sans transbordement en Suisse, ou réexpédiées de Suisse, le cas échéant après entreposage douanier.

Dès lors, le transit de marchandises expédiées de Belgique à un destinataire déterminé dans un port franc de Suisse et qui sont réexpédiées par cette personne, par l'intermédiaire de la douane dudit port franc, à un autre destinataire en Italie doit être considéré comme transit communautaire.

2. Lorsque les marchandises circulant entre deux points de la Communauté, à travers le territoire suisse, sont accompagnées d'une lettre de voiture sur laquelle le sigle T2 est apposé par le bureau de l'État membre d'expédition, ou sur laquelle le sigle T1 n'est pas apposé dans la case 25, le bureau de départ suisse est habilité, dans le cas d'une réexpédition à destination d'un État membre, à délivrer une nouvelle lettre de voiture, portant dans la case 25 le sigle T2. En l'absence de l'exemplaire n° 3 de la lettre de voiture, ou lorsque cet exemplaire porte le sigle T1, le bureau de départ suisse n'est pas habilité à délivrer une lettre de voiture portant le sigle T2.

3. Lorsqu'en raison d'une infraction ou d'une irrégularité commise à l'occasion d'une opération de transit communautaire les droits et autres impositions exigibles n'ont pas été perçus, le recouvrement de ces droits et impositions est poursuivi par l'État membre où l'infraction ou l'irrégularité a été commise, conformément à ses dispositions législatives, réglementaires et administratives.

Dans l'affaire 99/83,

ayant pour objet une demande adressée à la Cour, en application de l'article 177 du traité CEE, par la Corte d'appello de Brescia, et tendant à obtenir, dans le litige pendant devant cette juridiction entre

CLAUDIO FIORAVANTI

et

AMMINISTRAZIONE DELLE FINANZE DELLO STATO

une décision à titre préjudiciel sur l'interprétation du règlement n° 542/69 du Conseil du 18 mars 1969 relatif au transit communautaire (JO L 77, p. 1) et du règlement n° 2812/72 du Conseil du 21 novembre 1972 portant conclusion d'un accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération suisse sur l'application de la réglementation relative au transit communautaire (JO L 294, p. 1),

LA COUR (quatrième chambre),

composée de MM. G. Bosco, président de chambre, P. Pescatore, A. O'Keeffe, T. Koopmans et K. Bahlmann, juges,

avocat général: Sir Gordon Slynn
greffier: M. H. A. Rühl, administrateur principal

rend le présent

ARRÊT

En fait

Les faits de la cause, le déroulement de la procédure et les observations présentées en vertu de l'article 20 du protocole sur le statut de la Cour de justice de la CEE peuvent être résumés comme suit:

I — Faits et procédure écrite

Il ressort de l'ordonnance de renvoi que M. Fioravanti, en sa qualité d'agent en douane, a été chargé par la société Gormec, ayant son siège à Milan, de dédouaner trois lots de beurre d'origine et de provenance communautaire. Après avoir reçu la documentation et constaté que celle-ci était authentique et régulière, M. Fioravanti a présenté les déclarations d'importation définitives y afférentes. La marchandise a donc été dédouanée au moyen de trois acquits de douane, émis par la douane à Crémone, après que la marchandise avait été entreposée dans les magasins généraux Cariplo de cette ville. Chaque acquit a servi à dédouaner 50 000 kg de beurre, reconnu lors de l'importation douanière comme marchandise d'origine et de provenance belge, conformément à toute la documentation reçue par M. Fioravanti et déposée à la douane de Crémone. Ultérieurement, la conscription douanière de Brescia a procédé à la révision de la constatation de trois acquits d'importation, et à la suite des enquêtes effectuées auprès des douanes belge et suisse, elle a constaté que la marchandise avait été importée d'Australie en Belgique et avait été expédiée par l'entreprise Sofial de Bruxelles, au départ de la douane à Montzen, à l'entreprise Roba SA, Bâle, dans le port franc de Genève, La Praille, puis réexpédiée de ce port franc vers Crémone en ayant comme destinataire les magasins généraux Cariplo. Elle a constaté aussi que la douane suisse avait apposé sur les lettres de voiture internationales CIM délivrées pour la réexpédition le sigle T2 concernant le transit communautaire interne par suite d'une

