

Väliaikainen versio

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (yhdeksäs jaosto)

8 päivänä syyskuuta 2022 (*)

Ennakkoratkaisupyyntö – Tulliliitto – Unionin tullikoodeksi – Asetus (EU) N:o 952/2013 – Tullivelan syntypaikka – Arvonlisävero – Direktiivi 2006/112/EY – 30 artikla – 60 artikla – 71 artiklan 1 kohta – Maahantuonnista kannettavan arvonlisäveron verotettava tapahtuma ja verosaatavan syntyminen – Verovelan syntypaikka – Unionin tullilainsäädännössä asetetun velvollisuuden noudattamatta jättämisen toteaminen – Tavaroiden maahantuontipaikan määrittäminen – Kolmannessa maassa rekisteröity kuljetusväline, joka on tuotu Euroopan unioniin tullilainsäädännön vastaisesti

Asiassa C-368/21,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Finanzgericht Hamburg (Hampurin verotuomioistuin, Saksa) on esittänyt 2.6.2021 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 14.6.2021, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

R.T.

vastaan

Hauptzollamt Hamburg,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (yhdeksäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja S. Rodin sekä tuomarit J.-C. Bonichot ja O. Spineanu-Matei (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: G. Pitruzzella,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- R.T., edustajinaan Y. Özkan ja U. Schrömbges, Rechtsanwälte,
 - Euroopan komissio, asiamiehinaan F. Clotuche-Duvieusart, J. Jokubauskait? ja R. Pethke,
- päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee yhteisestä arvonlisäverojärjestelmästä 28.11.2006 annetun neuvoston direktiivin 2006/112/EY (EUVL 2006, L 347, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 20.12.2018 annetulla neuvoston direktiivillä (EU) 2018/2057 (EUVL 2018, L 329, s. 3) (jäljempänä

direktiivi 2006/112), 30 ja 60 artiklan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa vastakkain ovat R.T. ja Hauptzollamt Hamburg (Hampurin päätullivirasto, Saksa; jäljempänä tulliviranomainen) ja joka koskee maahantuonnin arvonlisäveron kantamista Euroopan unioniin tullisäännösten vastaisesti tuodusta ajoneuvosta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Direktiivi 2006/112

3 Direktiivin 2006/112 2 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaan arvonlisäveroa on suoritettava muun muassa seuraavista liiketoimista:

” – ”

d) tavaroiden maahantuonnista.

– ”

4 Kyseisen direktiivin 30 artiklan ensimmäisessä kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tavaroiden maahantuonnilla’ tarkoitetaan sellaisen tavaran saapumista yhteisöön, joka ei ole vapaassa liikkeessä perustamissopimuksen 24 artiklan mukaisesti.”

5 Saman direktiivin V osastossa, jonka otsikko on ”Verollisten liiketoimien paikka”, olevaan 4 lukuun, jonka otsikko on ”Tavaroiden maahantuontipaikka”, kuuluvassa direktiivin 60 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tavaroiden maahantuonti tapahtuu siinä jäsenvaltiossa, jonka alueella tavara on saapuessaan yhteisöön.”

6 Direktiivin 2006/112 VI osaston, jonka otsikko on ”Verotettava tapahtuma ja verosaatavan syntyminen”, 4 luvussa, jonka otsikko on ”Tavaroiden maahantuonti”, olevan 71 artiklan sanamuoto on seuraava:

”1. Jos tavara sen saavuttua yhteisöön asetetaan johonkin 156, 276 ja 277 artiklassa tarkoitettuun menettelyyn tai tilanteeseen tai tuontitulleista vapautettuun väliaikaisen maahantuonnin menettelyyn tai ulkoiseen passitusmenettelyyn, verotettava tapahtuma toteutuu ja verosaatava syntyy vasta, kun tavaraan lakataan soveltamasta tätä menettelyä tai tilannetta.

Jos maahantuoduista tavaroista on kannettava – – tulleja, – – verotettava tapahtuma toteutuu ja verosaatava syntyy kuitenkin silloin, kun nämä tullit tai maksut aiheuttava tapahtuma toteutuu ja maksusaatava syntyy.

