet 670. cikke 993/2001 rendeletből adódó változatot megelőzően hatályban lévő német nyelvű változatának az értelmezésre vonatkozik, amely a belső forgalmat úgy határozza meg, mint „a Közösség vámterületén belül […] berakodott áruk fuvarozása, ha ezen a területen belül […] rakják ki azokat”, miközben a végrehajtási rendelet alapügyben szóban forgó 555. cikke a belső forgalmat úgy határozza meg, mint amely „a Közösség vámterületén belül […] berakodott áruknak a szállítását jelenti az említett területen belül történő […] kirakodás céljával”.

25 A kérdést előterjesztő bíróság azt szeretné megtudni, hogy e módosításnak lehet-e hatása azon állam meghatározásának a kritériumaira, amelyben a jogsértés történt, és így a jogsértés megállapítására illetékes hatóságok megnevezésére. Különösen azt a kérdést teszi fel, hogy az említett módosítást lehet-e úgy értelmezni, mint a korábbi szabályozás olyan értelemben vett „szűkítését", hogy az áruknak a megkövetelt engedély nélküli szállítása céljából valamely járműbe történő berakodása, és e szállítás megkezdése már szabálytalan belső forgalomnak minősül, és hogy ezért a vámtartozás abban az államban keletkezik-e, amelyben a szállítás megkezdődik. A kérdést előterjesztő bíróság hangsúlyozza, hogy a belső forgalom végrehajtási rendelet 555. cikkében említett új fogalmát a korábbi szabályozásban meghatározott feltételek olyan értelemben vett lazításaként is lehetne értelmezni, hogy a szabálytalan belső forgalom kizárólag akkor valósul meg, ha a szállítás és a kirakodás az engedélyben nem szereplő tagállamban megtörtént. Egy ilyen értelmezés szerint a vámtartozás csak az érintett áruk rendeltetési helye szerinti tagállamban keletkezik.

26 E megállapításokra tekintettel a Verwaltungsgerichtshof úgy döntött, hogy az eljárást felfüggeszti, és a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra

„1) Úgy kell-e értelmezni a [végrehajtási rendelet] 555. cikke (1) bekezdésének c) pontjával összefüggésben értelmezett 558. cikkének (1) bekezdését, hogy a szállítóeszköz belső forgalomban történő, meg nem engedett használata már a berakodásakor és a szállítás megkezdésekor megvalósul, ha a kereskedelmi célra felhasznált jármű tekintetében két tagállam közötti belső forgalomra vonatkozó engedélyt adtak ki, amelyek egyikében a berakodás történik, a rendeltetési hely (a kirakodás tervezett helye) azonban e két tagállamtól eltérő másik tagállamban van, és e másik tagállam vonatkozásában nem adtak ki engedélyt?

2) Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén úgy kell-e értelmezni a [Vámkódex] 215. cikkével összefüggésben értelmezett 204. cikke (1) bekezdésének a) pontját,

hogy ebben az esetben a vámtartozás a berakodás helye szerinti tagállamban keletkezik, és ez a tagállam illetékes a behozatali vámok beszedésére, jóllehet csak a kirakodásnál derül ki, hogy a szállítás olyan tagállamba történt, amelynek vonatkozásában nem adtak ki a belső forgalomra vonatkozó engedélyt?

3) Ezenfelül az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén úgy kell-e értelmezni a [HÉA]-irányelv 61. cikkét, hogy az adott tényállás mellett a behozatalra a berakodás helye szerinti tagállamban kerül sor, és ez a tagállam illetékes a behozatalt terhelő [HÉA] beszedésére, jóllehet csak a kirakodásnál derül ki, hogy a szállítás olyan tagállamba történt, amelynek vonatkozásában nem adtak ki a belső forgalomra vonatkozó engedélyt?"

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

27 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt szeretné megtudni, hogy a végrehajtási rendelet 555. cikkének (1) bekezdését és 558. cikke (1) bekezdésének c) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy úgy kell tekinteni egy harmadik országban forgalomba helyezett olyan járműnek a szabálytalan használatát, amelyet a Vámkódex 137. cikkében előírt, a behozatali vámok alóli teljes mentesség melletti ideiglenes behozatali eljárás keretében az Unió két tagállamában belső forgalomban engedélyeztek, és amelyről az árukat egy harmadik államban rakodták ki az ebben alkalmazandó szállítási szabályok megsértésével, hogy az az áruk berakodásával vagy inkább azok kirakodásának a pillanatában valósult meg.

28 E bíróság többek között azt kérdezi, hogy melyek azok a nemzeti hatóságok, amelyek illetékesek az ilyen jármű utáni behozatali vámok Vámkódex 204. cikke értelmében vett beszedésére.

