РЕШЕНИЕ НА СЪДА (четвърти състав)

16 юни 2011 година *

По дело C-351/10

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Verwaltungsgerichtshof (Австрия) с акт от 24 юни 2010 г., постъпил в Съда на 12 юли 2010 г., в рамките на производство по дело

Zollamt Linz Wels

срещу

Laki DOOEL,

СЪДЪТ (четвърти състав),

състоящ се от: г-н J.-C. Bonichot, председател на състав, г-н K. Schiemann, г-н L. Bay Larsen, г-жа C. Toader (докладчик) и г-н E. Jarašiūnas, съдии,

* Език на производството: немски.

генерален адвокат: г-н N. Jääskinen,
секретар: г-н A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

— за Laki DOOEL, от адв. R. Burghofer, Rechtsanwalt,

— за австрийското правителство, от г-жа C. Pesendorfer, в качеството на представител,

— за гръцкото правителство, от г-жа K. Paraskevopoulou и г-жа I. Pouli, както и от г-н I. Bakopoulos, в качеството на представители,

— за Европейската комисия, от г-н A. Caeiros и г-н B.-R. Killmann, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 555, параграф 1, буква в) и член 558, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 2454/93 на Комисията от 2 юли 1993 година за определяне на разпоредби за прилагане на Регламент (ЕИО) № 2913/92 на Съвета за създаване на Митнически кодекс на Общността (ОВ L 253, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 7, стр. 3), изменен с Регламент (ЕО) № 993/2001 на Комисията от 4 май 2001 г. (ОВ L 141, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 14, стр. 5, наричан по-нататък „Регламентът за прилагане“), както и на член 61 от Директива 2006/112/ЕО на Съвета от 28 ноември 2006 година относно общата система на данъка върху добавената стойност (ОВ L 347, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 9, том 3, стр. 7 и поправка в ОВ L 74, 19.3.2011 г., стр. 3, наричана по-нататък „Директивата ДДС“).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между Zollamt Linz Wels (митническо учреждение в Linz Wels) и Laki DOOEL (наричано по-нататък „Laki“) — транспортно предприятие, установено в бивша югославска република Македония, по повод на митата и на данъка върху добавената стойност (наричан по-нататък „ДДС“) за вноса, поискани от това предприятие за вноса на превозно средство и ремарке на територията на Съюза под режим на временен внос с пълно освобождаване от вносни мита.

Правна уредба

Право на Съюза

Митнически кодекс

3 Разпоредбите на дял IV, глава 2, раздел 3, буква Е от Регламент (ЕИО) № 2913/92 на Съвета от 12 октомври 1992 година за създаване на Митнически кодекс на Общността (ОВ L 302, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 5, стр. 58), изменен с Регламент (ЕО) № 2700/2000 на Европейския парламент и на Съвета от 16 ноември 2000 г. (ОВ L 311, стр. 17; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 13, стр. 12, наричан по-нататък „Митническият кодекс“), определят правилата относно режима на временен внос с пълно освобождаване от вносни мита.

4 Намиращият се в този дял IV член 137 от Митническия кодекс гласи:

„Режимът временен внос разрешава ползването на митническата територия на Общността с пълно или частично освобождаване от вносни сборове и без прилагане на мерките на търговската политика, на необщностни стоки, предназначени да бъдат реекспортирани, без да са претърпели изменения, освен нормалното износване при тяхната употреба.“

5 В дял VII, глава 2 от Митническия кодекс се съдържат разпоредбите относно възникването на митническото задължение.

6 Съдържащият се в този дял VII член 204 от Митническия кодекс предвижда:

„1. Вносно митническо задължение възниква при:

а) неизпълнение на някое от задълженията, произтичащи по отношение на стоки, подлежащи на облагане с вносни сборове при временното складиране или ползването на митническия режим, под който те са поставени;

или

б) неспазване на едно от условията, свързани с поставянето на стоките под определен митнически режим или с предоставянето на намалени или нулеви вносни сборове поради употребата на стоките за специфични цели;

[...]

