ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

zo 16. júna 2011 *

Vo veci C-351/10,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Verwaltungsgerichtshof (Rakúsko) z 24. júna 2010 a doručený Súdnemu dvoru 12. júla 2010, ktorý súvisí s konaním:

Zollamt Linz Wels

proti

Laki DOOEL,

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda štvrtej komory J.-C. Bonichot, sudcovia K. Schiemann, L. Bay Larsen, C. Toader (spravodajkyňa) a E. Jarašiūnas,

* Jazyk konania: nemčina.

generálny advokát: N. Jääskinen,
tajomník: A. Calot Escobar,

vzhľadom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— Laki DOOEL, v zastúpení: R. Burghofer, Rechtsanwalt,

— rakúska vláda, v zastúpení: C. Pesendorfer, splnomocnená zástupkyňa,

— helénska vláda, v zastúpení: K. Paraskevopoulou, I. Pouli a I. Bakopoulos, splnomocnení zástupcovia,

— Európska komisia, v zastúpení: A. Caeiros a B.-R. Killmann, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 555 ods. 1 písm. c) a článku 558 ods. 1 nariadenia Komisie (EHS) č. 2454/93 z 2. júla 1993, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EHS) č. 2913/92, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Spoločenstva (Ú. v. ES L 253, s. 1; Mim. vyd. 02/006, s. 3), zmeneného a doplneného nariadením Komisie (ES) č. 993/2001 zo 4. mája 2001 (Ú. v. ES L 141, s. 1; Mim. vyd. 02/011, s. 286, ďalej len „vykonávacie nariadenie"), ako aj článku 61 smernice Rady 2006/112/ES z 28. novembra 2006 o spoločnom systéme dane z pridanej hodnoty (Ú. v. EÚ L 347, s. 1, ďalej len „smernica o DPH").

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi Zollamt Linz Wels (Daňový úrad Linz Wels) a Laki DOOEL (ďalej len „Laki"), prepravnou spoločnosťou so sídlom v Bývalej juhoslovanskej republike Macedónsko, v súvislosti s clom a daňou z pridanej hodnoty (ďalej len „DPH") pri dovoze, ktoré sa od tohto podniku požadovali za dovoz vozidla a prívesu na územie Únie v režime dočasného použitia s úplným oslobodením od dovozného cla.

Právny rámec

Právo Únie

Colný kódex

3 Ustanovenia hlavy IV kapitoly 2 oddielu 3 F nariadenia Rady (EHS) č. 2913/92 z 12. októbra 1992, ktorým sa ustanovuje Colný kódex spoločenstva (Ú. v. ES L 302, s. 1; Mim. vyd. 02/004, s. 307), zmeneného a doplneného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2700/2000 zo 16. novembra 2000 (Ú. v. ES L 311, s. 17; Mim. vyd. 02/010, s. 239, ďalej len „colný kódex"), stanovujú pravidlá týkajúce sa režimu dočasného použitia s úplným oslobodením od dovozného cla.

4 Článok 137 colného kódexu, ktorý sa nachádza v hlave IV, stanovuje:

„Režim dočasné použitie umožňuje, aby tovar, ktorý nie je tovarom spoločenstva a ktorý má byť spätne vyvezený v nezmenenom stave, s výnimkou bežne zníženej hodnoty spôsobenej jeho obvyklým použitím, bol na colnom území spoločenstva používaný s úplným alebo čiastočným oslobodením od dovozného cla a bez toho, aby bol predmetom obchodno-politických opatrení."