29 Azon tagállam megnevezése céljából, amelyben nem teljesítették azon kötelezettségeket, amelyektől valamely járműnek a behozatali vámok alóli teljes mentesség melletti ideiglenes behozatali eljárás alá vonása függ, illetve azon tagállam megnevezése céljából, amelyben e jármű tulajdonosának behozatali vámot kell fizetnie, emlékeztetni kell arra, hogy a végrehajtási rendelet 558. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében a szállítóeszközökre nemcsak akkor nyújtanak ilyen kivételt, ha azokat kizárólag olyan szállításra használják, amely a vámterületen kívül kezdődik vagy fejeződik be, hanem akkor is, ha azokat belső forgalomban használják, vagyis olyan áruszállításra, amely a vámterületen belül kezdődik és fejeződik be. Ezen utóbbi esetben a jármű kizárólag akkor használható belső forgalomban, ha ilyen szállítást nem tiltanak a hatályos, különösen az e szállítás engedélyezésének és elvégzésének a feltételeire vonatkozó nemzeti rendelkezések.

30 Következésképpen a belső forgalomban használt jármű vámok alóli teljes mentessége különösen attól a feltételtől függ, hogy azon áruk szállítását, amelyeket tartalmaz, minden olyan államban engedélyezzék, ahol e jármű közlekedik.

31 A jelen ügyben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az alapügyben szóban forgó jármű a Svédország és Németország közötti áruszállítást lehetővé tévő CEMT-engedéllyel, üresen lépett be az Unió vámterületére, és hogy azt Svédországban nemcsak Németországba, hanem Ausztriába is szánt árukkal rakodták meg. Ezen utóbbi tagállamban a vállalkozó, anélkül hogy CEMT-engedéllyel rendelkezett volna, elvégezte az érintett áruk kirakodását, majd e járművet Svédországba szánt árukkal rakodta meg.

32 Következésképpen felmerül az a kérdés, hogy az említett jármű utáni behozatali vámok beszedésére a Svéd Királyság hatóságai illetékesek-e, amely tagállamban az érintett árukat berakodták, vagy inkább az Osztrák Köztársaság hatóságai, amely tagállamban a jármű a nemzeti rendelkezések megsértésével közlekedett, és amelyben az említett árukat vagy azok egy részét szabálytalanul kirakodták.

33 Kitűnik egyrészt a Vámkódex 204. cikke (1) bekezdésének a) pontjából, hogy vámtartozás keletkeztet az olyan kötelezettségek valamelyikének a nem teljesítése, amelyektől valamely árunak az Unió területére történő behozatala utáni vámok alóli mentességben való részesítése függ, és másrészt az említett 204. cikk (2) bekezdéséből, hogy e tartozás akkor keletkezik, amikor e kötelezettségek valamelyikét már nem teljesítik. Ezenkívül a Vámkódex 215. cikkének megfelelően a vámtartozás ott keletkezik, ahol az azt eredményező esemény történik, vagyis olyan helyzetben, mint amelyről az alapügyben szó van, ott, ahol a szabálytalanságot elkövették.

34 Annak megállapítása céljából, hogy melyek az érintett jármű utáni behozatali vámok beszedésére illetékességgel rendelkező hatóságok, meg kell tehát határozni, mely cselekmény vezetett az e jármű tulajdonosát terhelő kötelezettségek nem teljesítéséhez, kizárva ezt a járművet a belső forgalomra vonatkozó eljárásból. Következésképpen meg kell állapítani, hogy a szabálytalanság az olyan tagállamba szánt áruk berakodásából áll-e, amelyben a jármű nem rendelkezett engedéllyel közúti áruszállítások elvégzésére, vagy e szabálytalanság azon tagállam határa átlépésének a pillanatában valósul-e meg, amelyben a jármű a nemzeti rendelkezések megsértésével közlekedik, vagy akkor, amikor az árukat ezen utóbbi állam területén kirakodják.

35 Amint a Bizottság helyesen megjegyezte, valamely vámtartozás keletkezéséhez csupán az a szándék, hogy az ezen árura vonatkozó feltételektől eltérő feltételeknek alárendelt ideiglenes behozatali eljárás alá vont árut használjanak, önmagában nem valósít meg szabálysértést mindaddig, amíg e szándék nem nyilvánul meg olyan cselekményben vagy mulasztásban, amely objektíve az alkalmazandó szabályok megsértésének

minősül (lásd ebben az értelemben a C-66/99. D. Wandel ügyben 2001. február 1-jén hozott ítélet [EBHT 2001., I-873. o.] 48. pontját).

36 Ezért a teljes mentesség mellett kivitt jármű használatával elkövetett szabálytalanság megállapításához kizárólag az e jármű által végzett szállítási műveleteket kell figyelembe venni. Ezért irreleváns mind az áruk végső rendeltetési helye, mind általában az e jármű tulajdonosának esetleges szándéka (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Siig-ügyben hozott ítélet 20. pontját). Következésképpen az említett jármű használatával elkövetett szabálytalanságot csak az általa megtett útvonalak figyelembevételével kell megállapítani.

