

Wydanie tymczasowe

WYROK TRYBUNAŁU (dziewięta izba)

z dnia 8 września 2022 r. (*)

Odesłanie prejudycjalne – Unia celna – Unijny kodeks celny – Rozporządzenie (UE) nr 952/2013 – Miejsce powstania dźugu celnego – Podatek od wartości dodanej (VAT) – Dyrektywa 2006/112/WE – Artykuł 30 – Artykuł 60 – Artykuł 71 ust. 1 – Zdarzenie powodujące powstanie obowiązku podatkowego w zakresie VAT w imporcie i jego wymagalność – Miejsce powstania zobowiązania podatkowego – Stwierdzenie niewypełnienia obowiązku ustanowionego w przepisach celnych Unii – Określenie miejsca importu towarów – Środek transportu zarejestrowany w państwie trzecim i wprowadzony do Unii Europejskiej z naruszeniem przepisów celnych

W sprawie C-368/21

mającej za przedmiot wnioszek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Finanzgericht Hamburg (sąd ds. finansowych w Hamburgu, Niemcy) postanowieniem z dnia 2 czerwca 2021 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 14 czerwca 2021 r., w postępowaniu:

R.T.

przeciwko

Hauptzollamt Hamburg,

TRYBUNAŁ (dziewięta izba),

w składzie: S. Rodin, prezes izby, J.-C. Bonichot i O. Spineanu-Matei (sprawozdawczynie), sędziowie,

rzecznik generalny: G. Pitruzzella,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu R.T. – Y. Özkan i U. Schrömbges, Rechtsanwälte,

– w imieniu Komisji Europejskiej – F. Clotuche-Duvieusart, J. Jokubauskaitė i R. Pethke, w charakterze pełnomocników,

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

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 30 i 60 dyrektywy Rady 2006/112/WE z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz.U. 2006, L 347, s. 1), zmienionej dyrektywą Rady (UE) 2018/2057 z dnia 20 grudnia 2018 r. (Dz.U. 2018, L 329, s. 3), (zwanej dalej „dyrektywą 2006/112”).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu między R.T. a Hauptzollamt Hamburg (głównym urzędem celnym w Hamburgu, Niemcy, zwanym dalej „urzędem celnym”) w przedmiocie opodatkowania podatkiem od wartości dodanej (VAT) z tytułu importu pojazdu wprowadzonego na terytorium Unii Europejskiej z naruszeniem przepisów celnych.

Ramy prawne

Prawo Unii

Dyrektywa 2006/112

3 Zgodnie z art. 2 ust. 1 lit. d) dyrektywy 2006/112 opodatkowaniu VAT podlegają m.in. następujące transakcje:

„[...]”

d) import towarów”.

.

4 Artykuł 30 akapit pierwszy owej dyrektywy stanowi:

„»Import towarów« oznacza wprowadzenie na terytorium Wspólnoty towarów, które nie znajdują się w swobodnym obrocie w rozumieniu art. 24 traktatu”.

5 Artykuł 60 tej dyrektywy, znajdujący się w jej rozdziale 4, zatytułowanym „Miejsce importu towarów”, znajdujący się w tytule V, zatytułowanym „Miejsce transakcji podlegających opodatkowaniu”, stanowi:

„Miejscem importu towarów jest państwo członkowskie, na którego terytorium znajdują się towary w momencie ich wprowadzenia do Wspólnoty”.

6 W rozdziale 4, zatytułowanym „Import towarów”, tytułu VI, zatytułowanego „Zdarzenie powodujące powstanie obowiązku podatkowego i wymagalność podatku”, art. 71 dyrektywy 2006/112 ma następujące brzmienie:

„1. W przypadku gdy, z chwilą ich wprowadzenia do Wspólnoty, towary zostają objęte jedną z procedur lub sytuacji, o których mowa w art. 156, 276 i 277, lub procedurą odprawy czasowej z całkowitym zwolnieniem z należności celnych przywozowych, lub procedurą tranzytu zewnętrznego, zdarzenie powodujące powstanie obowiązku podatkowego ma miejsce, a VAT staje się wymagalny dopiero w momencie, gdy towary przestają podlegać tym procedurom lub sytuacjom.