5 Hlava VII kapitola 2 colného kódexu obsahuje ustanovenia, ktoré sa týkajú vzniku colného dlhu.

6 Článok 204 colného kódexu, ktorý sa nachádza v hlave VII, stanovuje:

„1. Colný dlh pri dovoze vzniká:

a) neplnením jednej z povinností vyplývajúcej z dočasného uskladnenia tovaru, ktorý podlieha dovoznému clu alebo z použitia colného režimu, do ktorého bol tento prepustený;

alebo

b) nedodržaním niektorej podmienky stanovenej na prepustenie tovaru do daného colného režimu alebo pre udelenie zníženej alebo nulovej sadzby dovozného cla v dôsledku konečného použitia tovaru,

…

2. Colný dlh vzniká buď v okamihu, keď prestane byť plnená povinnosť, ktorej nesplnením colný dlh vzniká, alebo okamihom, keď je tovar prepustený do daného režimu a ak sa dodatočne zistí, že podmienky stanovené na prepustenie tovaru do uvedeného režimu alebo udelenie zníženej alebo nulovej sadzby dovozného cla v dôsledku konečného použitia tovaru neboli v skutočnosti splnené.“

7 Článok 215 colného kódexu stanovuje:

„1. Colný dlh vzniká:

— na mieste, kde došlo k udalostiam, pri ktorých vzniká;

…“

Vykonávacie nariadenie

8 Článok 232 vykonávacieho nariadenia stanovuje pravidlá týkajúce sa režimu dočasného použitia dopravných prostriedkov s úplným oslobodením od dovozného cla. Tento článok znie:

„1. Nasledujúce predmety, ak neboli deklarované písomne alebo ústne, sa považujú za deklarované pre režim dočasného dovozu aktom uvedeným v článku 233 za podmienok uvedených v článku 579:

…

b) dopravné prostriedky uvedené v článkoch 556 až 561;

…“

9 Hlava III kapitola 5 oddiel 2 pododdiel 1 vykonávacieho nariadenia, obsahujúca články 555 až 562, stanovuje podmienky úplného oslobodenia od dovozného cla, pokiaľ ide o dopravné prostriedky spadajúce do colného režimu dočasného použitia.

10 Článok 555 vykonávacieho nariadenia stanovuje:

„1. Na účely tohto pododdielu:

…

c) ‚vnútorná doprava': znamená prepravu osôb, ktoré nastúpili alebo tovaru, ktorý bol naložený v colnom území spoločenstva za účelom vystúpenia alebo vyloženia na inom mieste v rámci tohto územia.

…"

11 Článok 558 tohto nariadenia stanovuje:

„1. Dovozné clá sa úplne odpustia pre prostriedky cestnej, železničnej, leteckej, námornej a riečnej (vnútrozemskej vodnej) dopravy, ak:

…

c) v prípade komerčného využitia a s výnimkou dopravných prostriedkov pre železničnú dopravu sa používajú výlučne na prepravu, ktorá začína a končí mimo colného územia spoločenstva; môžu sa však použiť na vnútornú dopravu, ak to ustanovujú účinné ustanovenia v oblasti dopravy, najmä tie, ktoré sa týkajú vstupu a prevádzky.

…“

Smernica o DPH

12 Pokiaľ ide o DPH pri dovoze tovaru, článok 61 smernice o DPH stanovuje:

„Ak tovar, ktorý nie je vo voľnom obehu, je pri vstupe do Spoločenstva prepustený do jedného z režimov alebo situácií uvedených v článku 156 alebo do colného režimu dočasné použitie s úplným oslobodením od dovozného cla alebo do colného režimu vonkajší tranzit, je odchylne od článku 60 miestom dovozu takéhoto tovaru členský štát, na území ktorého sa na tovar prestanú vzťahovať uvedené režimy alebo situácie.

…“

Režim povolení CEMT

13 Uznesením zo 14. júna 1973 Rada Európskej konferencie ministrov dopravy (CEMT), ktorá sa skladá zo 42 členov, medzi ktorými sa nachádzajú všetky členské štáty Únie, vytvorila systém kvót na medzinárodnú cestnú dopravu tovarov medzi členskými

štátmi. Tento systém stanovuje, že príslušné orgány môžu vydávať povolenia na základe národnej kvóty (ďalej len „povolenie CEMT“).