2. Митническото задължение възниква в момента, в който престава да се изпълнява задължението, чието неизпълнение поражда митническо задължение, или в момента, в който стоката е поставена под съответния митнически режим, когато впоследствие се установи, че едно от условията, определени за поставянето на стоката под този режим или за предоставянето на намалени или нулеви вносни сборове поради употребата на стоката за специфични цели, в действителност не е било изпълнено."

7 Член 215 от Митническия кодекс гласи:

„1. Митническо задължение възниква:

— на мястото, където са възникнали фактите, които пораждат това задължение,

[…]“

Регламент за прилагане

8 Член 232 от Регламента за прилагане урежда правилата относно режима на временен внос с пълно освобождаване, по-конкретно на транспортните средства. Той има следното съдържание:

„1. Изброените, когато не са декларирани пред митническите органи писмено или устно, се считат за декларирани за временен внос по силата на действието, разгледано в член 233 във връзка с член 579:

[…]

б) транспортните средства, разгледани в членове от 556 до 561;

[…]“

9 Дял III, глава 5, раздел 2, подраздел 1 от Регламента за прилагане, в който се намират членове 555—562, определя условията за пълно освобождаване от вносни мита на транспортните средства, попадащи под митническия режим на временен внос.

10 Член 555 от Регламента за прилагане гласи:

„1. По смисъла на настоящия подраздел:

[…]

в) „[вътрешен превоз]“ означава превоза на лица или стоки, качени или натоварени в митническата територия на Общността за доставка или разтоварване на място в границите на тази територия.

[…]“

11 Член 558 от този регламент предвижда:

„1. Отпуска се пълно освобождаване от вносни митни сборове на превозни средства за превози по шосе, железници, въздух, море и вътрешен воден транспорт, когато:

[…]

в) при търговска употреба, с изключение на средствата за железопътен транспорт, се използват изключително за превоз, който започва или приключва извън митническата територия на Общността; могат да бъдат използвани и за вътрешни превози, когато това е разрешено от действащите разпоредби в областта на превозите, и в частност тези по приема и дейности, свързани с превозите.

[…]“

Директивата ДДС

12 Що се отнася до ДДС за вноса на стоки, член 61 от Директивата ДДС предвижда:

„Чрез дерогация от член 60, когато при въвеждането в Общността, стоките, които не са в свободно обращение, се поставят в един от режимите или положенията, посочени в член 156, или в режим на временен внос, с пълно освобождаване от вносно мито, или под външен транзитен режим, мястото на внос на такива стоки е държавата членка, на чиято територия стоките престават да бъдат в обхвата на приложение на тези режими или положения.

[…]“

Разрешителен режим CEMT

13 С резолюция от 14 юни 1973 г. Съветът на Европейската конференция на министрите на транспорта (CEMT), състоящ се от 42 члена, сред които са всички държави — членки на Съюза, въвежда система от квоти за международните

автомобилни превози на стоки между държавите членки. Тази система предвижда, че компетентните органи могат да издават въз основа на всяка национална квота разрешение (наричано по-нататък „разрешението CEMT“).

14 От приложения към наръчника за използване на посочената квота формуляр за това разрешение следва, че то позволява извършването на търговски превоз на стоки между места на натоварване и разтоварване, разположени в държави членки от посочената конференция, както и движението на превозните средства без товар на цялата територия на тези страни.

Национално право

15 От акта за преюдициално запитване следва, че съгласно член 7, параграф 1 от Закона за автомобилен превоз на стоки (Güterbeförderungsgesetz, BGBl. 593/1995, наричан по-нататък „GütbefG“) превозвачите, които по силата на правната уредба, приложима в държавата по мястото на установяване на тяхното предприятие, могат да превозват стоки с моторни превозни средства и са титуляри, наред с останалото, на разрешение CEMT, имат правото да извършват превоз към или през федералната територия или от места, разположени на федералната територия, към чужбина.