2. Jos maahantuoduista tavaroista ei kanneta mitään 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetuista tulleista tai maksuista, jäsenvaltioiden on verotettavan tapahtuman ja verosaatavan syntymishetken osalta sovellettava voimassa olevia tullisäännöksiä.”

Tullikoodeksi

7 Unionin tullikooduksista 9.10.2013 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 (EUVL 2013, L 269, s. 1; jäljempänä tullikoodiksi) 79 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Tuontitullin alaisista tavaroista syntyy tuontitullivelka jokaisessa seuraavista tapauksista:

a) kun ei täytetä jotakin tullilainsäädännössä säädettyä velvollisuutta, joka koskee muiden kuin unionitavaroiden tuomista unionin tullialueelle, niiden siirtämistä pois tullivalvonnasta taikka kyseisten tavaroiden kuljetusta, jalostusta, varastointia, väliaikaista varastointia, väliaikaista maahantuontia tai niistä vapautumista kyseisellä alueella;

— —”

8 Kyseisen asetuksen 87 artiklassa, jonka otsikko on ”Tullivelan syntypaikka”, säädetään seuraavaa:

”1. Tullivelka syntyy paikassa, jossa 77, 78 ja 81 artiklassa tarkoitettu tulli-ilmoitus tai jälleenvienti-ilmoitus annetaan.

Kaikissa muissa tapauksissa tullivelka syntyy siinä paikassa, jossa sen aiheuttavat tosiseikat ilmenevät.

Jos kyseistä paikkaa ei voida määrittää, tullivelka syntyy paikassa, jossa tulliviranomaiset toteavat tavaroiden olevan sellaisessa tilanteessa, jossa tullivelka on syntynyt.

— —

4. Jos tulliviranomainen toteaa, että tullivelka on syntynyt 79 tai 82 artiklan nojalla toisessa jäsenvaltiossa ja tullivelkaa vastaavan vienti- tai tuontitullin määrä on pienempi kuin 10 000 euroa, tullivelan on katsottava syntyneen siinä jäsenvaltiossa, jossa sen syntyminen on todettu.”

Saksan oikeus

9 Saksan 21.2.2005 annetun liikevaihtoverolain (Umsatzsteuergesetz; BGBl. 2005 I, s. 386) 21 §:n 2 momentissa säädetään seuraavaa:

”Tuonnin liikevaihtoveroon sovelletaan vastaavasti tulleeja koskevia säännöksiä; — —”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

10 Vuoden 2019 tammikuussa R.T., jonka kotipaikka on Saksassa, osti Georgiasta ajoneuvon ja rekisteröi sen siellä. R.T. matkusti vuoden 2019 maaliskuussa kyseisellä ajoneuvolla Georgiasta Turkin, Bulgarian, Serbian, Unkarin ja Itävallan kautta Saksaan tekemättä mainitusta ajoneuvosta ilmoitusta tuontitulliviranomaiselle.

11 Saksassa R.T. käytti ajoneuvoa, mikä havaittiin 28.3.2019 tulliviranomaisen tarkastusyksikön suorittaman tarkastuksen yhteydessä. Ajoneuvo havaittiin myös vuoden 2020 lokakuussa tieliikennelainsäädännön rikkomisen yhteydessä.

12 Tulliviranomainen määräsi 13.5.2019 R.T:lle tuontitullauspäätoöksellä 4 048,13 euron suuruisen tullin ja 8 460,59 euron suuruisen maahantuonnin arvonlisäveron.

13 R.T:n tulliviranomaiselle tekemä oikaisuvaatimus hylättiin, minkä jälkeen hän nosti 9.2.2020 kyseisestä päätöksestä kumoamiskanteen Finanzgericht Hamburgissa (Hampurin

verotuomioistuin, Saksa). Oikeudenkäyntimenettelyn kuluessa se päätti riitauttaa ainoastaan päätöksen, jolla määrättiin maksettavaksi maahantuonnin arvonlisäveroa.