W przypadku jednak gdy importowane towary podlegają należnościom celnym, [...], zdarzenie powodujące powstanie obowiązku podatkowego ma miejsce, a VAT staje się wymagalny z chwilą zaistnienia zdarzenia powodującego powstanie obowiązku podatkowego i zaistnienia wymagalności tych opłat.

2. W przypadku gdy importowane towary nie podlegają żadnej z opłat, o których mowa w ust.

1 akapit drugi, państwa członkowskie stosują w odniesieniu do zdarzenia powodującego powstanie obowiązku podatkowego oraz wymagalności podatku obowiązujące przepisy celne”.

Kodeks celny

7 Zgodnie z art. 79 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz.U. 2013, L 269, s. 1, zwanego dalej „kodeksem celnym”):

„Jeżeli towary podlegają należnościom celnym przywozowym, dłuży celny w przywozie powstaje w przypadku niewypełnienia:

a) jednego z obowiązków przewidzianych w przepisach prawa celnego, dotyczących wprowadzania towarów nieunijnych na obszar celny Unii, usunięcia spod dozoru celnego, przemieszczania, przetwarzania, składowania, czasowego składowania, odprawy czasowej tych towarów lub dysponowania nimi na tym obszarze;

[...]”.

8 Artykuł 87 tego rozporządzenia, zatytułowany „Miejsce powstania dłuży celnego”, stanowi:

„1. Dłuży celny, o którym mowa w art. 77, 78 i 81 powstaje w miejscu, w którym składa się zgłoszenie celne lub zgłoszenie do powrotnego wywozu.

We wszystkich pozostałych przypadkach miejscem powstania dłuży celnego jest miejsce zaistnienia zdarzenia, z którego dłuży ten wynika.

Jeżeli nie można określić tego miejsca, dłuży celny powstaje w miejscu, w którym organy celne stwierdzą, że towary znajdują się w sytuacji powodującej powstanie dłuży celnego.

[...]

4. Jeżeli organy celne stwierdzą, że dłuży celny powstał na mocy art. 79 lub art. 82 w innym państwie członkowskim, a kwota należności celnych przywozowych lub wywozowych odpowiadająca temu dłużowi jest niższa niż 10 000 EUR, dłuży celny uważa się za powstały w państwie członkowskim, w którym stwierdzono jego powstanie”.

Prawo niemieckie

9 Paragraf 21 ust. 2 Umsatzsteuergesetz (ustawy o podatku obrotowym) z dnia 21 lutego 2005 r. (BGBl. 2005 I, s. 386) stanowi:

„Przepisy o należnościach celnym stosuje się odpowiednio do podatku obrotowego od przywozu; [...]”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

10 W styczniu 2019 r. R.T., zamieszkały w Niemczech, nabył pojazd w Gruzji i tam go zarejestrował. W marcu 2019 r. R.T. podróżował tym pojazdem z Gruzji do Niemiec, przez Turcję, Bułgarię, Serbię, Węgry i Austrię, nie zgłaszając tego pojazdu w urzędzie celnym przywozu.