prétendue erreur qui, affirmait-on, découlait de la perte de l'exemplaire n° 3 des lettres de voiture CIM émises en Belgique. On aurait dû apposer, sur cet exemplaire, le sigle indiquant l'origine communautaire ou extracommunautaire de la marchandise en cours de transport. A défaut du sigle T1 qui indique l'origine extracommunautaire, on présume que la marchandise est en transit communautaire interne.

Les autorités italiennes ont donc fixé le montant des trois bulletins en demandant les impositions non perçues tant à la société Gormec qu'à M. Fioravanti, en qualité de responsable subsidiaire, en vertu de l'article 41, alinéa 2, de la loi douanière italienne n° 43 de janvier 1973. La société Gormec étant insolvable, les autorités italiennes ont donc notifié à M. Fioravanti une injonction du paiement de 243 400 755 lires.

M. Fioravanti a fait opposition contre cette injonction devant le tribunal de Brescia en invoquant l'absence de compétence de l'administration des finances italiennes pour demander le paiement des impôts dans la mesure où, aux termes de l'article 36 du règlement n° 542/69, c'était à l'autorité belge qu'il appartenait d'en assurer le recouvrement auprès des autorités de ce pays, en sa qualité d'autorité de l'État membre dans lequel l'infraction a été commise. Cette thèse, contestée par l'administration des finances italienne et rejetée par le juge de première instance, a été invoquée à nouveau devant le juge d'appel, qui a, par ordonnance du 20 avril 1983, décidé, en application de l'article 177 du traité CEE, de surseoir à statuer jusqu'à ce que la Cour de justice se soit prononcée, à titre préjudiciel, sur les questions suivantes:

«1) En référence particulière aux articles 1 et 5 de l'accord entre la CEE et la Confédération suisse sur l'application de la réglementation relative au transit communautaire visée au règlement (CEE) n° 2812/82 du Conseil ainsi qu'aux autres dispositions spécifiques de cette réglementation, doit-on considérer comme transit communautaire celui qui se rapporte à des marchandises qui, expédiées de Belgique (douane de Montzen) à un destinataire déterminé dans le port franc de Genève La Praille (Suisse), sont réexpédiées par cette personne, par l'intermédiaire de la douane dudit port franc, à un autre destinataire à Crémone (Italie) et y sont définitivement importées?

2) Dans l'hypothèse considérée, est-il légitime que la douane suisse délivre des lettres de voiture internationales CIM contenant des références aux lettres de voiture relatives à la phase précédente du transport, avec l'apposition du sigle T2 destiné à indiquer les transports communautaires internes, justifiée par l'affirmation (non prouvée, étant donné que l'on suppose que l'exemplaire n° 3 de ces documents a été perdu) selon laquelle les précédentes lettres de voiture ne contenaient aucun sigle et donc pas non plus le sigle T1, en l'absence duquel le transit communautaire doit être considéré comme interne et non pas comme externe, c'est-à-dire relatif à des marchandises ne provenant pas de pays extracommunautaires?

3) Vice versa, les marchandises étant de provenance extracommunautaire (en l'espèce, de l'Australie) et introduites en importation temporaire, donc sans l'accomplissement d'aucune obligation fiscale douanière, en Belgique, pays membre de la Communauté où le transport en

question a eu son origine, ce transport, effectué avec les documents légitimant les transits communautaires internes, entraîne-t-il la responsabilité du pays (et des opérateurs) où l'expédition a été effectuée (Belgique) ou de celui où la réexpédition des marchandises a eu lieu (Suisse) et non pas de l'importation définitive réalisée sur la base de documents formellement réguliers (Italie)?