16 По силата на член 9, параграф 1 от GütbefG превозвачът е длъжен да осигури надлежно попълнените и при необходимост заверени от компетентния орган документи, удостоверяващи разрешенията, които се изискват по член 7, параграф 1 от този закон, да се намират на борда на превозното средство през целия трансграничен превоз на стоки. Освен това съгласно член 9, параграф 2 от GütbefG водачът е длъжен през целия трансграничен превоз на стоки и през цялата продължителност на пътуването да разполага със същите тези документи и да ги представя на контролните органи при поискване.

Факти по главното производство и преюдициални въпроси

17 На 14 април 2008 г. превозно средство с ремарке, собственост на Laki, влиза празно на митническата територия на Съюза под режим на временен внос с пълно освобождаване от вносни мита. За това превозно средство и неговото ремарке има издадено разрешение CEMT за превоз на товари между Швеция и Германия.

18 В Швеция това превозно средство е натоварено със стоки, предназначени за Германия и Австрия. Най-напред са разтоварени превозените до Германия стоки. В Австрия са разтоварени останалите стоки и посоченото превозно средство е натоварено със стоки, предназначени за Швеция. При преминаването на австрийската граница това превозно средство е контролирано от австрийските митнически органи.

19 В резултат на тази проверка Zollamt Linz Wels приема, че за въпросното превозно средство няма разрешение за превоз на стоки в Австрия и че вследствие на това Laki не е спазило условията за временен внос на това превозно средство с пълно освобождаване от вносни мита. Zollamt Linz Wels иска от това предприятие да му плати мито в размер на 7 524 EUR, както и ДДС за вноса в размер на 10 909 EUR за превозното средство и неговото ремарке.

20 Laki подава жалба срещу решението на Zollamt Linz Wels пред Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz, с която оспорва неговата законосъобразност. Този юрисдикция уважава жалбата, като приема, че митническото задължение е възникнало от нарушение, свързано с липсата на разрешение за превоз на стоки към Австрия, и че това нарушение е било извършено в Швеция, тъй като разглежданите стоки са натоварени в тази държава членка. Вследствие на това според посочената юрисдикция шведските митнически органи имали задачата да искат плащането на разглежданите по главното производство вносни мита.

21 Zollamt Linz Wels завежда жалба срещу решението на Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz пред Verwaltungsgerichtshof.

22 В акта за преюдициално запитване запитващата юрисдикция подчертава, че по силата на член 558, параграф 1, буква в) от Регламента за прилагане пълно освобождаване от вносни мита се предоставя на превозните средства за вътрешен превоз единствено ако националните разпоредби в областта на превозите относно по-специално условията за достъп и за тяхното извършване позволяват движението на територията на съответната държава.

23 Така тя счита, че за да се установи кои са органите, компетентни да констатират евентуално нарушение на тази разпоредба от Регламента за прилагане, следва да се даде дефиниция на посоченото в тази разпоредба понятие „вътрешен превоз“.

24 Verwaltungsgerichtshof посочва в това отношение Решение от 15 декември 2004 г. по дело Siig (C-272/03, Recueil, стр. I-11941), в което Съдът приел, че за да се установи дали използването на превозно средство отговаря на условията на режима на временен внос с пълно освобождаване от вносни мита, определящият елемент не е крайното местоназначение на стоките, а извършеният превоз. При все това запитващата юрисдикция подчертава, че това решение се отнася до тълкуването на член 670 от Регламента за прилагане в редакцията му, на немски език, в сила преди изменението с Регламент № 993/2001, който определял вътрешния превоз като „[…] превоза на […] стоки, […] натоварени в митническата територия на Общността [и разтоварени] [на място в границите на тази територия]“, докато разглежданият в делото по главното производство член 555 от Регламента за прилагане определя вътрешния превоз като „превоза на […] стоки, […] натоварени в митническата територия на Общността за […] разтоварване на място в границите на тази територия“.