- 11 W Niemczech R.T. u?ywa? pojazdu, który w dniu 28 marca 2019 r. zosta? odnotowany w ramach kontroli przeprowadzonej przez jednostk? kontroln? urz?du celnego. Ponadto zosta? on odnotowany przy okazji naruszenia kodeksu drogowego w pa?dzierniku 2020 r.
- 12 W dniu 13 maja 2019 r. decyzj? ustalaj?c? wysoko?? nale?no?ci celnych przywozowych urz?d celny zobowi?za? R.T. do zap?aty kwoty 4048,13 EUR tytu?em nale?no?ci celnych i kwoty 8460,59 EUR jako VAT z tytu?u importu.
- 13 Poniewa? wniesione do urz?du celnego odwo?anie zosta?o oddalone, w dniu 9 lutego 2020 r. R.T. wniós? skarg? o uchylenie tej decyzji do Finanzgericht Hamburg (s?du ds. finansowych w Hamburgu, Niemcy). W toku post?powania postanowi? on zaskar?y? jedynie decyzj? okre?laj?c? kwot? VAT z tytu?u importu.
- 14 Nie maj?c w?tpliwo?ci co do w?a?ciwo?ci w?adz niemieckich do odzyskania d?ugu celnego, s?d odsy?aj?cy zmierza do ustalenia, czy urz?d celny jest równie? w?a?ciwy do okre?lenia kwoty VAT z tytu?u importu. Zdaniem tego s?du ma to miejsce, je?eli z wyk?adni art. 30 i 60 dyrektywy 2006/112 wynika, ?e miejsce importu znajduje si? w Niemczech, mimo ?e skar??cy w post?powaniu g?ównym wjecha? na terytorium Unii w Bu?garii.
- 15 Co si? tyczy wyk?adni art. 30 i 60 dyrektywy 2006/112, dotycz?cych poj?cia i miejsca „importu”, s?d odsy?aj?cy jest zdania, ?e niedochowanie obowi?zków na?o?onych przepisami prawa celnego pope?nione w pa?stwie cz?onkowskim skutkuje powstaniem obowi?zku podatkowego w VAT z tytu?u importu w tym pa?stwie cz?onkowskim tylko wtedy, gdy dany towar zosta? równie? przywieziony do tego pa?stwa cz?onkowskiego w rozumieniu prawa o VAT.
- 16 S?d ten uwa?a, ?e zgodnie z orzecznictwem Trybuna?u, które jest stosowane przez niemieckie s?dy ds. finansowych, miejsce importu okre?lone w art. 60 dyrektywy 2006/112 powinno w tym wypadku znajdowa? si? w Bu?garii, poniewa? pojazd zosta? tam u?yty po raz pierwszy. Obowi?zek podatkowy w VAT z tytu?u importu mia? zatem co do zasady powsta? w tym pa?stwie cz?onkowskim, z wyj?tkiem sytuacji gdyby nale?a?o przyj??, ?e pojazd ten by? „przeznaczony do konsumpcji” w Niemczech, zgodnie z wnioskami p?yn?cymi z wyroków: z dnia 2 czerwca 2016 r., Eurogate Distribution i DHL Hub Leipzig, C?226/14 i C?228/14, EU:C:2016:405, pkt 65; z dnia 1 czerwca 2017 r., Wallenborn Transports, C?571/15, EU:C:2017:417, pkt 54; a tak?e z dnia 10 lipca 2019 r., Federal Express Corporation Deutsche Niederlassung, C?26/18, EU:C:2019:579, pkt 44).
- 17 Jednak?e zdaniem s?du odsy?aj?cego przytoczone w poprzednim punkcie orzecznictwo, które potwierdza ide? przeznaczenia do konsumpcji, zosta?o wydane w przedmiocie towarów przewo?onych, podczas gdy w sprawie rozpatrywanej w post?powaniu g?ównym chodzi o pojazd u?ywany jako ?rodek transportu. W tym wzgl?dzie liczne wyspecjalizowane s?dy niemieckie zrozumia?y ww. orzecznictwo w ten sposób, ?e ?rodki transportu wchodz? do obiegu gospodarczego Unii w pa?stwie cz?onkowskim, na którego terytorium faktycznie zosta?y u?yte po raz pierwszy.
- 18 Zgodnie z tym podej?ciem pojazd skar??cego w post?powaniu g?ównym powinien zatem zdaniem s?du odsy?aj?cego zosta? uznany za wprowadzony do obiegu gospodarczego Unii w Bu?garii, poniewa? pojazd ten zosta? u?yty po raz pierwszy w tym pa?stwie cz?onkowskim. W konsekwencji to w Bu?garii mia?oby si? znajdowa? miejsce importu tego pojazdu w rozumieniu art. 60 dyrektywy 2006/112.
- 19 Jednak?e taki wniosek wydaje si? by? sprzeczny z wnioskiem wynikaj?cym z wyroku z dnia 3 marca 2021 r., Hauptzollamt Münster (Miejsce powstania zobowi?zania z tytu?u VAT) (C?7/20,

EU:C:2021:161), w którym Trybunał orzekł, że mimo iż pojazd fizycznie został wprowadzony na obszar celny Unii przez Bułgarię, faktycznie był on używany w Niemczech, państwie członkowskim miejsca zamieszkania skarżącego w postępowaniu głównym.

