WYROK TRYBUNAŁU (czwarta izba)

z dnia 16 czerwca 2011 r.*

W sprawie C-351/10

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Verwaltungsgerichtshof (Austria) postanowieniem z dnia 24 czerwca 2010 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 12 lipca 2010 r., w postępowaniu:

Zollamt Linz Wels

przeciwko

Laki DOOEL,

TRYBUNAŁ (czwarta izba),

w składzie: J.C. Bonichot, prezes izby, K. Schiemann, L. Bay Larsen, C. Toader (sprawozdawca) i E. Jarašiūnas, sędziowie,

* Język postępowania: niemiecki.

rzecznik generalny: N. Jääskinen,
sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając procedurę pisemną,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu Laki DOOEL przez R. Burghofera, Rechtsanwalt,

— w imieniu rządu austriackiego przez C. Pesendorfer, działającą w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu rządu greckiego przez K. Paraskevopoulou, I. Pouli oraz I. Bakopoulosa, działających w charakterze pełnomocników,

— w imieniu Komisji Europejskiej przez A. Caeirosa oraz B.R. Killmanna, działających w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 555 ust. 1 lit. c) i art. 558 ust. 1 rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy kodeks celny (Dz.U. L 253, s. 1), w brzmieniu zmienionym na mocy rozporządzenia Komisji (WE) nr 993/2001 z dnia 4 maja 2001 r. (Dz.U. L 141, s. 1) (zwanego dalej „rozporządzeniem wykonawczym"), jak również art. 61 dyrektywy Rady 2006/112/WE z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz.U. L 347, s. 1, zwanej dalej „dyrektywą o podatku VAT").

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Zollamt Linz Wels (urzędem celnym Linz Wels) a Laki društvo so ograničena odgovornost osnovano od edno lice (Laki jednoosobową spółką z ograniczoną odpowiedzialnością, zwaną dalej „spółką Laki"), przedsiębiorstwem przewozowym z siedzibą w Byłej Jugosłowiańskiej Republice Macedonii w przedmiocie należności celnych oraz podatku od wartości dodanej (zwanego dalej „podatkiem VAT") przy przywozie, żądanych od tego przedsiębiorstwa z tytułu przywozu na terytorium Unii pojazdu oraz naczepy w ramach procedury odprawy czasowej z całkowitym zwolnieniem z należności celnych.

Ramy prawne

Prawo Unii

Kodeks celny

3 Przepisy tytułu IV rozdziału 2 sekcji 3F rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiającego Wspólnotowy kodeks celny (Dz.U. L 302, s. 1), w brzmieniu zmienionym rozporządzeniem (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2700/2000 z dnia 16 listopada 2000 r. (Dz.U. L 311, s. 17) (zwanego dalej „kodeksem celnym") regulują procedurę odprawy czasowej z całkowitym zwolnieniem z należności celnych.

4 Artykuł 137 kodeksu celnego, zawarty w wymienionym tytule IV, stanowi:

„Procedura odprawy czasowej pozwala na wykorzystanie na obszarze celnym Wspólnoty towarów niewspólnotowych przeznaczonych do powrotnego wywozu bez dokonywania żadnych zmian, z wyjątkiem wynikającego ze zużycia obniżenia ich wartości, z całkowitym lub częściowym zwolnieniem z należności celnych przywozowych i bez stosowania wobec nich środków polityki handlowej".

5 Tytuł VII rozdział 2 kodeksu celnego zawiera przepisy regulujące powstanie długu celnego.

6 Artykuł 204 kodeksu celnego, zawarty w wymienionym tytule VII, stanowi:

„1. Dług celny w przywozie powstaje w wyniku:

a) niewykonania jednego z obowiązków wynikających z czasowego składowania towaru podlegającego należnościom przywozowym lub ze stosowania procedury celnej, którą towar ten został objęty;

lub

b) niedopełnienia jednego z warunków wymaganych do objęcia towaru procedurą lub do zastosowania obniżonych bądź zerowych stawek należności celnych przywozowych ze względu na przeznaczenie towaru,

[…].