14 Z formulára týkajúceho sa tohto povolenia pripojeného k návodu na použitie uvedenej kvóty vyplýva, že toto povolenie umožňuje komerčnú prepravu tovarov medzi miestami naloženia a vyloženia nachádzajúcimi sa v členských krajinách uvedenej konferencie, ako aj pohyb prázdnych vozidiel na všetkých územiach týchto štátov.

Vnútroštátne právo

15 Z vnútroštátneho rozhodnutia vyplýva, že podľa § 7 ods. 1 rakúskeho zákona o cestnej doprave tovarov (Güterbeförderungsgesetz, BGBl. 593/1995, ďalej len „GütbefG“) dopravcovia, ktorí na základe právnej úpravy uplatňujúcej sa v štáte, na ktorého území má sídlo ich podnik, ktorí môžu prepravovať tovary prostredníctvom motorových vozidiel a sú okrem iných povolení držiteľmi povolenia CEMT, majú právo uskutočňovať dopravu na spolkovom území alebo cezeň alebo z miest nachádzajúcich sa na spolkovom území do zahraničia.

16 Na základe § 9 ods. 1 GütbefG je dopravca povinný mať vo vozidle počas akejkoľvek cezhraničnej prepravy tovarov dokumenty osvedčujúce povolenia požadované § 7 ods. 1 tohto zákona, riadne vypísané a prípadne potvrdené príslušným orgánom. Navyše podľa § 9 ods. 2 GütbefG je vodič povinný počas akejkoľvek cezhraničnej prepravy tovarov a počas celej jazdy mať tieto dokumenty k dispozícii a predložiť ich na požiadanie kontrolným orgánom.

Okolnosti vo veci samej a prejudiciálne otázky

17 Dňa 14. apríla 2008 vstúpilo prázdne vozidlo s prívesom patriace spoločnosti Laki na colné územie Únie v režime dočasného použitia s úplným oslobodením od dovozného cla. Toto vozidlo a jeho príves disponovalo povolením CEMT na prepravu tovarov medzi Švédskom a Nemeckom.

18 Vo Švédsku bolo toto vozidlo naložené tovarmi s miestom určenia v Nemecku a Rakúsku. Tovar smerujúci do Nemecka boli vyložený ako prvý. V Rakúsku bol vyložený zostávajúci tovar a uvedené vozidlo bolo naložené tovarom určeným na prepravu do Švédska. Pri prechode cez rakúsku hranicu toto vozidlo skontrolovali rakúske colné orgány.

19 Na základe tejto kontroly sa Zollamt Linz Wels domnieval, že dotknuté vozidlo nemalo povolenie na prepravu tovarov v Rakúsku, v dôsledku čoho Laki porušila podmienky dočasného použitia tohto vozidla s úplným oslobodením od dovozného cla. Žiadal preto od tohto podniku zaplatenie cla vo výške 7 524 eur, ako aj DPH pri dovoze vo výške 10 909 eur za uvedené vozidlo a jeho príves.

20 Laki podala proti rozhodnutiu Zollamt Linz Wels žalobu na Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz, v ktorej napadla jeho zákonnosť. Tento súd žalobu prijal a domnieval sa, že colný dlh vznikol v dôsledku porušenia súvisiaceho s neexistenciou povolenia na prepravu tovarov do Rakúska a že toto porušenie bolo spôsobené vo Švédsku, keď v tomto členskom štáte došlo k naloženiu dotknutého tovaru. Preto podľa uvedeného súdu prináleží právo požadovať zaplatenie cla dotknutého vo veci samej švédskym colným orgánom.

21 Zollamt Linz Wels podal proti rozhodnutiu Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz, odvolanie na Verwaltungsgerichtshof.

22 Vo svojom návrhu na začatie prejudiciálneho konania vnútroštátny súd zdôrazňuje, že na základe článku 558 ods. 1 písm. c) vykonávacieho nariadenia sa úplné oslobodenie priznáva vozidlám používaným vo vnútornej doprave len vtedy, ak vnútroštátne ustanovenia v oblasti prepravy, najmä tie, ktoré sa týkajú podmienok prístupu k tejto preprave a jej vykonávania, umožňujú pohyb na území dotknutého štátu.