20 Na wypadek gdyby miejsce importu spornego pojazdu znajdowało się w państwie członkowskim innym niż Republika Federalna Niemiec, sąd odsyłający zadaje drugie pytanie prejudycjalne w celu ustalenia, czy fikcja art. 87 ust. 4 kodeksu celnego przyznaje niemieckim organom celnym uprawnienie do określenia kwoty VAT z tytułu importu.

21 W tym względzie sąd ten zastanawia się nad kwestią, czy odpowiednie zastosowanie tego przepisu, ustanowione w § 21 ust. 2 ustawy o podatku obrotowym, jest sprzeczne z dyrektywą 2006/112.

22 W tych okolicznościach Finanzgericht Hamburg (sąd ds. finansowych w Hamburgu) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 30 i 60 dyrektywy [2006/112] należy interpretować w ten sposób, że miejsce importu do celów VAT zarejestrowanego w państwie trzecim środka transportu wprowadzanego na terytorium Unii z naruszeniem przepisów celnych znajduje się w państwie członkowskim, w którym nastąpiło naruszenie przepisów celnych a środek transportu został po raz pierwszy użyty w Unii jako środek transportu, czy też w państwie członkowskim, w którym ten, kto dopuścił się naruszenia obowiązków celnych, ma swoje miejsce zamieszkania i użytkuje tam pojazd?

2) Na wypadek gdyby miejsce importu znajdowało się w innym państwie członkowskim niż Niemcy: czy w przypadku gdy przepis prawa państwa członkowskiego stwierdza, że do VAT w przywozie ma odpowiednio zastosowanie art. 87 ust. 4 [kodeksu celnego], stanowi to naruszenie dyrektywy 2006/112, w szczególności jej art. 30 i 60?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

23 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 30 i 60 dyrektywy 2006/112 należy interpretować w ten sposób, że do celów VAT miejsce importu pojazdu zarejestrowanego w państwie trzecim i wprowadzonego do Unii z naruszeniem przepisów celnych znajduje się w państwie członkowskim, w którym naruszenie to zostało popełnione i w którym pojazd został po raz pierwszy użyty w Unii, czy też w państwie członkowskim, w którym ten, kto dopuścił się naruszenia obowiązków celnych, ma miejsce zamieszkania i faktycznie używa pojazdu.

24 Zgodnie z art. 2 ust. 1 lit. d) dyrektywy 2006/112 opodatkowaniu VAT podlega import towarów. Na mocy art. 30 akapit pierwszy tej dyrektywy import towarów oznacza wprowadzenie na terytorium Unii towarów, które nie znajdują się w swobodnym obrocie. W odniesieniu do miejsca importu art. 60 wskazanej dyrektywy stanowi, że miejscem importu towarów jest państwo członkowskie, na którego terytorium znajdują się towary w momencie ich wprowadzenia do Unii.

25 W przypadku gdy przywożone towary podlegają należnościom celnym, art. 71 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2006/112 zezwala państwom członkowskim na powiązanie zdarzenia powodującego powstanie obowiązku podatkowego i wymagalności VAT z tytułu importu z powstaniem obowiązku i wymagalności z tytułu należności celnych. VAT z tytułu importu i należności celne wykazują bowiem porównywalne cechy zasadnicze, jako że zobowiązania ich dotyczące powstają w wyniku przywozu towarów do Unii i wprowadzenia ich w dalszej kolejności

do obrotu gospodarczego w państwach członkowskich (zob. podobnie wyrok z dnia 7 kwietnia 2022 r., *Kauno teritorin? muitin?*, C?489/20, EU:C:2022:277, pkt 47 i przytoczone tam orzecznictwo).

26 Do d?ugu celnego mo?e wi?c doj?? nale?no?? z tytu?u VAT, je?eli w zakresie dotycz?cym niezgodnego z prawem dzia?ania prowadz?cego do powstania d?ugu celnego mo?na przypuszcza?, ?e dane towary zosta?y wprowadzone do obrotu gospodarczego Unii i mog?y by? przedmiotem konsumpcji, powoduj?c powstanie obowi?zku podatkowego w VAT (wyrok z dnia 7 kwietnia 2022 r., *Kauno teritorin? muitin?*, C?489/20, EU:C:2022:277, pkt 48 i przytoczone tam orzecznictwo).