4) L'article 36 du règlement (CEE) n° 542/69 prévoyant que: 'quand il est constaté qu'au cours ou à l'occasion d'une opération de transit communautaire une infraction ou une irrégularité a été commise dans un État membre déterminé, le recouvrement des droits et autres impositions éventuellement exigibles est poursuivi par cet État membre ...', et bien qu'en l'espèce l'infraction ait été constatée en Italie, la récupération des droits de prélèvement agricole doit-elle être effectuée par l'État où le transport qualifié de communautaire interne a eu son origine ou par celui de la réexpédition effectuée et à l'égard des opérateurs concernés?»

L'ordonnance de renvoi a été enregistrée au greffe de la Cour le 30 mai 1983.

Conformément à l'article 20 du protocole sur le statut de la Cour, des observations écrites ont été déposées par M. C. Fioravanti, requérant au principal, représenté par Me Gregorio Leone du barreau de Milan, par le gouvernement italien, représenté par l'avvocato dello Stato, M. O. Fiumara, et par la Commission des Communautés européennes, représentée par M. Alberto Prozzillo, membre de son service juridique.

La Cour, sur rapport du juge rapporteur, l'avocat général entendu, a décidé d'ouvrir la procédure orale sans instruction préalable.

Par ordonnance du 29 février 1984, la Cour, en application de l'article 95, paragraphes 1 et 2, du règlement de procédure de la Cour, a renvoyé l'affaire devant la quatrième chambre.

II — Observations écrites déposées devant la Cour

Le requérant au principal, M. Fioravanti, fait valoir que, contrairement à ce qui serait affirmé par la corte d'appello de Brescia dans son ordonnance de renvoi, les exemplaires n° 3 des lettres de voiture CIM émises en Belgique n'auraient pas été perdus. Pour les deux premières expéditions, ces exemplaires seraient régulièrement parvenus en Suisse. Seul l'exemplaire n° 1 de la dernière expédition semblerait avoir été perdu en Suisse, de sorte que l'administration des douanes aurait validé l'exemplarité n° 2 comme exemplaire n° 3. Il importerait toutefois de noter que le signe T1 n'avait pas non plus été apposé par la douane belge de Montzen sur cet exemplaire de lettre de voiture.

Il en résulterait que cette affaire serait la conséquence d'un acte illégal commis en Belgique au moment de la rédaction de la documentation douanière de transit communautaire qui devrait accompagner un lot de beurre destiné à l'Italie. La marchandise a été expédiée par chemin de fer de Montzen (Belgique) et les six lettres de voiture correspondantes n'auraient pas été revêtues du sigle T1 au moyen duquel l'origine non communautaire de la marchandise serait signalée.

L'article 11 du règlement n° 385/73 dispose que: «la lettre de voiture internationale ... établie pour les marchandises acceptées au transport par l'administration des chemins de fers d'un État membre originaire vaut document T2 à moins qu'il ne soit revêtu du signe T1».

La réponse à la première question, selon le requérant, se trouve dans l'article premier, alinéa 1, du règlement n° 2812/72, qui dispose:

«La réglementation relative au transit communautaire ... s'applique ... aux marchandises circulant entre deux points situés dans la Communauté, à travers le territoire suisse, qu'elles soient expédiées directement, avec ou sans transbordement en Suisse, ou réexpédiées en Suisse, le cas échéant après entreposage douanier.»

Par conséquent, il y aurait lieu de considérer comme transit communautaire celui qui, en l'espèce, aurait eu pour objet des lots de beurre expédiés de Belgique au port franc de Genève, puis réexpédiés en Italie.

Le règlement relatif au transit communautaire aurait en effet uniquement pour objet le transfert d'une marchandise entre deux points de la Communauté, indépendamment du fait que la marchandise stationne en territoire suisse et du fait que, pendant ce transfert, les propriétaires du bien pourraient changer à la suite de la vente de la marchandise en cours d'acheminement.

La réponse à la question ne pourrait donc qu'être positive.