25 Запитващата юрисдикция иска да установи дали това изменение може да има отражение върху извеждането на критериите за определяне на държавата, в която е извършено нарушението, и следователно върху определянето на органите, които са компетентни да установят това нарушение. Тя поставя по-конкретно въпроса дали посоченото изменение може да се тълкува като „стесняване“ на предходната правна уредба в смисъл, че фактът на натоварване на стоки в превозно средство с цел те да бъдат превозени без необходимото разрешение и на започването на този превоз вече е част от фактическия състав на неправомерен вътрешен превоз, и следователно дали митническото задължение възниква в държавата, в която е започнал превозът. Тя подчертава, че новото определение на понятието „вътрешен превоз“, закрепено в член 555 от Регламента за прилагане, би могло също да се тълкува като смекчаващо условията, определени в предходната правна уредба, в смисъл, че фактическият състав на неправомерния вътрешен превоз ще бъде изпълнен единствено когато превозът и разтоварването в държавата членка, за която няма разрешение, са завършени. Според подобно тълкуване митническото задължение възниква едва в държавата членка, за която са предназначени разглежданите стоки.

26 При тези обстоятелства Verwaltungsgerichtshof решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Следва ли член 558, параграф 1 във връзка с член 555, параграф 1, буква в) от [Регламента за прилагане] да се тълкува в смисъл, че неправомерно използване на транспортно средство при вътрешен превоз е налице още в момента на натоварването и началото на превоза, когато за използвано за търговски цели превозно средство е издадено разрешение за вътрешен превоз между две държави членки, натоварването е извършено в едната от тези държави, но местоназначението (планираното място на разтоварване) се намира в трета държава членка, за която няма издадено разрешение?

2) При утвърдителен отговор на първия въпрос, следва ли член 204, параграф 1, буква а) във връзка с член 215 от [Митническия кодекс] да се тълкува

в смисъл, че митническото задължение възниква в държавата членка на натоварването и тази държава членка е компетентна да събере вносните мита, макар едва при разтоварването да се установява, че превозът е бил предназначен за държава членка, за която няма издадено разрешение за вътрешен превоз?

3) При утвърдителен отговор на първия въпрос, следва ли член 61 от Директивата [ДДС] да се тълкува в смисъл, че при това положение вносът е извършен в държавата членка на натоварването и тази държава членка е компетентна да събере [ДДС] за вноса, макар едва при разтоварването да се установява, че превозът е бил предназначен за държава членка, за която няма издадено разрешение за вътрешен превоз?“

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

27 С първия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 555, параграф 1 и член 558, параграф 1, буква в) от Регламента за прилагане трябва да се тълкуват в смисъл, че фактическият състав на неправомерното използване на превозно средство, регистрирано в трета държава, което е допуснато за вътрешен превоз в две държави — членки на Съюза, под режима на временен внос с пълно освобождаване от вносни мита, предвиден в член 137 от Митническия кодекс, и което е разтоварило стоката в трета държава членка в нарушение на приложимите в нея правила за превоз, трябва да се разглежда като изпълнен още в момента на натоварването на стоките или пък в момента на тяхното разтоварване.

28 Тази юрисдикция иска по-конкретно да се установи кои са националните органи, компетентни да съберат по смисъла на член 204 от Митническия кодекс вносните мита за подобно превозно средство.

29 За да се определи държавата членка, в която е настъпило неизпълнението на задълженията, на които е подчинено ползването от режима на временен внос на превозно средство с пълно освобождаване от вносни мита, и държавата членка, в която титулярът на този режим трябва да плати митата, следва да се напомни, че съгласно член 558, параграф 1, буква в) от Регламента за прилагане подобно освобождаване се предоставя за превозни средства за превози по шосе, които се използват не само изключително за превоз, който започва или приключва извън митническата територия, но и когато са използвани за вътрешен превоз, тоест за превоз на стоки, който започва и свършва в рамките на митническата територия. В тази последна хипотеза превозното средство може да бъде използвано за вътрешен превоз единствено ако подобен превоз не е забранен с действащите национални разпоредби относно по-конкретно условията за достъп и за извършване на превоза.