23 Preto sa domnieva, že na účely určenia, ktoré orgány majú právomoc konštatovať prípadné porušenie tohto ustanovenia vykonávacieho nariadenia, je potrebné definovať pojem vnútorná doprava nachádzajúci sa v uvedenom ustanovení.

24 Verwaltungsgerichtshof v tomto ohľade odkazuje na rozsudok z 15. decembra 2004, Siig (C-272/03, Zb. s. I-11941), v ktorom Súdny dvor rozhodol, že na účely určenia, či použitie vozidla zodpovedá podmienkam režimu dočasného použitia s úplným oslobodením od dovozného cla, nie je určujúcim prvkom konečné miesto určenia tovarov, ale vykonaná preprava. Vnútroštátny súd však zdôrazňuje, že tento rozsudok sa týka výkladu článku 670 vykonávacieho nariadenia v nemeckom jazyku v skoršom znení, predchádzajúcom zneniu vyplývajúcemu z nariadenia č. 993/2001, ktoré definuje vnútornú dopravu ako „dopravu… tovarov… naložených na colnom území spoločenstva, ktoré majú… byť vyložené na určitom mieste na tomto území“, kým článok 555 vykonávacieho nariadenia dotknutý vo veci samej definuje vnútornú dopravu ako „prepravu… tovaru, ktorý bol naložený v colnom území spoločenstva za účelom… vyloženia na inom mieste v rámci tohto územia“.

25 Vnútroštátny súd si kladie otázku, či táto zmena môže mať vplyv na definíciu kritérií určenia štátu, v ktorom došlo k porušeniu, a teda na určenie orgánov s právomocou konštatovať toto porušenie. Kladie si najmä otázku, či uvedenú zmenu možno vykladať ako „sprísnenie" skoršej právnej úpravy v tom zmysle, že už naloženie tovaru do vozidla s cieľom jeho prepravy bez požadovaného povolenia a začatie tejto prepravy predstavujú nezákonnú vnútornú dopravu, a teda či colný dlh vzniká v štáte, kde sa táto preprava začína. Zdôrazňuje, že nová definícia pojmu vnútorná doprava uvedená v článku 555 vykonávacieho nariadenia by sa mohla vykladať aj ako zmiernenie podmienok stanovených skoršou právnou úpravou v tom zmysle, že k nezákonnej vnútornej doprave by dochádzalo len v prípade, že sa zavŕši preprava a vyloženie v členskom štáte, ktorý nie je krytý povolením. Podľa takého výkladu by colný dlh vznikol až v členskom štáte určenia dotknutého tovaru.

26 Na základe týchto úvah Verwaltungsgerichtshof rozhodol prerušiť konanie a predložiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa článok 558 ods. 1 v spojení s článkom 555 ods. 1 písm. c) [vykonávacieho nariadenia] vykladať v tom zmysle, že k nezákonnému použitiu dopravného prostriedku vo vnútornej doprave dochádza už pri naložení a začatí prepravy, keď bolo pre komerčne využívané vozidlo udelené povolenie na vnútornú dopravu medzi dvoma členskými štátmi, naloženie sa uskutočnilo v jednom z týchto dvoch členských štátov, ale miesto určenia (plánované miesto vyloženia) sa nachádzalo v treťom členskom štáte, pričom pre tento členský štát povolenie nebolo udelené?

2. Má sa v prípade kladnej odpovede na prvú otázku vykladať článok 204 ods. 1 písm. a) v spojení s článkom 215 [colného kódexu] v tom zmysle, že v tomto

prípade colný dlh vzniká v členskom štáte naloženia a tento členský štát má právomoc vybrať dovozné clá, hoci až pri vyložení sa preukáže, že preprava sa uskutočnila do členského štátu, pre ktorý nebolo udelené povolenie na vnútornú dopravu?