Sur la deuxième question, le requérant au principal fait valoir que, contrairement à ce qu'affirme la corte d'appello de Brescia, tous les exemplaires n° 3 des lettres de voiture n'auraient pas été perdus en Suisse. Mais il serait incontestable que le sigle T1 ne figurerait sur aucune lettre de voiture établie en Belgique, sigle dont on pourrait en déduire la nature extracommunautaire de la marchandise et, partant, le non-paiement des droits de douane.

Or, l'article 7, paragraphe 2, du règlement n° 304/71 de la Commission du 11 février 1971 (JO L 35, p. 31), dispose:

«Pour les marchandises visées à l'article 1er, paragraphe 2, du règlement n° 542/69, le bureau de départ indique sur l'exemplaire n° 3 de la lettre de voiture que les marchandises auxquelles elle se rapporte circulent sous la procédure du transit communautaire externe.

A cette fin, il appose dans la case 'Désignation de la marchandise', de façon apparente, le sigle T1.»

Corrélativement, l'article 11 du règlement n° 385/73 de la Commission du 19 janvier 1973 (JO L 42, p. 1) relatif aux méthodes de coopération administrative destinées à assurer la libre circulation des marchandises dans les échanges communautaires dispose:

«Pour l'application des dispositions du règlement (CEE) n° 304/71 de la Commission du 11 février 1971, relatif à la simplification des procédures du transit communautaire pour les marchandises transportées par chemin de fer:

— la lettre de voiture internationale ... établie pour des marchandises acceptées au transport par l'administration des chemins de fer d'un État membre originaire vaut document T2, à moins qu'il ne soit revêtu du sigle T1 conformément aux dispositions de l'article 7, paragraphe 2, du règlement précité ...»

Enfin, le règlement n° 2812/72 portant conclusion d'un accord entre la Communauté et la Confédération suisse sur l'application de la réglementation relative au transit communautaire dispose:

A l'article 6

«1. Les bureaux de douane suisses compétents sont habilités à assumer notamment les fonctions des bureaux de départ, de passage, de destination et de garantie.

...

2. Les bureaux de douane compétents des États membres sont habilités à délivrer des documents T1 ou T2 valables jusqu'à un bureau de destination suisse.

...»

A l'article 8

«2. Pour les marchandises désignées à l'article premier, paragraphe 3, du règlement relatif au transit communautaire ... le bureau suisse de départ indique sur l'exemplaire n° 3 de la lettre de voiture internationale que les marchandises auxquelles elle se rapporte circulent selon la procédure du transit communautaire interne. A cette fin, il appose dans la case 'désignation de la marchandise' le sigle T2 ainsi que son cachet.

...»

Sur la base de cette réglementation, le requérant au principal conclut que faute de toute apposition du sigle T1 ou T2 sur les lettres de voiture CIM par la douane belge de Montzen, la douane de Genève avait l'obligation de considérer qu'il s'agissait de marchandise communautaire au sens de l'article 11 du règlement n° 385/73. En établissant les nouvelles lettres de voiture pour l'expédition de Genève à Crémone, la douane suisse a légitimement apposé sur les nouvelles lettres de voiture CIM le sigle T2 en considérant que, sur la base de la documentation transmise par la douane de Montzen, il s'agissait de marchandise communautaire.

Quant à la troisième question, le requérant au principal est de l'avis que la réponse serait évidente si l'on partait de l'idée que l'établissement illégal d'un document qui déclarerait faussement comme communautaire une marchandise qui serait au contraire originaire d'un pays tiers, entraînerait la responsabilité exclusive de celui qui aurait établi le faux intellectuel et non pas de celui qui l'aurait utilisé de bonne foi.

Par conséquent, on devrait répondre à la question uniquement en ce sens que l'établissement des documents et l'exécution du transport de marchandise de provenance extracommunautaire, effectué au moyen de documents légitimant les transits communautaires internes, entraînerait uniquement la responsabilité des opérateurs du pays dans lequel l'expédition aurait été effectuée (Belgique) ou des opérateurs du pays dans lequel la réexpédition a eu lieu (Suisse), mais pas également des opérateurs du pays dans lequel l'importation définitive serait intervenue.