37 Olyan helyzetben, mint amelyről az alapügyben szó van, meg kell állapítani, hogy a szabálytalanság akkor következett be, amikor az érintett jármű ténylegesen kikerült azon belső forgalomra vonatkozó eljárásból, amely tekintetében az Unió területére beengedték, azáltal, hogy az Osztrák Köztársaság területén olyan közúti szállítást végzett, amely már nem felelt meg a CEMT-engedélyben előírt szállításnak, és nem teljesítette azon feltételeket, amelyektől egy ilyen szállítás ezen állam hatályos rendelkezései értelmében függ. Az a körülmény, hogy a Svédországban e járműre berakodott árukat Ausztriába szánták, anélkül hogy a fuvarozó ezen engedéllyel rendelkezett volna, nem minősül szabálytalanságnak mindaddig, amíg e jármű nem lépte át ezen utóbbi tagállam határát, amelyben nem végezhetett közúti szállítást.

38 A kérdést előterjesztő bíróság hangsúlyozza, hogy a végrehajtási rendelet 670. cikkének az alapügyben alkalmazandó változatot megelőző változata, amelyet a Bíróság a fent hivatkozott Siig-ügyben értelmezett, a belső forgalmat úgy határozza meg, mint „a Közösség vámterületén belül […] berakodott áruk fuvarozása, ha ezen a területen belül […] rakják ki azokat”. Ezzel szemben a végrehajtási rendelet jelenleg hatályos 555. cikke a belső forgalmat úgy határozza meg, mint amely „a Közösség vámterületén belül […] berakodott áruknak a szállítását jelenti az említett területen belül

történő […] kirakodás céljával". E bíróság azt kérdezi, hogy e módosítás hatással van-e azon állam meghatározásának a kritériumaira, amelyben a jogsértés történt, és így a jogsértés megállapítására illetékes hatóságok megnevezésére. Felveti azt a kérdést, hogy a szöveg e módosítása bevezetett-e egy szándékossági elemet a belső forgalom fogalommeghatározásába.

39 E tekintetben, amint az osztrák kormány és a Bizottság megjegyezte, a végrehajtási rendelet egyes nyelvi változataiban a belső forgalom fogalmának meghatározásához használt szavaknak az említett 670. cikk szavaihoz képest történő módosítása nem változtatja meg e rendelkezés tartalmát. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint ugyanis az uniós jogi jogszabályok különböző nyelvi változatainak eltérése esetén az érintett rendelkezést azon szabályozás általános rendszerének és céljának figyelembevételével kell értelmezni, amelynek e rendelkezés részét képezi (lásd többek között a C-340/08. sz., M. és társai ügyben 2010. április 29-én hozott ítélet [EBHT 2010., I-3913. o.] 44. pontját). Amint a jelen ítélet 35. pontjából kitűnik, az említett 555. cikk értelmezése, amely a szabálytalanság megállapítását a fuvarozó szándékára alapítja, összeegyeztethetetlen lenne azon szabályozás rendszerével, amelynek e rendelkezés részét képezi.

40 Ezenkívül meg kell jegyezni, hogy a rendelkezés szövegének a kérdést előterjesztő bíróság által említett módosítása csupán a végrehajtási rendelet egyes nyelvi változataiban található meg, amelyek nagy része nem módosította a végrehajtási rendelet 670. cikkének e mondatát.

41 A fenti megállapítások összességéből következik, hogy az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a végrehajtási rendelet 555. cikkének (1) bekezdését és 558. cikke (1) bekezdésének c) pontját úgy kell értelmezni, hogy az Unióba teljesen vámmentesen behozott és belső forgalomban közlekedő jármű használatának szabálytalanságát úgy kell tekinteni, hogy az azon tagállam határa átlépésének a pillanatában következik

be, amelyben a jármű a szállítás területére vonatkozó nemzeti rendelkezések megsértésével, vagyis a kirakodás helye szerinti tagállamnak az erre vonatkozó engedélye nélkül közlekedik, és ezen állam hatóságai illetékesek az említett vámok beszedésére.

A második és harmadik kérdésről

42 Az első kérdésre adott válaszra tekintettel a Bíróságnak nem kell megválaszolnia a második és harmadik kérdést, mivel azokat a kérdést előterjesztő bíróság csak az első kérdésre adott válasz igenlő válasz esetén tette fel.

A költségekről

43 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (negyedik tanács) a következőképpen határozott:

A 2001. május 4-i 993/2001/EK bizottsági rendelettel módosított, a Közösségi Vámkódex létrehozásáról szóló 2913/92/EGK tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó rendelkezések megállapításáról szóló, 1993. július 2-i 2454/93/EGK bizottsági rendelet 555. cikkének (1) bekezdését és 558. cikke (1) bekezdésének

c) pontját úgy kell értelmezni, hogy az Európai Unióba teljesen vámmentesen behozott és belső forgalomban közlekedő jármű használatának szabálytalanságát úgy kell tekinteni, hogy az azon tagállam határa átlépésének a pillanatában következik be, amelyben a jármű a szállítás területére vonatkozó nemzeti rendelkezések megsértésével, vagyis a kirakodás helye szerinti tagállamnak az erre vonatkozó engedélye nélkül közlekedik, és ezen állam hatóságai illetékesek az említett vámok beszedésére.

Aláírások