2. Dług celny powstaje w chwili zaprzestania spełniania obowiązku, którego niewykonanie powoduje powstanie długu celnego, bądź w chwili objęcia towaru odpowiednią procedurą, jeżeli zostało później stwierdzone, że nie dopełniono jednego z warunków wymaganych dla objęcia towaru tą procedurą bądź dla zastosowania obniżonych lub zerowych stawek należności celnych przywozowych ze względu na jego przeznaczenie".

7 Artykuł 215 kodeksu celnego stanowi:

„1. Dług celny powstaje:

— w miejscu, w którym nastąpiły zdarzenia powodujące powstanie tego długu,

[…]”.

Rozporządzenie wykonawcze

8 Artykuł 232 rozporządzenia wykonawczego reguluje zasady procedury odprawy czasowej z całkowitym zwolnieniem z należności celnych w odniesieniu między innymi do środków transportu. Stanowi on:

„1. Następujące przedmioty, jeśli nie zostały zgłoszone organom celnym na piśmie lub ustnie, uważa się za zgłoszone do czasowego wwozu czynnością określoną w art. 233, z zastrzeżeniem art. 579:

b) środki transportu określone w art. 556–561;

[…]”.

9 Tytuł III rozdział 5 sekcja 2 podsekcja 1 rozporządzenia wykonawczego, obejmujący art. 555–562, określa zasady całkowitego zwolnienia z należności celnych w odniesieniu do środków transportu objętych procedurą odprawy czasowej.

10 Artykuł 555 rozporządzenia wykonawczego stanowi:

„1. Do celów niniejszej podsekcji:

[…]

c) »ruch wewnętrzny« oznacza przewóz osób lub towarów zabranych lub załadowanych na obszarze celnym Wspólnoty w celu wysadzenia lub wyładunku na miejscu znajdującym się w tym obszarze.

[…]”.

11 Artykuł 558 rozporządzenia wykonawczego stanowi:

„1. Całkowite zwolnienie z należności przywozowych jest przyznawane środkom transportu drogowego, kolejowego, powietrznego, morskiego i wodnego transportu śródlądowego, w przypadku gdy:

[…]

c) w przypadku zastosowania handlowego i z wyjątkiem środków transportu kolejowego są używane wyłącznie do transportu, który zaczyna się lub kończy poza obszarem celnym Wspólnoty; jednakże mogą one być używane w ruchu wewnętrznym, gdzie stanowią tak przepisy obowiązujące w dziedzinie transportu, w szczególności dotyczące dopuszczenia i działalności.

[…]".

Dyrektywa o podatku VAT

12 W odniesieniu do podatku VAT od towarów będących przedmiotem przywozu art. 61 dyrektywy o podatku VAT stanowi, co następuje:

„W drodze odstępstwa od art. 60, w przypadku gdy towary, które nie znajdują się w swobodnym obrocie, zostają objęte z chwilą ich wprowadzenia do Wspólnoty jedną z procedur lub sytuacji, o których mowa w art. 156, lub procedurą odprawy czasowej z całkowitym zwolnieniem z należności celnych przywozowych lub procedurą tranzytu zewnętrznego, miejscem importu takich towarów jest państwo członkowskie, na terytorium którego towary przestają podlegać tym procedurom lub sytuacjom.

[…]".

Zasady dotyczące zezwolenia EKMT

13 Na mocy uchwały z dnia 14 czerwca 1973 r. rada Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (zwanej dalej „EKMT"), w skład której wchodzi 42 członków, a wśród nich wszystkie państwa członkowskie Unii, ustanowiła system kontyngentów

w zakresie międzynarodowego przewozu drogowego towarów pomiędzy państwami członkowskimi. W ramach tego systemu właściwe organy mogą udzielać zezwoleń na podstawie poszczególnych kontyngentów krajowych (zwanych dalej „zezwoleniami EKMT").

14 Z formularza dotyczącego takiego zezwolenia, załączonego do podręcznika stosowania tego kontyngentu, wynika, że pozwala on na przewóz handlowy towarów pomiędzy miejscami załadunku i rozładunku położonymi w państwach członkowskich EKMT, jak również na ruch pustych pojazdów po całym obszarze tych państw.