27 Jednak?e domniemanie to mo?e zosta? obalone, je?eli zostanie ustalone, ?e pomimo naruszenia przepis?w celnych, które spowodowa?o powstanie d?ugu celnego w przywozie w państwie członkowskim, w którym mia?o miejsce to naruszenie, towar zosta? wprowadzony do obrotu gospodarczego Unii na terytorium innego państwa członkowskiego, w którym towar ten by? przeznaczony do konsumpcji. W tym wypadku to w tym drugim państwie członkowskim ma miejsce zdarzenie powoduj?ce powstanie obowi?zku podatkowego w VAT z tytu?u importu [wyrok z dnia 3 marca 2021 r., *Hauptzollamt Münster* (Miejsce powstania zobowi?zania z tytu?u VAT), C?7/20, EU:C:2021:161, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo].

28 I tak, w sprawie dotycz?cej towarów, które by?y przedmiotem naruszenia przepis?w celnych na terytorium Niemiec, gdzie zosta?y one jedynie prze?adowane z jednego samolotu do drugiego przed przewiezieniem ich do Grecji, Trybuna? uzna?, ?e to w?a?nie w tym państwie członkowskim sporne towary wesz?y do obrotu gospodarczego Unii i powsta? zwi?zany z tym obowi?zek podatkowy w VAT z tytu?u importu, poniewa? to państwo członkowskie stanowi?o ich ostateczne miejsce przeznaczenia oraz miejsce konsumpcji towarów (zob. podobnie wyrok z dnia 10 lipca 2019 r., *Federal Express Corporation Deutsche Niederlassung*, C?26/18, EU:C:2019:579, pkt 53).

29 Trybuna? orzek? równie?, ?e pojazd prywatny, wprowadzony z naruszeniem przepis?w celnych, nale?y uzna? za wprowadzony do obrotu gospodarczego w państwie członkowskim miejsca zamieszkania podatnika, poniewa? pojazd ten by? rzeczywi?cie u?ywany w tym państwie członkowskim, nawet je?li podczas podró?y z państwa trzeciego do tego państwa członkowskiego pojazd ten fizycznie wjecha? na obszar celny Unii przez inne państwo członkowskie. W konsekwencji to w tym pierwszym państwie członkowskim powsta? obowi?zek podatkowy w VAT w zakresie importu [zob. podobnie wyrok z dnia 3 marca 2021 r., *Hauptzollamt Münster* (Miejsce powstania zobowi?zania z tytu?u VAT), C?7/20, EU:C:2021:161, pkt 34, 35].

30 W niniejszej sprawie z wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wynika, z zastrze?eniem weryfikacji przez s?d odsy?aj?cy, ?e R.T., podczas podró?y z Gruzji do Niemiec w marcu 2019 r., prowadzi? swój samochód przez Bu?gari?, przeje?d?aj?c nast?pnie przez Serbi?, W?gry i Austri?. R.T. ma miejsce zamieszkania w Niemczech, gdzie u?ywa? tego pojazdu od marca 2019 r., przynajmniej do pa?dziernika 2020 r.

31 Maj?c na wzgl?dzie wnioski p?yn?ce z wyroku z dnia 3 marca 2021 r., *Hauptzollamt Münster* (Miejsce powstania zobowi?zania z tytu?u VAT) (C?7/20, EU:C:2021:161), przytoczone w pkt 28 niniejszego wyroku, nale?y uzna?, ?e pojazd ten, niezale?nie od jego pierwszego u?ycia i fizycznego wjazdu na terytorium Unii w Bu?garii w celu tranzytu, by? faktycznie u?ywany w państwie członkowskim przeznaczenia, w niniejszym przypadku w Niemczech. W konsekwencji w zakresie, w jakim pojazd wszed? do obrotu gospodarczego Unii w tym ostatnim państwie członkowskim, jego import na podstawie art. 30 i 60 dyrektywy 2006/112 mia? miejsce w tym samym państwie członkowskim.