30 Вследствие на това пълното освобождаване от мита на превозно средство, използвано за вътрешен превоз, е подчинено по-конкретно на условието извършваният превоз на стоки да е разрешен във всички държави, през които това превозно средство преминава.

31 В конкретния случай от акта за преюдициално запитване следва, че разглежданото по главното производство превозно средство е влезнало празно на митническата територия на Съюза с разрешение CEMT за превоз на стоки между Швеция и Германия и че в Швеция е било натоварено със стоки, предназначени не само за Германия, но и за Австрия. В тази последна държава членка превозвачът, без да притежава разрешение CEMT, разтоварил въпросните стоки, а след това натоварил това превозно средство със стоки, предназначени за Швеция.

32 Вследствие на това възниква въпросът дали компетентни да съберат митата за посоченото превозно средство са органите на Кралство Швеция — държавата членка, в която съответните стоки са били натоварени, или пък органите на Република Австрия — държавата членка, в която превозното средство се движи в нарушение на националните разпоредби и в която посочените стоки или една част от тях са били неправомерно разтоварени.

33 От една страна, от член 204, параграф 1, буква а) от Митническия кодекс следва, че неизпълнението на едно от задълженията, на които е подчинено ползването от режим на освобождаване от вносни мита на стока на територията на Съюза, води до възникване на митническото задължение, а от друга страна, от посочения член 204, параграф 2 следва, че това задължение възниква в момента, в който едно от тези задължения престава да бъде изпълнено. Освен това в съответствие с член 215 от Митническия кодекс митническото задължение възниква на мястото, където са настъпили фактите, които го пораждат, и следователно в случай като разглеждания по главното производство — на мястото, където е било извършено нарушението.

34 Следователно, за да се установи кои са органите, компетентни да съберат вносните мита за съответното превозно средство, трябва да се определи кое е действието, довело до неизпълнението на задълженията на собственика на това превозно средство, като го е поставило извън режима на вътрешен превоз. Вследствие на това следва да се установи дали нередността се състои в натоварването на стоките, предназначени за държава членка, за която превозното средство няма разрешение да извършва търговски превоз на стоки, или тази нередност се конкретизира в момента на преминаването на границата на държавата членка, в която превозното средство се движи в нарушение на националните разпоредби, или още при разтоварването на стоките на територията на тази последна държава.

35 Както правилно отбелязва Комисията, за целите на възникването на митническо задължение единствено намерението за използване на поставена под режима на временен внос стока по начин, различен от условията, на които този режим е подчинен, само по себе си не представлява нарушение до момента, в

който това намерение не се превърне в действие или бездействие, което обективно представлява нарушение на приложимите правила (вж. в този смисъл Решение от 1 февруари 2001 г. по дело D. Wandel, C-66/99, Recueil, стр. I-873, точка 48).

36 При това положение, за да се констатира допуснатата нередност при употребата на превозно средство, изнесено под режим на пълно освобождаване, следва да се вземат предвид единствено превозните операции, извършени от това превозно средство. Следователно са без значение както крайното местоназначение на стоките, така и най-общо евентуалните намерения на собственика на това превозно средство (вж. в този смисъл Решение по дело Siig, посочено по-горе, точка 20). Вследствие на това нередността при използването на посоченото превозно средство трябва да се установи единствено като се отчетат извършените от него рейсове.

37 В случай като разглеждания по главното производство следва да се установи, че нередността се е конкретизирала, когато въпросното превозно средство действително е излязло от режима на вътрешен превоз, за който е било допуснато на територията на Съюза, като е извършило на територията на Република Австрия търговски превоз, който вече не съответства на предвидения в разрешението CEMT и не отговаря на условията, на които е подчинен подобен превоз по силата на действащите разпоредби в тази държава. Обстоятелството, че стоките, натоварени в това превозно средство в Швеция, са били предназначени да бъдат превозени до Австрия, без превозвачът да има разрешение за това, не представлява нередност до момента, в който това превозно средство не премине границата на тази последна държава членка, в която то не може да извършва търговски превоз.