Prawo krajowe

15 Z postanowienia odsyłającego wynika, że zgodnie z § 7 ust. 1 Bundesgesetz über die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen (Güterbeförderungsgesetz) (ustawy o przewozie towarów pojazdami mechanicznymi w ramach działalności gospodarczej, BGBl. 593/1995, zwanej dalej „GütbefG"), przewoźnicy, którzy na podstawie przepisów obowiązujących w państwie, na którego terytorium ich przedsiębiorstwo ma siedzibę, mogą przewozić towary za pomocą pojazdów silnikowych i posiadają między innymi zezwolenie EKMT, mają prawo dokonywać przewozu z miejsc leżących poza obszarem federacji na obszar federacji lub przez obszar federacji albo z miejsc leżących na obszarze federacji poza ten obszar.

16 Na mocy § 9 ust. 1 GütbefG przewoźnik jest zobowiązany zapewnić, by podczas każdego ponadgranicznego przewozu towarów w pojeździe znajdowały się dokumenty potwierdzające uprawnienia, o których mowa w § 7 ust. 1 tej ustawy, należycie wypełnione i jeżeli istnieje taki wymóg, ostemplowane przez właściwy organ. Ponadto zgodnie z § 9 ust. 2 GütbefG kierowca jest zobowiązany do przechowywania w pojeździe tych samych dokumentów, przy każdym ponadgranicznym przewozie towarów i na całym odcinku trasy i przedstawiać je na żądanie organów kontroli.

Stan faktyczny sprawy przed sądami krajowymi i pytania prejudycjalne

17 W dniu 14 kwietnia 2008 r. pojazd z naczepą należący do spółki Laki wjechał bez ładunku na obszar celny Unii w ramach procedury odprawy czasowej z całkowitym zwolnieniem z należności celnych. Pojazd ten wraz z naczepą objęty był zezwoleniem EKMT na przewóz towarów pomiędzy Szwecją a Niemcami.

18 W Szwecji pojazd ten został załadowany towarami przeznaczonymi do Niemiec i Austrii. Towary przeznaczone do Niemiec zostały rozładowane jako pierwsze. W Austrii rozładowano pozostałe towary i załadowano towary przeznaczone do Szwecji. Podczas przekraczania granicy austriackiej wymieniony pojazd został poddany kontroli przez austriackie organy celne.

19 W wyniku wymienionej kontroli Zollamt Linz Wels (urząd celny w Linz Wels) stwierdził, że na pojazd ten nie zostało wydane zezwolenie na przewóz towarów w Austrii i w konsekwencji uznał, że spółka Laki naruszyła warunki procedury odprawy czasowej z całkowitym zwolnieniem z należności celnych. Organ ten zażądał od wskazanej spółki zapłaty należności celnych w wysokości 7524 EUR oraz podatku VAT przy przywozie w wysokości 10 909 EUR za wskazany pojazd i jego naczepę.

20 Spółka Laki złożyła skargę od decyzji Zollamt Linz Wels do Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz (sądu ds. finansowych – oddziału zamiejscowego w Linzu), kwestionując jej zgodność z prawem. Sąd uznał skargę za zasadną, stwierdzając, że dług celny powstał w wyniku naruszenia związanego z brakiem zezwolenia na przewóz towarów do Austrii oraz że naruszenie to zostało popełnione w Szwecji, ponieważ towary, o których mowa, zostały załadowane w tym państwie członkowskim. W konsekwencji, zdaniem tego sądu, to szwedzkie organy celne powinny dochodzić zapłaty należności celnych przywozowych, których dotyczy spór.

21 Zollamt Linz Wels odwołał się od orzeczenia Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz do Verwaltungsgerichtshof (trybunału administracyjnego).

22 W swym wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym sąd odsyłający podkreśla, że na mocy art. 558 ust. 1 lit. c) rozporządzenia wykonawczego całkowite zwolnienie z należności celnych przywozowych udzielane jest w odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych w ruchu wewnętrznym jedynie w wypadku, gdy krajowe przepisy prawa przewozowego dotyczące w szczególności warunków dostępu i ich egzekwowania pozwalają na ruch pojazdu na terytorium zainteresowanego państwa.

