SODBA SODIŠČA (četrti senat)

z dne 16. junija 2011 *

V zadevi C-351/10,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Verwaltungsgerichtshof (Avstrija) z odločbo z dne 24. junija 2010, ki je prispela na Sodišče 12. julija 2010, v postopku

**Zollamt Linz Wels**

proti

**LAKI DOOEL**,

SODIŠČE (četrti senat),

v sestavi J.-C. Bonichot, predsednik senata, K. Schiemann, L. Bay Larsen, sodnika, C. Toader (poročevalka), sodnica, in E. Jarašiūnas, sodnik,

* Jezik postopka: nemščina.

generalni pravobranilec: N. Jääskinen,
sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za Laki DOOEL R. Burghofer, odvetnik,

– za avstrijsko vlado C. Pesendorfer, zastopnica,

– za grško vlado K. Paraskevopoulou, I. Pouli in I. Bakopoulos, zastopniki,

– za Evropsko komisijo A. Caeiros in B.-R. Killmann, zastopnika,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

**Sodbo**

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago členov 555(1)(c) in 558(1) Uredbe Komisije (EGS) št. 2454/93 z dne 2. julija 1993 o določbah za izvajanje Uredbe Sveta (EGS) št. 2913/92 o carinskem zakoniku Skupnosti (UL L 253, str. 1), kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 933/2001 z dne 4. maja 2001 (UL L 141, str. 1, v nadaljevanju: Uredba o izvajanju), in člena 61 Direktive Sveta 2006/112/ES z dne 28. novembra 2006 o skupnem sistemu davka na dodano vrednost (UL L 347, str. 1, v nadaljevanju: Direktiva o DDV).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med Zollamt Linz Wels (carinski urad Linz Wels) in Laki DOOEL (v nadaljevanju: Laki), prevoznim podjetjem s sedežem v Nekdanji jugoslovanski republiki Makedoniji, zaradi carine in davka na dodano vrednost (v nadaljevanju: DDV) ob uvozu, ki sta bila temu podjetju naložena zaradi uvoza vozila in priklopnika na ozemlje Unije na podlagi postopka začasnega uvoza s popolno oprostitvijo uvoznih dajatev.

## Pravni okvir

*Pravo Unije*

Carinski zakonik

3 V določbah naslova IV, poglavje 2, oddelek 3, F, Uredbe Sveta (EGS) št. 2913/92 z dne 12. oktobra 1992 o carinskem zakoniku Skupnosti (UL L 302, str. 1), kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 2700/2000 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. novembra 2000 (UL L 311, str. 17, v nadaljevanju: carinski zakonik), so določena pravila glede postopka začasnega uvoza s popolno oprostitvijo uvoznih dajatev.

4 Člen 137 carinskega zakonika, ki je pod tem naslovom IV, določa:

„Postopek začasnega uvoza omogoča, da se neskupnostno blago, ki je namenjeno za ponovni izvoz in ni doživelo nobene spremembe, razen običajnega razvrednotenja zaradi uporabe, uporablja na carinskem območju Skupnosti s popolno ali delno oprostitvijo uvoznih dajatev in ne da bi bilo predmet ukrepov trgovinske politike."

5 Pod naslovom VII, poglavje 2, carinskega zakonika so določbe o nastanku carinskega dolga.

6 Člen 204 carinskega zakonika, ki je pod tem naslovom VII, določa:

„1. Carinski dolg pri uvozu nastane:

a) z neizpolnitvijo ene od obveznosti, ki izhaja za blago, zavezano uvoznim dajatvam, iz zadrževanja v začasni hrambi ali iz uporabe carinskega postopka, v katerega je bilo blago dano,

ali

b) z neupoštevanjem enega od pogojev za vnos blaga v ta postopek ali za odobritev znižane uvozne dajatve ali stopnje nič zaradi uporabe blaga v posebne namene,

[…]

2. Carinski dolg nastane v trenutku, ko se obveznost, neizpolnitev katere povzroči nastanek carinskega dolga, preneha izpolnjevati, ali v trenutku, ko je bilo blago dano v zadevni carinski postopek, če se naknadno ugotovi, da eden od pogojev za vnos blaga v ta postopek ali odobritev znižane uvozne dajatve ali stopnje nič zaradi uporabe blaga v posebne namene dejansko ni bil izpolnjen."