14 Koska ennakkoratkaisua pyytäneellä tuomioistuimella ei ole epäilyksiä Saksan viranomaisten toimivallasta kantaa tullivelka, se haluaa tietää, onko tulliviranomainen myös toimivaltainen määräämään maahantuonnin arvonlisäveron. Kyseisen tuomioistuimen mukaan näin on, jos direktiivin 2006/112 30 ja 60 artiklan tulkinnasta seuraa, että maahantuontipaikka sijaitsee Saksassa huolimatta siitä, että pääasian kantaja saapui unionin alueelle Bulgariasta.

15 Direktiivin 2006/112 30 ja 60 artiklan, jotka koskevat maahantuonnin käsitettä ja maahantuontipaikkaa, tulkinnasta ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on sitä mieltä, että se, ettei yhdessä jäsenvaltiossa ole noudatettu tullisäännöksissä asetettuja velvollisuuksia, johtaa siihen, että kyseiseen jäsenvaltioon tuonnista kannettava arvonlisävero tulee maksettavaksi vain, jos kyseessä oleva tavara on arvonlisäverotuksellisessa mielessä myös tuotu sinne.

16 Kyseinen tuomioistuin katsoo, että unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan, sellaisena kuin Saksan verotuomioistuimet sitä soveltavat, direktiivin 2006/112 60 artiklassa määritellyn maahantuontipaikan on tässä tapauksessa oltava Bulgariassa, koska ajoneuvoa on käytetty siellä ensimmäisen kerran. Maahantuonnin arvonlisävero olisi siis lähtökohtaisesti tullut maksettavaksi tässä jäsenvaltiossa, paitsi jos katsottaisiin, että kyseisen ajoneuvon oli ”määrä tulla kulutukseen” Saksassa 2.6.2016 annetun tuomion Eurogate Distribution ja DHL Hub Leipzig (C-226/14 ja C-228/14, EU:C:2016:405, 65 kohta), 1.6.2017 annetun tuomion Wallenborn Transports (C-571/15, EU:C:2017:417, 54 kohta) ja 10.7.2019 annetun tuomion Federal Express Corporation Deutsche Niederlassung (C-26/18, EU:C:2019:579, 44 kohta) mukaisesti.

17 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan edellisessä kohdassa mainittu oikeuskäytäntö – jossa vahvistetaan ajatus käyttötarkoituksesta kulutusta varten – on kuitenkin annettu kuljetettujen tavaroiden osalta, kun taas pääasiassa on kyse kuljetusvälineenä käytetystä ajoneuvosta. Useat Saksan erityistuomioistuimet ovat ymmärtäneet edellä mainitun oikeuskäytännön siten, että kuljetusvälineet tulevat taloudelliseen vaihdantaan unionissa siinä jäsenvaltiossa, jossa niitä tosiasiallisesti käytetään ensimmäisen kerran.

18 Tämän lähestymistavan mukaisesti pääasian kantajan ajoneuvon on siis ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan katsottava tulleen unionissa taloudelliseen vaihdantaan Bulgariassa, koska sitä on käytetty ensimmäisen kerran kyseisessä jäsenvaltiossa. Näin ollen direktiivin 2006/112 60 artiklassa tarkoitettu maahantuontipaikka kyseisellä ajoneuvolla on Bulgariassa.

19 Tällainen päätelmä vaikuttaisi kuitenkin olevan ristiriidassa sen päätelmän kanssa, joka perustuu 3.3.2021 annettuun tuomioon Hauptzollamt Münster (Arvonlisäveron syntypaikka) (C-7/20, EU:C:2021:161), jossa unionin tuomioistuin katsoi, että huolimatta siitä, että ajoneuvo oli saapunut faktisesti unionin tullialueelle Bulgariassa, sitä oli tosiasiallisesti käytetty Saksassa, joka on pääasian kantajan asuinjäsenvaltio.