Sur la quatrième question, le requérant au principal fait valoir que le législateur communautaire aurait décidé de suivre le principe général du «locum commissi delicti». En conclusion on pourrait, sur la base de l'article 36 du règlement n° 542/69, affirmer en réponse à la question posée que même si la découverte de l'infraction ne se serait produite qu'en Italie à la suite de la révision de la constatation des acquits d'importation, il serait établi en l'espèce que l'infraction aurait été

commise en Belgique à la suite de l'établissement frauduleux ou erroné des lettres de voiture, ou en Suisse à l'occasion des opérations de réexpédition.

Partant, le recouvrement des droits de prélèvement agricole devrait être poursuivi dans l'État (Belgique) dans lequel le transport qualifié (en l'absence du sigle T1) de transit communautaire interne aurait eu son origine ou, à titre subsidiaire, dans l'État (Suisse) dans lequel aurait été effectuée la réexpédition avec l'indication, qui se serait révélée erronée, du sigle T2 sur les lettres de voiture CIM. Toute autre conclusion constituerait une violation de l'article 36 du règlement n° 542/69 relatif au transit communautaire.

Le *gouvernement italien* signale, à propos des faits de cette affaire, qu'un contrôle supplémentaire effectué, au titre de l'article 18, paragraphe 2, du règlement n° 2891/77 du Conseil, par la Commission en mai-juin 1978 en Belgique, aurait établi que trois lots de butteroil de 100 000 kg chacun, constituant de la marchandise non communautaire, auraient été envoyés de Belgique vers la Suisse; les deux premiers lots auraient été accompagnés de documents sur lesquels le sigle T1 n'aurait pas été apposé tandis que le troisième lot aurait été accompagné de documents pour lesquels il n'aurait pas été possible de déterminer si ce signe y avait été apposé. Une partie de cette marchandise, à savoir 100 000 kg pris sur les deux premiers lots et 50 000 kg pris sur le troisième lot, aurait été réexpédiée en Italie avec des lettres de voiture suisses munies du signe T2.

En ce qui concerne la marchandise non communautaire, introduite en Italie, les impositions dues n'auraient pas été perçues puisque l'importation aurait eu lieu dans le cadre du régime communautaire interne.

Sur les questions préjudicielles, le gouvernement italien estime qu'il convient de répondre de manière affirmative à la première question.

Aux termes du règlement n° 542/69 et de l'accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération helvétique, visé au règlement n° 2812/72, la réglementation en matière de transit communautaire s'appliquerait aux marchandises circulant entre deux points situés dans la Communauté, à travers le territoire suisse, qu'elles soient expédiées directement avec ou sans transbordement en Suisse, ou réexpédiées de Suisse, le cas échéant, après entreposage douanier. L'expédition de marchandises de la Belgique vers l'Italie relèverait donc du régime de transit communautaire lorsqu'elles traverseraient le territoire suisse, que l'expédition soit directe ou que la marchandise soit mise en entrepôt douanier en Suisse pour être réexpédiée de là vers l'Italie.

Le fait que la réexpédition à partir de la Suisse soit à la charge du destinataire de l'expédition à partir de la Belgique ne saurait constituer un élément pertinent, de nature à interrompre le transit communautaire, dans la mesure où la permanence du régime de transit communautaire est assurée par l'entreposage dans la zone franche, sauf les hypothèses visées à l'article 5 de l'accord précité.

De fait, en l'espèce, la marchandise expédiée à partir de la Belgique et réexpédiée

a partir de la Suisse, avec pour destination finale l'Italie, serait toujours restée sous le régime du transit communautaire, que les documents d'accompagnement aient été délivrés en bonne et due forme ou non.