23 Sąd odsyłający jest także zdania, że w celu ustalenia, które organy są właściwe w zakresie stwierdzenia możliwego naruszenia tego przepisu rozporządzenia wykonawczego, należy dookreślić pojęcie ruchu wewnętrznego zawarte w tym przepisie.

24 Verwaltungsgerichtshof przywołuje w tym kontekście wyrok z dnia 15 grudnia 2004 r. w sprawie C-272/03 Siig, Zb.Orz. s. I-11941, w którym Trybunał miał uznać, że przy ustalaniu, czy sposób korzystania z pojazdu odpowiada wymogom wynikającym z procedury odprawy czasowej z całkowitym zwolnieniem z należności celnych, czynnikiem rozstrzygającym nie jest miejsce ostatecznego przeznaczenia towarów, ale dokonany przewóz. Sąd odsyłający podkreśla przy tym, że wyrok ten dotyczy wykładni art. 670 rozporządzenia wykonawczego w niemieckiej wersji językowej w brzmieniu obowiązującym przed wydaniem rozporządzenia nr 993/2001; wówczas pojęcie ruchu wewnętrznego było zdefiniowane jako „przewóz […] towarów załadowanych i rozładowywanych na obszarze celnym Wspólnoty", podczas gdy zgodnie z art. 555 rozporządzenia wykonawczego w brzmieniu mającym zastosowanie do stanu faktycznego przed tym sądem ruch wewnętrzny zdefiniowany jest jako „przewóz […] towarów […] załadowanych na obszarze celnym Wspólnoty w celu […] wyładunku na miejscu znajdującym się w tym obszarze".

25 Sąd odsyłający zapytuje, czy tego rodzaju zmiana brzmienia może mieć wpływ na zdefiniowanie kryteriów pozwalających określić państwo, w którym miało miejsce naruszenie, a co za tym idzie, wskazujących organy właściwe do stwierdzenia tegoż naruszenia. Sąd odsyłający stawia w szczególności pytanie, czy zmiana ta może być uznana za „zawężenie" wcześniejszej regulacji, tak iż już załadunek towarów na pojazd w celu ich przewozu, bez wymaganego zezwolenia, oraz rozpoczęcie tego przewozu stanowi nieprawidłowy ruch wewnętrzny, wobec czego dług celny powstaje w państwie rozpoczęcia przewozu. Sąd odsyłający podkreśla, że nowa definicja pojęcia ruchu wewnętrznego statuowana w art. 555 rozporządzenia wykonawczego mogłaby również być interpretowana w ten sposób, że łagodzi przesłanki określone we wcześniejszej regulacji, tak iż nieprawidłowy ruch wewnętrzny ma miejsce jedynie wówczas, gdy przewóz i rozładunek zostają dokonane w państwie członkowskim nieobjętym zezwoleniem. Wedle takiej wykładni dług celny miałby powstać jedynie w państwie członkowskim przeznaczenia towarów.

26 Biorąc pod uwagę powyższe rozważania, Verwaltungsgerichtshof postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 558 ust. 1 w związku z art. 555 ust. 1 lit. c) [rozporządzenia wykonawczego] należy interpretować w ten sposób, że nieprawidłowe użycie środka transportu w ruchu wewnętrznym ma miejsce już w przy załadunku i rozpoczęciu przewozu, jeżeli używany handlowo pojazd uzyskał zezwolenie na ruch wewnętrzny między dwoma państwami członkowskimi, załadunek następuje w jednym z dwóch państw członkowskich, ale miejsce przeznaczenia (zaplanowane miejsce rozładunku) znajduje się w innym państwie członkowskim niż te dwa państwa i brak jest zezwolenia obejmującego to inne państwo członkowskie?

2) Czy w przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze art. 204 ust. 1 lit. a) w związku z art. 215 [kodeksu celnego] należy interpretować w ten sposób, że

w tej sytuacji dług celny powstaje w państwie członkowskim załadunku i to państwo członkowskie jest właściwe dla poboru należności celnych przywozowych, chociaż dopiero w chwili rozładunku okazuje się, że przewozu dokonano do państwa członkowskiego, dla którego brak jest zezwolenia na ruch wewnętrzny?