3. Má sa okrem toho v prípade kladnej odpovede na prvú otázku vykladať článok 61 smernice [o DPH] v tom zmysle, že v tomto prípade dochádza k dovozu do členského štátu naloženia a tento členský štát má právomoc vyrubiť [DPH] pri dovoze, hoci sa až pri vyložení preukáže, že preprava sa uskutočnila do členského štátu, pre ktorý nebolo udelené povolenie na vnútornú dopravu?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

27 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súdy v podstate pýta, či sa článok 555 ods. 1 a článok 558 ods. 1 písm. c) vykonávacieho nariadenia majú vykladať v tom zmysle, že nezákonné použitie vozidla registrovaného v treťom štáte, ktorému sa poskytlo povolenie na vnútornú dopravu v dvoch členských štátoch Únie v režime dočasného použitia s úplným oslobodením od dovozného cla podľa článku 137 colného kódexu a ktoré vyložilo tovar v treťom členskom štáte v rozpore s prepravnými predpismi, ktoré sa v ňom uplatňujú, sa musí považovať za uskutočnené už v okamihu naloženia tovaru, alebo až v okamihu jeho vyloženia.

28 Tento súd sa najmä pýta, ktoré vnútroštátne orgány majú právomoc vybrať v zmysle článku 204 colného kódexu dovozné clo za takéto vozidlo.

29 Na účely určenia členského štátu, v ktorom došlo k nesplneniu povinností, ktorým podlieha priznanie dočasného použitia vozidla s úplným oslobodením od dovozného cla, a členského štátu, v ktorom musí vlastník vozidla zaplatiť toto clo, treba pripomenúť, že v zmysle článku 558 ods. 1 písm. c) vykonávacieho nariadenia sa takéto oslobodenie poskytuje pre cestné dopravné prostriedky nielen v prípade, keď sa používajú výlučne na prepravu, ktorá sa začína alebo sa končí mimo colného územia, ale aj v prípade ich použitia vo vnútornej doprave, teda na prepravu tovaru, ktorá sa začala a končí sa na colnom území. V takom prípade sa vozidlo môže použiť na vnútornú dopravu len vtedy, ak takúto prepravu nezakazujú platné vnútroštátne predpisy týkajúce sa najmä podmienok prístupu k tejto preprave a podmienok jej vykonávania.

30 V dôsledku toho úplné oslobodenie vozidla používaného vo vnútornej doprave od cla podlieha najmä podmienke, aby preprava tovaru v tomto vozidle bola dovolená vo všetkých štátoch, v ktorých sa toto vozidlo pohybuje.

31 V prejednávanej veci z rozhodnutia vnútroštátneho súdu vyplýva, že vozidlo dotknuté vo veci samej vstúpilo prázdne na colné územie Únie, pričom disponovalo povolením CEMT na prepravu tovarov medzi Švédskom a Nemeckom, a vo Švédsku bolo naložené tovarom s miestom určenia nielen v Nemecku, ale aj v Rakúsku. Prepravca vyložil dotknutý tovar bez povolenia CEMT v Rakúsku a následne toto vozidlo naložil tovarom určeným na prepravu do Švédska.

32 V dôsledku toho vzniká otázka, či právomoc vybrať dovozné clo za uvedené vozidlo prislúcha orgánom Švédskeho kráľovstva, teda členského štátu, v ktorom bol tovar naložený, alebo orgánom Rakúskej republiky, teda členského štátu, v ktorom sa vozidlo pohybovalo v rozpore s vnútroštátnymi predpismi a v ktorom bol uvedený tovar alebo časť tohto tovaru nezákonne vyložená.