7 Člen 215 carinskega zakonika določa:

„1. Carinski dolg nastane:

– na kraju dogodkov, ki povzročijo nastanek tega dolga,

[…]“

Uredba o izvajanju

8 Člen 232 Uredbe o izvajanju predpisuje pravila postopka začasnega uvoza s popolno oprostitvijo uvoznih dajatev posebej za prevozna sredstva. Določa:

„1. Kadar ni izrecno pisno ali ustno prijavljeno, se šteje, da je bilo blago prijavljeno za začasni uvoz z dejanjem iz člena 233, pri čemer se upošteva člen 579:

[…]

b) prevozna sredstva iz členov 556 do 561;

[…]“

9 V naslovu III, poglavje 5, oddelek 2, pododdelek 1, Uredbe o izvajanju, kjer so členi od 555 do 562, so določeni pogoji za popolno oprostitev uvoznih dajatev glede prevoznih sredstev, za katera se uporablja carinska ureditev za začasni uvoz.

10 Člen 555 Uredbe o izvajanju določa:

„1. V tem pododdelku:

[…]

c) ‚notranji promet' pomeni prevoz oseb, ki vstopijo, ali blaga, ki se natovori na carinskem območju Skupnosti za izstop ali raztovor na kraju znotraj tega območja.

[…]"

11 Člen 558 te uredbe določa:

„1. Popolna oprostitev uvoznih dajatev se odobri za cestna, železniška, zračna, pomorska prevozna sredstva in prevozna sredstva po notranjih vodah, kadar:

[…]

c) se v primeru komercialne uporabe razen železniških prevoznih sredstev uporabljajo izključno za prevoz, ki se začne ali konča zunaj carinskega območja Skupnosti; kljub temu se lahko uporabljajo v notranjem prometu, kadar tako predpisujejo veljavne določbe na področju prevoza, zlasti določbe o dostopu in izvajanju.

[…]“

Direktiva o DDV

12 Glede DDV ob uvozu blaga člen 61 Direktive o DDV določa:

„Z odstopanjem od člena 60, kadar je za blago, ki ni v prostem prometu, pri vnosu v Skupnost začet eden od postopkov ali transakcij iz člena 156 ali postopek začasnega uvoza, s popolno oprostitvijo uvoznih dajatev, ali zunanji tranzitni postopek, je kraj uvoza takega blaga v državi članici, na ozemlju katere se ti postopki ali transakcije končajo.

[…]“

*Sistem dovolilnic CEMT*

13 Z resolucijo z dne 14. junija 1973 je svet Evropske konference ministrov za promet (CEMT), ki jo sestavlja 42 članic – med katerimi so vse države članice Unije – vzpostavil kvotni sistem mednarodnega cestnega prevoza blaga med državami članicami.

Ta sistem določa, da lahko pristojni organi izdajo dovolilnico na podlagi kvote vsake države (v nadaljevanju: dovolilnica CEMT).

14 Iz obrazca v zvezi s to dovolilnico, ki je priložen navodilom o uporabi te kvote, je razvidno, da se s pridobitvijo te dovolilnice dovoljuje komercialni prevoz blaga med krajema nakladanja in razkladanja v državah članicah te konference in tudi promet praznih vozil na celotnem ozemlju teh držav.

*Nacionalno pravo*

15 Iz predložitvene odločbe je razvidno, da imajo pod pogoji iz člena 7(1) zakona o cestnem prevozu blaga (Güterbeförderungsgesetz, BGBl. 593/1995, v nadaljevanju: GütbefG) prevozniki, ki na podlagi ureditve v državi sedeža svojega podjetja lahko opravljajo prevoz blaga z motornimi vozili in med drugim imajo dovolilnico CEMT, pravico opravljati prevoz na ali skozi zvezno ozemlje ali s krajev na zveznem ozemlju v tujino.