3) Czy ponadto w przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze art. 61 dyrektywy [o podatku VAT] należy interpretować w ten sposób, że w przedstawionych okolicznościach przywóz następuje w państwie członkowskim załadunku i to państwo członkowskie jest właściwe dla poboru podatku VAT z tytułu przywozu, chociaż dopiero w chwili rozładunku okazuje się, że przewozu dokonano do państwa członkowskiego, dla którego brak jest zezwolenia na ruch wewnętrzny?".

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

27 Pierwsze pytanie sądu odsyłającego zmierza w istocie do ustalenia, czy art. 555 ust. 1 i art. 558 ust. 1 lit. c) rozporządzenia wykonawczego należy interpretować w ten sposób, że nieprawidłowe wykorzystywanie pojazdu, zarejestrowanego w państwie trzecim, który został dopuszczony do ruchu wewnętrznego w dwóch państwach członkowskich Unii w ramach procedury odprawy czasowej z całkowitym zwolnieniem z należności celnych, o której mowa w art. 137 kodeksu celnego, z którego to pojazdu rozładowano towary w trzecim państwie członkowskim z naruszeniem obowiązujących w nim przepisów prawa przewozowego, należy uznać za powstałe w chwili załadunku, czy też rozładunku towarów.

28 Sąd krajowy zmierza w szczególności do ustalenia, które organy krajowe są właściwe do poboru, w rozumieniu art. 204 kodeksu celnego, należności celnych przywozowych za taki pojazd.

29 Aby ustalić, w jakim państwie członkowskim miało miejsce niewykonanie obowiązków, jakie wiążą się ze skorzystaniem z procedury odprawy czasowej z całkowitym zwolnieniem z należności celnych, a także w jakim państwie członkowskim beneficjent wymienionej odprawy powinien uiścić należności celne, należy przypomnieć, że zgodnie z art. 558 ust. 1 lit. c) rozporządzenia wykonawczego tego rodzaju zwolnienie udzielane jest w odniesieniu do środków transportu drogowego nie tylko w sytuacji, gdy są one wykorzystywane dla celów przewozu, który zaczyna się lub kończy poza obszarem celnym, ale także w sytuacji, gdy środek taki wykorzystywany jest w ruchu wewnętrznym, to jest dla potrzeb przewozu towarów, który rozpoczyna się i kończy wewnątrz obszaru celnego. W tym ostatnim wypadku pojazd może być wykorzystywany dla potrzeb ruchu wewnętrznego jedynie wówczas, gdy tego rodzaju przewóz nie jest zakazany na mocy obowiązujących przepisów krajowych dotyczących w szczególności warunków dostępu i ich egzekwowania.

30 W konsekwencji całkowite zwolnienie z należności celnych w odniesieniu do pojazdu wykorzystywanego w ruchu wewnętrznym uzależnione jest między innymi od spełnienia przesłanki polegającej na tym, iż przewóz towarów znajdujących się w tym pojeździe jest dozwolony we wszystkich państwach, po których pojazd ten się porusza.

31 W niniejszej sprawie z postanowienia odsyłającego wynika, że sporny pojazd wjechał bez ładunku na obszar celny Unii na podstawie zezwolenia EKMT obejmującego przewóz towarów pomiędzy Szwecją a Niemcami, a także iż w Szwecji załadowano do wymienionego pojazdu towary przeznaczone nie tylko do Niemiec, lecz także do Austrii. W tym ostatnim państwie członkowskim przewoźnik, nie posiadając stosownego zezwolenia EKMT, dokonał wyładunku wspomnianych towarów, a następnie dokonał załadunku towarów, które miały być przewiezione do Szwecji.

32 W konsekwencji należy rozważyć zagadnienie, czy właściwe do poboru należności celnych przywozowych obciążających omawiany pojazd są organy Królestwa Szwecji, to jest państwa członkowskiego, w którym wspomniane towary zostały załadowane, czy też organy Republiki Austrii, to jest państwa członkowskiego, po którym omawiany pojazd poruszał się z naruszeniem przepisów krajowych i gdzie wspomniane towary lub ich część zostały wyładowane w sposób nieprawidłowy.