20 Siinä tapauksessa, että kyseessä olevan ajoneuvon maahantuontipaikka on muussa jäsenvaltiossa kuin Saksan liittotasavallassa, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin esittää toisen ennakkoratkaisukysymyksen selvittääkseen, annetaanko tullikoodeksin 87 artiklan 4 kohdassa säädetyllä olettamalla Saksan tulliviranomaisille toimivalta määrätä maahantuonnin arvonlisävero.

21 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii tältä osin sitä, onko liikevaihtoverolain 21 §:n 2 momentissa säädetty kyseisen säännöksen analogiaan perustuva soveltaminen ristiriidassa direktiivin 2006/112 kanssa.

22 Finanzgericht Hamburg on tässä tilanteessa päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko direktiivin [2006/112] 30 ja 60 artiklaa tulkittava siten, että kolmannessa maassa rekisteröidyn kuljetusvälineen, joka on tuotu unioniin tullioikeudellisten säännösten vastaisesti, arvonlisävero-oikeudellinen maahantuontipaikka on jäsenvaltiossa, jossa tullisäännöksiä on rikottu ja kuljetusvälinettä käytettiin ensi kertaa unionissa kuljetusvälineenä, vai onko se jäsenvaltiossa, jossa tullisäännöksiin perustuvat velvoitteensa laiminlyönyt henkilö asuu ja jossa hän käyttää ajoneuvoa?

2) Siltä varalta, että maahantuontipaikka on jossain toisessa jäsenvaltiossa kuin Saksassa: onko direktiivin 2006/112 ja erityisesti sen 30 ja 60 artiklan vastaista, jos jäsenvaltion oikeussäännössä todetaan, että [tullikoodeksin] 87 artiklan 4 kohtaa sovelletaan vastaavalla tavalla maahantuonnin arvonlisäveroon?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

23 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään lähinnä, onko direktiivin 2006/112 30 ja 60 artiklaa tulkittava siten, että kolmannessa maassa rekisteröidyn ja unioniin tullisäännösten vastaisesti tuodun ajoneuvon arvonlisäverotuksellinen maahantuontipaikka sijaitsee jäsenvaltiossa, jossa kyseisiä säännöksiä on rikottu ja jossa kyseistä ajoneuvoa on ensimmäisen kerran käytetty unionissa, vai sijaitseeko se jäsenvaltiossa, jossa tullisäännöksissä säädettyjen velvollisuuksien laiminlyöjä asuu ja käyttää tosiasiallisesti ajoneuvoa.

24 Direktiivin 2006/112 2 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaan arvonlisäveroa on suoritettava tavaroiden maahantuonnista. Kyseisen direktiivin 30 artiklan ensimmäisen kohdan mukaan tavaroiden maahantuonnilla tarkoitetaan sellaisen tavaran saapumista unioniin, joka ei ole vapaassa liikkeessä. Mainitun direktiivin 60 artiklassa säädetään maahantuontipaikasta, että maahantuonti tapahtuu siinä jäsenvaltiossa, jonka alueella tavara on saapuessaan unioniin.

25 Jos maahantuoduista tavaroista kannetaan tulli, jäsenvaltiot voivat direktiivin 2006/112 71 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan mukaan kytkeä maahantuonnista kannettavan arvonlisäveron verotettavan tapahtuman ja verosaatavan syntymisen tullin perusteena olevaan tapahtumaan ja tullisaatavan syntymiseen. Maahantuonnista kannettavan arvonlisäveron ja tullien olennaiset piirteet vastaavat nimittäin siltä osin toisiaan, että velvollisuus niiden maksamiseen syntyy, kun tavara tuodaan unioniin ja saatetaan sen jälkeen vaihdantaan jäsenvaltioissa (ks. vastaavasti tuomio 7.4.2022, Kauno teritorin? muitin?, C-489/20, EU:C:2022:277, 47 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

26 Tullivelan lisäksi voi näin ollen syntyä arvonlisäverovelka, jos tullivelan aiheuttaneen sääntöjenvastaisen toiminnan perusteella olisi mahdollista olettaa, että tavarat ovat tulleet taloudelliseen vaihdantaan unionissa ja ne ovat näin ollen voineet olla kulutuksen kohteena, mikä aiheuttaisi näin arvonlisäveron osalta verotettavan tapahtuman (tuomio 7.4.2022, Kauno teritorin? muitin?, C-489/20, EU:C:2022:277, 48 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