16 Na podlagi člena 9(1) GütbefG mora prevoznik skrbeti za to, da so ob vsakem prevozu blaga čez mejo v vozilu popolnoma izpolnjena in po potrebi s strani pristojnega organa ožigosana dokazila o pravicah iz člena 7(1). Poleg tega mora v skladu s členom 9(2) GütbefG voznik ob vsakem prevozu blaga čez mejo med vožnjo imeti te dokumente ves čas pri sebi in jih mora na zahtevo izročiti nadzornim organom.

**Dejansko stanje v postopku v glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje**

17 Prazno vozilo s priklopnikom v lasti podjetja Laki je bilo 14. aprila 2008 pri vstopu na carinsko območje Unije dano v postopek začasnega uvoza s popolno oprostitvijo uvoznih dajatev. Za to vozilo in priklopnik je bila izdana dovolilnica CEMT za prevoz blaga med Švedsko in Nemčijo.

18 Na Švedskem je bilo na to vozilo natovorjeno blago, namenjeno v Nemčijo in Avstrijo. Najprej je bilo raztovorjeno blago, namenjeno v Nemčijo. Preostalo blago je bilo raztovorjeno v Avstriji, na vozilo pa je bilo natovorjeno blago, namenjeno na Švedsko. Ob prestopu avstrijske meje so avstrijski carinski organi opravili pregled tega vozila.

19 Po opravljenem pregledu je Zollamt Linz Wels menil, da zadevno vozilo nima dovoljenja za prevoz blaga v Avstriji in da je podjetje Laki zato kršilo pogoje za začasni uvoz s popolno oprostitvijo uvoznih dajatev. Temu podjetju je za to vozilo in priklopnik naložil carino v višini 7524 EUR in uvozni DDV v višini 10.909 EUR.

20 Podjetje Laki je zoper odločbo Zollamt Linz Wels pri Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz, vložilo pritožbo, s katero je izpodbijalo njeno zakonitost. To sodišče je pritožbi ugodilo, ker je menilo, da je carinski dolg nastal kot posledica kršitve zaradi neimetja dovoljenja za prevoz blaga v Avstrijo ter da je bila kršitev storjena na Švedskem, ker je bilo zadevno blago natovorjeno v tej državi članici. Zato so bili po mnenju tega sodišča za naložitev plačila uvoznih dajatev v postopku v glavni stvari pristojni švedski carinski organi.

21 Zollamt Linz Wels je zoper odločbo Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz, vložil pritožbo pri Verwaltungsgerichtshof.

22 V predlogu za sprejetje predhodne odločbe predložitveno sodišče poudarja, da se na podlagi člena 558(1)(c) Uredbe o izvajanju popolna oprostitev uvoznih dajatev za vozila, ki se uporabljajo v notranjem prometu, odobri le, kadar je promet znotraj ozemlja zadevne države dovoljen z nacionalnimi določbami na področju prevoza, zlasti z določbami o dostopu in izvajanju.

23 Tako meni, da je treba za določitev organov, ki so pristojni za ugotovitev morebitne kršitve te določbe Uredbe o izvajanju, opredeliti pojem notranjega prometa iz te določbe.

24 Verwaltungsgerichtshof glede tega navaja sodbo z dne 15. decembra 2004 v zadevi Siig (C-272/03, ZOdl., str. I-11941), v kateri je Sodišče menilo, da je za presojo, ali uporaba vozila izpolnjuje pogoje postopka začasnega uvoza s popolno oprostitvijo uvoznih dajatev, odločilen opravljen prevoz, ne pa končni namembni kraj blaga. Vendar predložitveno sodišče poudarja, da se ta sodba nanaša na razlago člena 670 Uredbe o izvajanju v različici v nemškem jeziku, veljavni pred tisto iz Uredbe št. 933/2001, v kateri je bil notranji promet opredeljen kot prevoz blaga, natovorjenega na carinskem območju Skupnosti in raztovorjenega v kraju znotraj tega območja, medtem ko je v členu 555 Uredbe o izvajanju, ki se obravnava v postopku v glavni stvari, notranji promet opredeljen kot „prevoz […] blaga, ki se natovori na carinskem območju Skupnosti za […] raztovor na kraju znotraj tega območja“.