Sur la deuxième question, le gouvernement italien remarque que, dans son rapport, la Commission aurait observé que le contrôle supplémentaire a mis en lumière qu'au moment de l'exportation en Suisse d'un lot d'au moins 200 tonnes de butteroil à caractère non communautaire, le bureau douanier de départ (Lamorteau-Station) n'a pas apposé le sigle T1 sur l'exemplaire n° 3, valant comme document de transit communautaire, des lettres de voiture internationales qui accompagnaient la marchandise. A la suite de cette erreur administrative, la douane suisse aurait pu automatiquement considérer les marchandises comme introduites sous le régime de transit communautaire interne, et pour les quantités réexpédiées en Italie, elle pouvait, conformément à l'accord du 23 novembre 1972, apposer le sigle T2 (qui indique le caractère communautaire des marchandises intéressées) sur les lettres de voiture suisses.

L'article 7, paragraphe 2, du règlement n° 304/71 disposerait que pour les marchandises visées à l'article 1, paragraphe 2, du règlement n° 542/69, le bureau de départ indiquerait sur l'exemplaire n° 3 de la lettre de voiture que les marchandises auxquelles elle se rapporte circulent sous la procédure du transit communautaire externe. A cette fin, il appose dans la case «Désignation de la marchandise», de façon apparente, le sigle T1. La lettre de voiture internationale démunie de tout sigle vaudrait comme document T2.

Dans les opérations dont il s'agirait ici, il serait constant qu'à l'occasion des deux premières expéditions de 100 000 kg à partir de la Belgique vers la Suisse, l'exemplaire n° 3 de la lettre de voiture n'aurait pas comporté le sigle T1. Quant à la troisième expédition, elle justifierait certains doutes car la douane suisse n'aurait pas retrouvé les exemplaires n° 3: mais tout laisserait à penser que ces exemplaires ne comportaient pas non plus le sigle T1. Vu l'absence du sigle T1 sur la documentation présentée à la douane suisse, elle aurait été pleinement fondée à estimer que la marchandise à l'arrivée aurait été en transit communautaire interne et à la réexpédier par conséquent avec la documentation T2.

Sur les troisième et quatrième questions, le gouvernement italien estime que l'article 36 du règlement n° 542/69 confierait l'action en recouvrement des droits exigibles à l'État membre dans lequel une infraction ou une irrégularité a été commise à l'occasion d'une opération de transit communautaire.

La question de la détermination sur le plan général du locus commissi delicti aurait donné lieu à des solutions divergentes, certaines retenant que l'infraction aurait été commise là où serait commis l'acte délictueux tandis que pour d'autres, cette infraction serait commise là où se passerait l'événement lorsque ce dernier serait nécessaire pour la réalisation du délit (lieu de la consommation). En réalité, il semblerait que la solution exacte dépendrait essentiellement de la formulation de la norme positive qui régirait le cas spécifique.

En ce qui concerne l'article 36 du règlement en question, il semblerait que la norme ait entendu se référer au lieu où l'irrégularité aurait été commise.

La Commission soutiendrait que l'infraction en question en l'espèce consisterait à introduire en Italie de la marchandise en provenance de pays tiers sans que les prélèvements applicables eussent été perçus. Mais cette conclusion ne pourrait être admise. Avant cette introduction en Italie, les autorités belges auraient délivré des lettres de voiture internationales pour l'introduction, en régime de transit communautaire, dans un port franc suisse, de marchandise non communautaire à laquelle on aurait attribué le caractère communautaire. Donc, ce serait à cause de l'attitude des autorités belges que la marchandise d'origine non communautaire aurait été mise en régime de libre pratique, expédiée comme telle en Suisse, d'où elle aurait ensuite pu être légitimement introduite dans un État membre sans paiement de droits. En conséquence, la naissance de la dette douanière aurait eu lieu en Belgique au moment de mettre la marchandise sous le régime de la libre pratique. Pour que le bénéfice de ce régime soit légitime, la marchandise aurait dû faire l'objet en Belgique de prélèvements alors qu'elle aurait bien été légitimement introduite en Italie sans payer aucun prélèvement, puisqu'elle aurait été en libre pratique dans la Communauté.