33 Na jednej strane z článku 204 ods. 1 písm. a) colného kódexu vyplýva, že nesplnenie jednej z povinností, ktorým podlieha priznanie režimu oslobodenia tovaru na území Únie od dovozného cla, zakladá colný dlh, a na druhej strane z uvedeného článku 204 ods. 2 vyplýva, že tento dlh vzniká v okamihu, keď niektorá z týchto povinností prestáva byť splnená. Navyše podľa článku 215 colného kódexu colný dlh vzniká v mieste, kde došlo k udalostiam, pri ktorých vzniká tento dlh, a teda v takom prípade, o aký ide vo veci samej, v mieste, v ktorom došlo k nezákonnému konaniu.

34 Na účely určenia, ktoré orgány majú právomoc vybrať dovozné clo za dotknuté vozidlo, je teda potrebné určiť, ktorým konaním došlo k nesplneniu podmienok prináležiacich vlastníkovi tohto vozidla, v dôsledku ktorých sa ocitol mimo režimu vnútornej dopravy. V dôsledku toho treba stanoviť, či nezákonné konanie spočíva v naložení tovaru s miestom určenia v členskom štáte, do ktorého vozidlo nemalo povolenie uskutočňovať komerčnú prepravu tovaru, alebo či sa toto nezákonné konanie konkretizuje v okamihu prekročenia hraníc členského štátu, v ktorom sa vozidlo pohybuje v rozpore s vnútroštátnymi predpismi, alebo v okamihu vyloženia tovaru na území tohto členského štátu.

35 Ako správne poukázala Komisia, samotný úmysel použiť tovar nachádzajúci sa v režime dočasného použitia inak než v rámci podmienok, ktorým tento režim podlieha, nie je sám osebe porušením na účely vzniku colného dlhu dovtedy, kým sa tento

úmysel neprejaví konaním alebo nekonaním, ktoré objektívne predstavuje porušenie platných predpisov (pozri v tomto zmysle rozsudok z 1. februára 2001, D. Wandel, C-66/99, Zb. s. I-873, bod 48).

36 Preto je na účely konštatovania porušenia spôsobeného použitím vozidla vyvezeného v režime úplného oslobodenia potrebné zohľadniť výlučne prepravu uskutočnenú týmto vozidlom. Z tohto dôvodu sú irelevantné tak konečné miesto určenia tovaru, ako aj prípadné úmysly vlastníka vozidla vo všeobecnosti (pozri v tomto zmysle rozsudok Siig, už citovaný, bod 20). V dôsledku toho treba porušenie v rámci použitia uvedeného vozidla konštatovať výlučne na základe zohľadnenia prepráv, ktoré uskutočnilo.

37 V takom prípade, akým je prípad dotknutý vo veci samej, je potrebné konštatovať, že k porušeniu došlo v okamihu, keď dotknuté vozidlo skutočne vystúpilo z režimu vnútornej dopravy, na ktorú mu bolo poskytnuté povolenie na území Únie, čiže keď na území Rakúskej republiky uskutočnilo komerčnú prepravu, ktorá už nezodpovedala preprave stanovenej povolením CEMT a nespĺňala podmienky, ktorým takáto preprava podlieha podľa ustanovení platných v tomto štáte. Okolnosť, že tovar naložený do tohto vozidla vo Švédsku bol určený na prepravu do Rakúska bez toho, aby prepravca disponoval takýmto povolením, nebola porušením dovtedy, kým vozidlo neprekročilo hranice Rakúska, v ktorom nemohlo uskutočňovať komerčnú prepravu.

38 Vnútroštátny súd zdôrazňuje, že článok 670 vykonávacieho nariadenia v znení predchádzajúcom zneniu uplatňujúcemu sa vo veci samej, ktoré Súdny dvor vykladal v už citovanom rozsudku Siig, definoval vnútornú dopravu ako „dopravu… tovarov… naložených na colnom území spoločenstva, ktoré majú… byť vyložené na určitom mieste na tomto území“. Na druhej strane v súčasnosti platný článok 555 vykonávacieho nariadenia definuje vnútornú dopravu ako „prepravu… tovaru, ktorý bol naložený v colnom území spoločenstva za účelom… vyloženia na inom mieste v rámci tohto

územia“. Vnútroštátny súd si teda kladie otázku, či má takáto zmena vplyv na definíciu kritéria určenia štátu, v ktorom došlo k porušeniu, a teda na určenie orgánov, ktoré majú právomoc toto porušenie konštatovať. Pýta sa, či z tejto zmeny znenia vyplýva úmysel zmeniť definíciu vnútornej dopravy.