38 Запитващата юрисдикция подчертава, че член 670 от Регламента за прилагане в редакцията му, предхождаща редакцията, приложима към делото по главното производство, на която Съдът е дал тълкуване в горепосоченото Решение по дело Siig, определял вътрешния превоз като „превоза на […] стоки, […] натоварени в митническата територия на Общността [и разтоварени] [на място в границите на тази територия]“. За сметка на това понастоящем действащият член 555 от Регламента за прилагане определя вътрешния превоз като „превоза

на [...] стоки, [...] натоварени в митническата територия на Общността за [...] разтоварване на място в границите на тази територия“. Тази юрисдикция иска да се установи дали подобно изменение има отражение върху извеждането на критериите за определяне на държавата, в която е извършено нарушението, и следователно върху определянето на органите, компетентни да установят това нарушение. Тя иска да се установи дали в резултат от това изменение на текста в определението на вътрешния превоз е въведен елемент на умисъл.

39 В това отношение, както отбелязват австрийското правителство и Комисията, изменението в някои езикови редакции на Регламента за прилагане на термините, използвани за определяне на понятието „вътрешен превоз“ спрямо термините в посочения член 670, не променя съдържанието на тази разпоредба. Всъщност според постоянната съдебна практика различните езикови редакции на един текст на Съюза трябва да се тълкуват по еднакъв начин и затова при различие между тях въпросната разпоредба трябва да се тълкува в зависимост от общата структура и целите на правната уредба, част от която тя представлява (вж. по-конкретно Решение от 29 април 2010 г. по дело M и др., C-340/08, Сборник, стр. I-3913, точка 44). Както следва от точка 35 от настоящото решение, тълкуване на посочения член 555, при което установяването на нередността се основава на намерението на превозвача, би било несъвместимо с общата структура на правната уредба, в която тази разпоредба се вписва.

40 Освен това следва да се отбележи, че посочената от запитващата юрисдикция текстова промяна на разпоредбата е налице само в някои езикови редакции на Регламента за прилагане, тъй като голяма част от тях не са изменили това изречение от член 670 от този регламент.

41 От всички изложени по-горе съображения следва, че на първия въпрос следва да се отговори, че член 555, параграф 1 и член 558, параграф 1, буква в) от Регламента за прилагане следва да се тълкуват в смисъл, че фактическият състав на нередността при използването на превозно средство, внесено в Съюза под режим на пълно освобождаване от мита и използвано за вътрешен превоз, трябва да се счита за изпълнен в момента на преминаването на границата на държавата

членка, в която превозното средство се движи в нарушение на националните разпоредби в областта на транспорта, тоест при липсата на разрешение за разтоварване от държавата членка по разтоварването, като органите на тази държава са компетентни да съберат посочените мита.

По втория и третия въпрос

42 С оглед на отговора на първия въпрос Съдът не следва да отговаря на втория и третия въпрос, тъй като те са отправени от запитващата юрисдикция само в случай че отговорът на първия въпрос е утвърдителен.

По съдебните разноски

43 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (четвърти състав) реши:

Член 555, параграф 1 и член 558, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕИО) № 2454/93 на Комисията от 2 юли 1993 година за определяне на разпоредби за прилагане на Регламент (ЕИО) № 2913/92 на Съвета за създаване на Митнически кодекс на Общността, изменен с Регламент (ЕО) № 993/2001

на Комисията от 4 май 2001 г., следва да се тълкуват в смисъл, че фактическият състав на нередността при използването на превозно средство, внесено в Съюза под режим на пълно освобождаване от мита и използвано за вътрешен превоз, трябва да се счита за изпълнен в момента на преминаването на границата на държавата членка, в която превозното средство се движи в нарушение на националните разпоредби в областта на транспорта, тоест при липсата на разрешение за разтоварване от държавата членка по разтоварването, като органите на тази държава са компетентни да съберат посочените мита.

Подписи