25 Predložitveno sodišče se sprašuje, ali lahko ta sprememba vpliva na opredelitev meril za določitev države, v kateri je nastala kršitev, in tako na določitev pristojnih organov za njeno ugotovitev. Zlasti sprašuje, ali je mogoče to spremembo razlagati kot zaostritev prejšnjih pravil v smislu, da natovor blaga na vozilo z namenom njegovega prevoza brez potrebnega dovoljenja in začetek prevoza že pomenita nedovoljen notranji promet in da tako carinski dolg nastane v državi, v kateri se prevoz začne. Poudarja, da bi bilo mogoče novo opredelitev pojma „notranji promet“ iz člena 555 Uredbe o izvajanju razlagati tudi kot omilitev pogojev, določenih v prejšnji ureditvi, v smislu, da gre za nedovoljen notranji promet le, če sta prevoz in raztovor v državi članici, za katero ne velja dovoljenje, dejansko opravljena. V skladu s to razlago bi carinski dolg nastal le v državi članici, v katero je bilo zadevno blago namenjeno.

26 Ob upoštevanju teh ugotovitev je Verwaltungsgerichtshof prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali je treba člen 558(1) v povezavi s členom 555(1)(c) [Uredbe o izvajanju] razlagati tako, da gre za nedovoljeno uporabo prevoznega sredstva v notranjem prometu že ob natovarjanju in začetku prevoza, če je bilo za komercialno uporabljeno vozilo izdano dovoljenje za notranji promet med državama članicama, natovarjanje blaga poteka v eni od teh dveh držav članic, namembni kraj (načrtovani kraj raztovarjanja) pa je v tretji državi članici, za prevoz po kateri ni bilo izdano dovoljenje?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen, ali je treba člen 204(1)(a) v povezavi s členom 215 [carinskega zakonika] razlagati tako, da carinski dolg v tem primeru

nastane v državi članici natovarjanja in je ta država članica pristojna za naložitev uvoznih dajatev, čeprav je šele ob raztovarjanju jasno, da je bil prevoz opravljen v državo članico, za katero ni bilo izdano dovoljenje za notranji promet?

3. Ali je poleg tega, če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen, člen 61 Direktive [o DDV] treba razlagati tako, da v danem dejanskem stanju poteka uvoz v državo članico natovarjanja in je ta država članica pristojna za naložitev uvoznega [DDV], čeprav je šele ob raztovarjanju jasno, da je bil prevoz opravljen v državo članico, za katero ni bilo izdano dovoljenje za notranji promet?“

**Vprašanja za predhodno odločanje**

*Prvo vprašanje*

27 S prvim vprašanjem predložitveno sodišče v bistvu sprašuje, ali je treba člena 555(1) in 558(1)(c) Uredbe o izvajanju razlagati tako, da nedovoljena uporaba vozila, registriranega v tretji državi – ki ima dovoljenje za notranji promet med državama članicama Unije na podlagi postopka začasnega uvoza s popolno oprostitvijo uvoznih dajatev, določenega v členu 137 carinskega zakonika – s katerega je bilo blago raztovorjeno v tretji državi članici ob kršitvi tam veljavnih pravil o prevozu, nastane z natovorom blaga ali ob njegovem raztovoru.

28 To sodišče sprašuje zlasti, kateri nacionalni organi so v smislu člena 204 carinskega zakonika pristojni naložiti uvozne dajatve za tako vozilo.

29 Pri določitvi države članice, v kateri je nastala neizpolnitev obveznosti, od katerih je odvisna uporaba postopka začasnega uvoza s popolno oprostitvijo uvoznih dajatev za vozilo, in države članice, ki ji mora lastnik vozila plačati carino, je treba opozoriti, da se v skladu s členom 558(1)(c) Uredbe o izvajanju taka oprostitev ne odobri samo za cestna prevozna sredstva, ki se uporabljajo izključno za prevoz, ki se začne ali konča zunaj carinskega območja, ampak tudi za tista, ki se uporabljajo v notranjem prometu, torej za prevoz blaga, ki se začne in konča znotraj carinskega območja. Ob drugi predpostavki se lahko vozilo uporabi za notranji promet le, če tak prevoz ni prepovedan z veljavnimi nacionalnimi določbami, zlasti z določbami o pogojih za dostop in izvajanje le-tega.