39 V tomto ohľade, ako uviedli rakúska vláda a Komisia, zmena pojmov vykonávacieho nariadenia použitých na definíciu pojmu vnútorná doprava v určitých jazykových verziách v porovnaní s pojmami uvedenými v článku 670 nemení obsah tohto ustanovenia. Podľa ustálenej judikatúry sa totiž dotknuté ustanovenie v prípade rozdielov medzi rôznymi jazykovými verziami právneho predpisu Únie má vykladať v kontexte všeobecnej štruktúry a účelu právnej úpravy, ktorej je súčasťou (pozri najmä rozsudok z 29. apríla 2010, M a i., C-340/08, Zb. s. I-3913, bod 44). Ako vyplýva z bodu 35 tohto rozsudku, výklad uvedeného článku 555, ktorý by zakladal konštatovanie porušenia na úmysle prepravcu, by bol nezlučiteľný so štruktúrou právnej úpravy, ktorej súčasťou je toto ustanovenie.

40 Navyše je potrebné uviesť, že zmena znenia dotknutého ustanovenia, na ktorú poukázal vnútroštátny súd, sa nachádza len v niektorých jazykových verziách vykonávacieho nariadenia, pričom vo veľkej väčšine jazykových verzií k zmene tejto vety článku 670 vykonávacieho nariadenia nedošlo.

41 Z predchádzajúcich úvah vyplýva, že je potrebné na prvú otázku odpovedať tak, že článok 555 ods. 1 a článok 558 ods. 1 písm. c) vykonávacieho nariadenia sa majú vykladať v tom zmysle, že porušenie pri použití vozidla, ktoré bolo dovezené do Únie v režime úplného oslobodenia od cla a použité vo vnútroštátnej doprave, sa musí považovať za vykonané v okamihu prekročenia hraníc členského štátu, v ktorom sa vozidlo pohybovalo v rozpore s vnútroštátnymi ustanoveniami v oblasti prepravy, teda

v prípade, že ide o neexistenciu povolenia vyložiť tovar, v okamihu prekročenia hraníc členského štátu vyloženia tovaru, pričom právomoc vybrať uvedené clo prislúcha orgánom tohto štátu.

O druhej a tretej otázke

42 Vzhľadom na odpoveď na prvú otázku Súdny dvor nemusí odpovedať na druhú a tretiu otázku, keďže ich vnútroštátny súd položil len pre prípad, že by sa na prvú otázku odpovedalo kladne.

O trovách

43 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (štvrtá komora) rozhodol takto:

Článok 555 ods. 1 a článok 558 ods. 1 písm. c) nariadenia Komisie (EHS) č. 2454/93 z 2. júla 1993, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EHS) č. 2913/92, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Spoločenstva, zmeneného a doplneného nariadením Komisie (ES) č. 993/2001 zo 4. mája 2001, sa majú vykladať v tom

zmysle, že porušenie pri použití vozidla, ktoré bolo dovezené do Únie v režime úplného oslobodenia od cla a použité vo vnútroštátnej doprave, sa musí považovať za vykonané v okamihu prekročenia hraníc členského štátu, v ktorom sa vozidlo pohybovalo v rozpore s vnútroštátnymi ustanoveniami v oblasti prepravy, teda v prípade, že ide o neexistenciu povolenia vyložiť tovar, v okamihu prekročenia hraníc členského štátu vyloženia tovaru, pričom právomoc vybrať uvedené clo prislúcha orgánom tohto štátu.

Podpisy