32 Wniosku tego nie podważa wskazana przez sąd odsyłający okoliczność, że pierwsze użycie pojazdu na terytorium Unii jako środka transportu jest równoznaczne z jego „konsumpcją”, co stanowi okoliczność powodującą powstanie obowiązku podatkowego w VAT w rozumieniu wyroku z dnia 10 lipca 2019 r., *Federal Express Corporation Deutsche Niederlassung* (C-26/18, EU:C:2019:579, pkt 44) lub przynajmniej stanowi etap w tej konsumpcji, co oznacza, że w niniejszym przypadku pojazd wszedł do obiegu gospodarczego Unii w Bułgarii.

33 Jak wynika bowiem z wyroku z dnia 10 lipca 2019 r., *Federal Express Corporation Deutsche Niederlassung* (C-26/18, EU:C:2019:579, pkt 48), niezależnie od jego fizycznego wprowadzenia do państwa członkowskiego, towar może zostać uznany za wprowadzony do obrotu gospodarczego Unii na terytorium innego państwa członkowskiego, jeżeli to właśnie w tym państwie członkowskim towar ten był „przeznaczony do konsumpcji”. W tych okolicznościach Trybunał stwierdził, że dane towary weszły do obrotu gospodarczego Unii w państwie członkowskim ich ostatecznego przeznaczenia, oraz że w konsekwencji obowiązek podatkowy w VAT w zakresie importu powstał w tym właśnie państwie członkowskim (zob. podobnie wyrok z dnia 10 lipca 2019 r., *Federal Express Corporation Deutsche Niederlassung*, C-26/18, EU:C:2019:579, pkt 53).

34 W ten sposób pojazd zarejestrowany w państwie trzecim, który – jak zauważa również sąd odsyłający – nie może zostać „skonsumowany”, lecz który został użyty przez podatnika w celu przejazdu tranzytem z tego państwa do państwa członkowskiego jego miejsca zamieszkania, w którym pojazd był rzeczywiście i trwale użytkowany, może zostać uznany za wprowadzony do obiegu gospodarczego Unii w tym państwie członkowskim. W istocie, mimo że nie został on przetransportowany do rzeczoności państwa członkowskiego i był wykorzystywany jako środek transportu w państwie członkowskim jego fizycznego wjazdu na terytorium Unii, towar ten był wykorzystywany w tym ostatnim państwie członkowskim jedynie w celu przemieszczenia go do państwa członkowskiego ostatecznego przeznaczenia w celu jego rzeczywistego i trwałego użytkowania w tym państwie. W tym względzie należy zauważyć, że miejsce zamieszkania użytkownika może stanowić wskazówkę dla takiego użytkowania.

35 W świetle całości powyższych rozważań na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, że art. 30 i 60 dyrektywy 2006/112 należy interpretować w ten sposób, że do celów VAT miejsce importu pojazdu zarejestrowanego w państwie trzecim i wprowadzonego do Unii z naruszeniem przepisów celnych znajduje się w państwie członkowskim, w którym ten, kto dopuścił się naruszenia obowiązków celnych, ma miejsce zamieszkania i faktycznie używa pojazdu.

W przedmiocie pytania drugiego

36 Uwzględniając odpowiedź udzieloną na pytanie pierwsze, nie ma konieczności udzielenia odpowiedzi na pytanie drugie.

W przedmiocie kosztów

37 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

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

1) **Artykuły 30 i 60 dyrektywy Rady 2006/112/WE z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej, zmienionej dyrektywą Rady (UE)**

2018/2057 z dnia 20 grudnia 2018 r.,

2) należy interpretować w ten sposób, że:

3) do celów podatku od wartości dodanej miejsce importu pojazdu zarejestrowanego w państwie trzecim i wprowadzonego do Unii Europejskiej z naruszeniem przepisów celnych znajduje się w państwie członkowskim, w którym ten, kto dopuścił się naruszenia obowiązków celnych, ma miejsce zamieszkania i faktycznie używa pojazdu.

Podpisy

* Język postępowania: niemiecki.