27 Tämä oletama voidaan kuitenkin kumota, jos osoitetaan, että sellaisista tullisäännösten

vastaisista toimista huolimatta, jotka ovat johtaneet tuontitullivelan syntymiseen siinä jäsenvaltiossa, jossa toimet tehtiin, tavara on tullut taloudelliseen vaihdantaan unionissa toisen jäsenvaltion alueella, jossa sen oli määrä tulla kulutukseen. Tällaisessa tapauksessa arvonlisäveron verotettava tapahtuma toteutuu tässä toisessa jäsenvaltiossa (tuomio 3.3.2021, Hauptzollamt Münster (Arvonlisäveron syntypaikka), C-7/20, EU:C:2021:161, 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

28 Asiassa, joka koski tavaroita, joiden osalta ei ollut noudatettu tullisäännöksiä Saksassa, jossa ne oli ainoastaan siirretty lentokoneesta toiseen ennen niiden kuljettamista Kreikkaan, unionin tuomioistuin katsoi siis, että kyseessä olevat tavarat olivat tulleet unionissa taloudelliseen vaihdantaan Kreikassa ja että niihin liittyvä velvollisuus maksaa maahantuonnin arvonlisävero oli syntynyt, koska kyseinen jäsenvaltio oli niiden lopullinen määränpää ja paikka, jossa ne on kulutettu (ks. vastaavasti tuomio 10.7.2019, Federal Express Corporation Deutsche Niederlassung, C-26/18, EU:C:2019:579, 53 kohta).

29 Unionin tuomioistuin on myös katsonut, että tullisäännösten vastaisesti tuodun henkilöauton oli katsottava tulleen taloudelliseen vaihdantaan verovelvollisen asuinjäsenvaltiossa, kun kyseistä ajoneuvoa oli tosiasiallisesti käytetty kyseisessä jäsenvaltiossa, vaikka kyseinen ajoneuvo oli matkallaan kolmannelta maasta kyseiseen jäsenvaltioon faktisesti saapunut unionin tullialueelle toisen jäsenvaltion kautta. Velvollisuus maksaa maahantuonnin arvonlisävero oli täten syntynyt ensiksi mainitussa jäsenvaltiossa (ks. vastaavasti tuomio 3.3.2021, Hauptzollamt Münster (Arvonlisäveron syntypaikka), C-7/20, EU:C:2021:161, 34 ja 35 kohta).

30 Ennakkoratkaisupyyntöä ilmenee käsiteltävässä asiassa, jollei ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen suorittamasta tarkastuksesta muuta johdu, että R.T. ajoi matkallaan Georgiasta Saksaan vuoden 2019 maaliskuussa ajoneuvonsa ensin Bulgarian läpi, minkä jälkeen hän ajoi Serbian, Unkarin ja Itävallan halki. R.T:n asuinpaikka oli Saksassa, jos hän käytti kyseistä ajoneuvoa vuoden 2019 maaliskuusta ainakin vuoden 2020 lokakuuhun saakka.

31 Kun otetaan huomioon 3.3.2021 annettu tuomio Hauptzollamt Münster (Arvonlisäveron syntypaikka) (C-7/20, EU:C:2021:161), joka on mainittu tämän tuomion 29 kohdassa, on katsottava, että kyseistä ajoneuvoa on tosiasiallisesti käytetty sen määräjäsenvaltiossa, tässä tapauksessa Saksassa, siitä huolimatta, että sitä käytettiin ensimmäisen kerran Bulgariassa ja se saapui fyysisesti unionin alueelle sieltä kauttakulkutarkoituksessa. Koska ajoneuvo on näin ollen tullut unionissa taloudelliseen vaihdantaan Saksassa, sen tuonti tapahtui direktiivin 2006/112 30 ja 60 artiklan nojalla siellä.