33 Po pierwsze, z art. 204 ust. 1 lit. a) kodeksu celnego wynika, że niewykonanie jednego z obowiązków, które wiążą się ze zwolnieniem z należności celnych z tytułu przywozu towaru na terytorium Unii, powoduje powstanie długu celnego, a po drugie, z art. 204 ust. 2 kodeksu celnego wynika, że dług ten powstaje w chwili, w którym jeden z tych obowiązków przestaje być wykonywany. Ponadto, zgodnie z art. 215 kodeksu celnego, dług celny powstaje w miejscu, w którym miało miejsce zdarzenie powodujące jego powstanie, a zatem w stanie faktycznym takim jak rozpatrywany przez sąd krajowy, w miejscu gdzie doszło do nieprawidłowości.

34 Aby ustalić, które organy są właściwe do poboru należności celnych przywozowych obciążających omawiany pojazd, należy zatem zbadać, jaki czyn spowodował niewykonanie obowiązków ciążących na właścicielu pojazdu, stawiając go poza ramami ruchu wewnętrznego. Należy w konsekwencji ustalić, czy nieprawidłowość polega na załadowaniu towarów przeznaczonych do państwa członkowskiego, które nie było objęte zezwoleniem na przewóz handlowy towarów przez ten pojazd, czy też nieprawidłowość ta skonkretyzowała się w chwili przekroczenia granicy państwa członkowskiego, w którym pojazd poruszał się z naruszeniem przepisów krajowych, czy też wreszcie nieprawidłowość miała miejsce w chwili wyładunku towarów na terytorium tego ostatniego państwa.

35 Jak słusznie podniosła Komisja, z punktu widzenia powstania długu celnego sam zamiar wykorzystania towaru objętego odprawą czasową w inny sposób niż na zasadach, które wynikają z takiej odprawy, nie jest sam w sobie naruszeniem prawa tak długo, jak długo zamiar ten nie zostanie zrealizowany w postaci działania lub zaniechania,

które obiektywnie rzecz biorąc stanowi naruszenie obowiązujących przepisów (zob. podobnie wyrok z dnia 1 lutego 2001 r. w sprawie C-66/99 D. Wandel, Rec. s. I-873, pkt 48).

36 A zatem w celu stwierdzenia nieprawidłowości popełnionej w ramach użytkowania pojazdu będącego przedmiotem wywozu w ramach systemu całkowitego zwolnienia z należności celnych należy wziąć pod uwagę jedynie przewozy, jakich dokonano przy użyciu wspomnianego pojazdu. Bez znaczenia są natomiast zarówno ostateczne miejsce przeznaczenia towarów, jak i ewentualny zamiar właściciela pojazdu (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Siig, pkt 20). W konsekwencji nieprawidłowość w wykorzystaniu wspomnianego pojazdu należy stwierdzić jedynie w oparciu o trasy, które pojazd ten pokonał.

37 W stanie faktycznym takim jak rozpatrywany przez sąd krajowy należy stwierdzić, że nieprawidłowość skonkretyzowała się w chwili, gdy omawiany pojazd wykroczył poza ramy ruchu wewnętrznego, do którego został dopuszczony na terytorium Unii, a to poprzez dokonanie przewozu handlowego na terytorium Austrii, który nie był objęty zezwoleniem EKMT i nie odpowiadał wymogom, jakie stawia się tego rodzaju przewozom na mocy przepisów obowiązujących w tym państwie. Okoliczność, że towary załadowane do tego pojazdu w Szwecji były przeznaczone do przewozu do Austrii, w sytuacji gdy przewoźnik nie posiadał stosownego zezwolenia, nie stanowi nieprawidłowości, dopóki pojazd nie przekroczy granicy tego ostatniego państwa członkowskiego, w którym nie może on dokonywać przewozów handlowych.