30 Zato je popolna oprostitev carine za vozilo, ki se uporablja za notranji promet, odvisna zlasti od pogoja, da je prevoz blaga, ki ga vsebuje, dovoljen v vseh državah, v katerih se vozilo giblje.

31 V obravnavani zadevi je iz predložitvene odločbe razvidno, da je vozilo v postopku v glavni stvari prazno vstopilo na carinsko območje Unije z dovolilnico CEMT za prevoz blaga med Švedsko in Nemčijo in da je bilo na Švedskem nanj natovorjeno blago, namenjeno ne zgolj v Nemčijo, ampak tudi v Avstrijo. V tej zadnji državi članici je prevoznik brez dovolilnice CEMT opravil raztovor zadevnega blaga in nato na to vozilo natovoril blago, namenjeno za prevoz na Švedsko.

32 Zato se postavlja vprašanje, ali so za naložitev uvoznih dajatev za to vozilo pristojni organi Kraljevine Švedske, države članice, v kateri je bilo zadevno blago natovorjeno, ali organi Republike Avstrije, države članice, v kateri se vozilo giblje ob kršitvi nacionalnih določb in je bilo blago v celoti ali delno raztovorjeno nezakonito.

33 Po eni strani iz odstavka 1(a) člena 204 carinskega zakonika izhaja, da z neizpolnitvijo ene od obveznosti, od katerih je odvisna uporaba postopka oprostitve uvoznih dajatev za uvoz blaga v Unijo, nastane carinski dolg, po drugi strani pa iz odstavka 2 istega člena 204 izhaja, da ta dolg nastane, ko se ena od teh obveznosti preneha izpolnjevati. Poleg tega v skladu s členom 215 carinskega zakonika carinski dolg nastane na kraju dogodkov, ki povzročijo njegov nastanek, in torej v primeru, kot je ta v postopku v glavni stvari, na kraju, kjer je bila storjena nepravilnost.

34 Za ugotovitev, kateri organi so pristojni za naložitev uvoznih dajatev za zadevno vozilo, je tako treba določiti dejanje, s katerim lastnik tega vozila ni izpolnil svojih obveznosti, zaradi česar je bilo to izključeno iz ureditve notranjega prometa. Zato je treba ugotoviti, ali nepravilnost pomeni natovor blaga, namenjenega v državo članico, v kateri vozilo ni imelo dovoljenja za opravljanje komercialnega prevoza blaga, ali nepravilnost nastane v trenutku prestopa meje države članice, v kateri se vozilo giblje ob kršitvi nacionalnih določb, ali pa ob raztovoru blaga na ozemlju te države.

35 Kot je pravilno poudarila Komisija, zgolj namen uporabe blaga – danega v postopek začasnega uvoza – ki ni v okviru pogojev, ki veljajo za to blago, sam po sebi ni kršitev, zaradi katere bi nastal carinski dolg, dokler se ne uresniči v dejanju ali opustitvi, ki

objektivno pomeni kršitev upoštevnih pravil (glej v tem smislu sodbo z dne 1. februarja 2001 v zadevi D. Wandel, C-66/99, Recueil, str. I-873, točka 48).

36 Zato je za ugotovitev nepravilnosti pri uporabi vozila, izvoženega v skladu s postopkom popolne oprostitve, treba upoštevati zgolj prevoz, ki je bil opravljen s tem vozilom. Torej so brez pomena tako končni namembni kraj blaga kot morebitni splošni namen lastnika tega vozila (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Siig, točka 20). Zato je treba nepravilnost pri uporabi tega vozila ugotavljati zgolj ob upoštevanju njegovih opravljenih poti.

37 V primeru, kot je ta v postopku v glavni stvari, je treba ugotoviti, da je nepravilnost nastala, ko je za zadevno vozilo dejansko prenehala veljati ureditev notranjega prometa, na podlagi katere mu je bil dovoljen vstop na ozemlje Unije, ker je na ozemlju Republike Avstrije opravilo komercialni prevoz, ki ni bil več v skladu s tistim, določenim z dovolilnico CEMT, in ni izpolnjevalo pogojev, ki veljajo za tak prevoz na podlagi veljavnih določb v tej državi. Dejstvo, da je bilo blago, naloženo na to vozilo na Švedskem, namenjeno za prevoz v Avstrijo, ne da bi prevoznik imel to dovolilnico, ni pomenilo nepravilnosti, dokler vozilo ni prestopilo meje te države članice, v kateri ni smelo opravljati komercialnega prevoza.