32 Tätä päätelmää ei horjuta se ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mainitsema seikka, että ajoneuvon ensimmäinen käyttö kuljetusvälineenä merkitsee sen ”kulutusta”, joka aiheuttaa arvonlisäverotuksessa verotettavan tapahtuman 10.7.2019 annetussa tuomiossa Federal Express Corporation Deutsche Niederlassung (C-26/18, EU:C:2019:579, 44 kohta) tarkoitetulla tavalla, tai että tällainen käyttö on ainakin yksi vaihe tässä kulutuksessa, mikä merkitsee sitä, että käsiteltävässä asiassa ajoneuvo oli tullut unionin taloudelliseen vaihdantaan Bulgariassa.

33 Kuten 10.7.2019 annetusta tuomiosta Federal Express Corporation Deutsche Niederlassung (C-26/18, EU:C:2019:579, 48 kohta) ilmenee, siitä huolimatta, että tavara on faktisesti saapunut jäsenvaltioon, tavarahan voidaan nimittäin katsoa saatetun unionin taloudelliseen vaihdantaan toisen jäsenvaltion alueella, kun tavara ”on tarkoitettu kulutukseen” tässä jäsenvaltiossa. Unionin tuomioistuin totesi täten, että kyseiset tavarat olivat tulleet unionin taloudelliseen vaihdantaan niiden lopullisena määränpäänä olevassa jäsenvaltiossa ja että tämän seurauksena velvollisuus maksaa näihin tavaroihin liittyvä tuonnin arvonlisävero oli syntynyt tässä jäsenvaltiossa (ks. vastaavasti tuomio 10.7.2019, Federal Express Corporation Deutsche Niederlassung, C-26/18,

34 Kolmannessa maassa rekisteröity ajoneuvo, jota – kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin myös huomauttaa – ei voida ”kuluttaa” vaan jota verovelvollinen käytti kyseisen maan kautta kulkemiseen asuinjäsenvaltioonsa, jossa ajoneuvoa on tosiasiallisesti ja pysyvästi käytetty, voidaan siis katsoa tulleen unionin taloudelliseen vaihdantaan kyseisessä jäsenvaltiossa. Vaikka itse ajoneuvoa ei ole kuljetettu mainittuun jäsenvaltioon ja vaikka sitä on käytetty kuljetusvälineenä jäsenvaltiossa, jossa se saapui fyysisesti unionin alueelle, tätä tavaraa on käytetty viimeksi mainitussa jäsenvaltiossa ainoastaan sen siirtämiseen sen lopullisena määränpäänä olevaan jäsenvaltioon sen tosiasialliseksi ja pysyväksi käyttämiseksi siellä. Tästä on huomautettava, että käyttäjän asuinpaikkaa voidaan käyttää osoituksena tällaisesta käytöstä.

35 Kaiken edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että direktiivin 2006/112 30 ja 60 artiklaa on tulkittava siten, että kolmannessa maassa rekisteröidyn ja unioniin tullisäännösten vastaisesti tuodun ajoneuvon arvonlisäverotuksellinen maahantuontipaikka sijaitsee jäsenvaltiossa, jossa tullisäännöksissä säädettyjen velvollisuuksien laiminlyöjä asuu ja käyttää tosiasiallisesti ajoneuvoa.

Toinen kysymys

36 Kun otetaan huomioon ensimmäiseen kysymykseen annettu vastaus, toiseen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

37 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (yhdeksäs jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Yhteisestä arvonlisäverojärjestelmästä 28.11.2006 annetun neuvoston direktiivin 2006/112/EY, sellaisena kuin se on muutettuna 20.12.2018 annetulla neuvoston direktiivillä (EU) 2018/2057, 30 ja 60 artiklaa

on tulkittava siten, että

kolmannessa maassa rekisteröidyn ja unioniin tullisäännösten vastaisesti tuodun ajoneuvon arvonlisäverotuksellinen maahantuontipaikka sijaitsee jäsenvaltiossa, jossa tullisäännöksissä säädettyjen velvollisuuksien laiminlyöjä asuu ja käyttää tosiasiallisesti ajoneuvoa.

Allekirjoitukset

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.