38 Sąd krajowy podkreśla, że art. 670 rozporządzenia wykonawczego w brzmieniu obowiązującym w okresie wcześniejszym w stosunku do stanu faktycznego rozpatrywanej przezeń sprawy, które to brzmienie było przedmiotem wykładni Trybunału dokonanej w ww. wyroku w sprawie Siig, definiował ruch wewnętrzny jako „przewóz […] towarów załadowanych na obszarze celnym Wspólnoty i mających […] zostać wyładowanymi na tym obszarze". Natomiast zgodnie z obecnie obowiązującym art. 555 rozporządzenia wykonawczego ruch wewnętrzny zdefiniowany jest jako „przewóz […] towarów […] załadowanych na obszarze celnym Wspólnoty w celu […]

wyładunku na miejscu znajdującym się w tym obszarze". Sąd krajowy zapytuje, czy tego rodzaju zmiana brzmienia ma wpływ na zdefiniowanie kryteriów pozwalających określić państwo, w którym miało miejsce naruszenie, a co za tym idzie wskazujących organy właściwe do stwierdzenia tegoż naruszenia. Sąd ten zastanawia się, czy ze zmiany brzmienia przepisów wynika wprowadzenie do definicji ruchu wewnętrznego elementu zamiaru.

39 W tym względzie, jak podnoszą również rząd austriacki i Komisja, zmiana w pewnych wersjach językowych rozporządzenia wykonawczego określeń użytych do zdefiniowania pojęcia ruchu wewnętrznego względem określeń użytych uprzednio w omawianym art. 670, nie zmienia treści tego przepisu. Zgodnie bowiem z utrwalonym orzecznictwem w wypadku różnic pomiędzy poszczególnymi wersjami językowymi aktu prawa Unii rozpatrywany przepis należy interpretować na podstawie ogólnej systematyki i celów regulacji, której stanowi on część (zob. w szczególności wyrok z dnia 29 kwietnia 2010 r. w sprawie C-340/08 M i in., Zb.Orz. s. I-3913, pkt 44). Jak wynika zaś z pkt 35 niniejszego wyroku, wykładnia wymienionego art. 555, która prowadziłaby do stwierdzenia nieprawidłowości w oparciu o zamiar przewoźnika, byłaby niezgodna z systematyką regulacji, w skład której wchodzi rozpatrywany przepis.

40 Należy ponadto podnieść, że zmiana dosłownego brzmienia przepisu, na jaką powołał się sąd krajowy, dotyczy tylko niektórych wersji językowych rozporządzenia wykonawczego, a w zdecydowanej większości spośród nich nie dokonano zmiany brzmienia tego fragmentu art. 670.

41 Z ogółu powyższych rozważań wynika, że na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, iż art. 555 ust. 1 i art. 558 ust. 1 lit. c) rozporządzenia wykonawczego należy interpretować w ten sposób, że nieprawidłowość w wykorzystywaniu pojazdu będącego przedmiotem przywozu do Unii w ramach procedury całkowitego zwolnienia z należności celnych i wykorzystywanego w ruchu wewnętrznym powstaje w chwili przekroczenia granicy państwa członkowskiego, w którym pojazd poruszał się z naruszeniem krajowych przepisów prawa przewozowego, to jest w sytuacji braku zezwolenia

na rozładunek w państwie członkowskim rozładunku, przy czym organy tego właśnie państwa są właściwe w zakresie poboru wymienionych należności celnych.

W przedmiocie pytań drugiego i trzeciego

42 Ze względu na odpowiedź udzieloną na pytanie pierwsze odpowiedź Trybunału na pytania drugie i trzecie jest zbędna, albowiem sąd krajowy zadał je tylko na wypadek, gdyby Trybunał udzielił odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze.

W przedmiocie kosztów

43 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem; do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (czwarta izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 555 ust. 1 i art. 558 ust. 1 lit. c) rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy kodeks celny, w brzmieniu zmienionym rozporządzeniem Komisji (WE) nr 993/2001

z dnia 4 maja 2001 r., należy interpretować w ten sposób, że nieprawidłowość w wykorzystywaniu pojazdu będącego przedmiotem przywozu do Unii Europejskiej w ramach procedury całkowitego zwolnienia z należności celnych i wykorzystywanego w ruchu wewnętrznym powstaje w chwili przekroczenia granicy państwa członkowskiego, w którym pojazd poruszał się z naruszeniem krajowych przepisów prawa przewozowego, to jest w sytuacji braku zezwolenia na rozładunek w państwie członkowskim rozładunku, przy czym organy tego właśnie państwa są właściwe w zakresie poboru wymienionych należności celnych.

Podpisy