38 Predložitveno sodišče poudarja, da je člen 670 Uredbe o izvajanju v različici, veljavni pred različico, ki se uporablja v postopku v glavni stvari – ki jo je Sodišče razlagalo v zgoraj navedeni sodbi Siig – opredelil notranji promet kot prevoz blaga, natovorjenega na carinskem območju Skupnosti in raztovorjenega v kraju znotraj tega območja. Nasprotno pa člen 555 Uredbe o izvajanju, ki velja zdaj, notranji promet opredeljuje kot „prevoz […] blaga, ki se natovori na carinskem območju Skupnosti

za […] raztovor na kraju znotraj tega območja“. Predložitveno sodišče se sprašuje, ali taka sprememba vpliva na opredelitev meril za določitev države, v kateri se je zgodila kršitev, in tako na določitev organov, pristojnih za njeno ugotovitev. Sprašuje, ali se s tako spremembo besedila v opredelitev notranjega prometa uvaja element namena.

39 Glede tega, kot sta poudarili avstrijska vlada in Komisija, sprememba – v nekaterih jezikovnih različicah Uredbe o izvajanju – izrazov za opredelitev pojma notranjega prometa glede na izraze, ki jih vsebuje člen 670, ne spreminja vsebine te določbe. V skladu z ustaljeno sodno prakso je namreč treba pri razhajanjih med jezikovnimi različicami besedila Unije zadevno določbo razlagati glede na splošno sistematiko in namen ureditve, katere del je (glej zlasti sodbo z dne 29. aprila 2010 v zadevi M in drugi, C-340/08, ZOdl., str. I-3913, točka 44). Kot izhaja iz točke 35 te sodbe, razlaga člena 555, ki ugotovitev kršitve utemeljuje na namenu prevoznika, ni združljiva s sistematiko ureditve, katere del je ta določba.

40 Poleg tega je treba poudariti, da se dejanska sprememba, na katero opozarja predložitveno sodišče, pojavlja le v nekaterih jezikovnih različicah Uredbe o izvajanju in da v veliki večini različic ta stavek člena 670 Uredbe o izvajanju ni bil spremenjen.

41 Glede na vse zgornje ugotovitve je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člena 555(1) in 558(1)(c) Uredbe o izvajanju razlagati tako, da nepravilnost pri uporabi vozila, ki je bilo v Unijo uvoženo na podlagi postopka popolne oprostitve carine in ki se uporablja za notranji promet, nastane v trenutku prestopa meje države članice, v kateri se vozilo giblje ob kršitvi nacionalnih določb na področju prevoza, se pravi ob

neimetju dovoljenja za raztovor, izdanega s strani države članice raztovora, pri čemer so za naložitev teh dajatev pristojni organi te države.

*Drugo in tretje vprašanje*

42 Glede na odgovor na prvo vprašanje Sodišču na drugo in tretje vprašanje ni treba odgovoriti, saj ju je predložitveno sodišče postavilo le za primer, da bi bil odgovor na prvo vprašanje pritrdilen.

**Stroški**

43 Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (četrti senat) razsodilo:

**Člena 555(1) in 558(1)(c) Uredbe Komisije (EGS) št. 2454/93 z dne 2. julija 1993 o določbah za izvajanje Uredbe Sveta (EGS) št. 2913/92 o carinskem zakoniku Skupnosti, kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 933/2001 z dne**

**4. maja 2001, je treba razlagati tako, da nepravilnost pri uporabi vozila, ki je bilo v Evropsko unijo uvoženo na podlagi postopka popolne oprostitve carine in ki se uporablja za notranji promet, nastane v trenutku prestopa meje države članice, v kateri se vozilo giblje ob kršitvi nacionalnih določb na področju prevoza, se pravi ob neimetju dovoljenja za raztovor, izdanega s strani države članice raztovora, pri čemer so za naložitev teh dajatev pristojni organi te države.**

Podpisi