Il y aurait donc lieu de conclure que l'infraction aurait été commise en Belgique où, au moment du départ, la marchandise aurait été mise en libre pratique et non en Italie où la marchandise est entrée; par conséquent, l'opération de recouvrement des prélèvements devait être prise en charge par la Belgique (à l'égard de ses opérateurs) en tant qu'État membre dans lequel l'infraction aurait été commise, et auquel incomberait par conséquent l'obligation de mettre à la disposition de la Commission les montants correspondant aux droits à payer.

La *Commission* remarque que la première question semblerait due à une confusion entre «transit communautaire» et «transit communautaire interne»: le règlement n° 542/69 viserait toutes les opérations de transit, c'est-à-dire de circulation de marchandises entre deux lieux situés dans la Communauté. Si les marchandises en question étaient des marchandises communautaires, il y aurait «transit communautaire interne», si elles n'étaient pas des marchandises communautaires, il y aurait «transit communautaire externe». Le passage par la Suisse ne modifierait pas la situation, puisque les opérations de transit se seraient en l'espèce déroulées selon les formalités prévues par l'accord conclu entre la CEE et la Confédération helvétique en matière de transit communautaire. Et, en effet, en vertu de l'article 1er, paragraphe 1, de l'accord susmentionné, la réglementation en matière de transit communautaire s'appliquerait aux marchandises qui circuleraient entre deux points situés dans la Communauté en traversant le territoire helvétique, qu'elles soient expédiées directement, avec ou sans transbordement en Suisse, ou qu'elles soient réexpédiées de Suisse, éventuellement après dépôt en douane.

En ce qui concerne la deuxième question, il résulterait du contexte de l'article 7 du règlement n° 304/71 qu'une lettre de voiture internationale délivrée dans un État membre aurait la valeur d'un document de transit communautaire interne, sauf si le bureau de douane de départ apposait le sigle T1. En outre, l'accord susvisé habiliterait les autorités suisses à délivrer des documents de transit communautaire interne sur présentation d'un document de transit communautaire

interne émis dans un État membre de la Communauté. En conséquence, sur la base d'une LV1 délivrée dans un État membre sur laquelle ne figurerait pas le sigle T1, et donc valable comme document de transit communautaire interne, les autorités suisses délivreraient, en cas de réexpédition dans le cadre de la procédure simplifiée prévue pour les marchandises voyageant par chemin de fer, une nouvelle LV1 ayant valeur de document de transit communautaire interne. Elles devraient à cet effet apposer dans la case 25 d'une telle lettre de voiture le sigle T2.

Dans l'hypothèse où la LV1 délivrée en Belgique n'était pas munie du sigle T1, le comportement des autorités suisses aurait donc été légal. Si, en revanche, ce sigle avait été apposé, il aurait été illégal.

La troisième question, selon la Commission, concernerait la responsabilité que le transport ferait naître à la charge des pays et des opérateurs. Il importerait de rappeler:

a) que la responsabilité pour le paiement d'une dette douanière naîtrait non pas du transport de marchandises, même si ce transport était couvert par un document irrégulier, mais d'autres causes qui seraient précisées dans la directive relative à l'obligation douanière;

b) qu'une responsabilité administrative ou pénale pourrait incomber à un opérateur du fait de l'utilisation consciente d'un faux document;

c) que si le bureau de douane belge de départ n'avait pas apposé le sigle T1 sur la LV1, une responsabilité de la Belgique serait concevable et qu'en effet, dans une opération de transit communautaire, le bureau de douane de départ aurait, entre autres tâches, celle de vérifier la position douanière des marchandises et si, par conséquent, celles-ci devaient circuler dans le cadre de la procédure simplifiée prévue pour les marchandises transportées par chemin de fer, le bureau de douane de départ devrait apposer le signe T1 sur la LV1; que cet aspect pourrait toutefois ne pas être pertinent aux fins de la décision à rendre.

La dernière question posée trouverait facilement une réponse dès lors que l'infraction ou l'irrégularité en question serait définie: elle consisterait dans le fait de mettre des marchandises non communautaires à la consommation sans que les droits objectivement exigibles aient été acquittés. Il serait clair qu'une telle infraction ou irrégularité aurait été commise en Italie et que le recouvrement des droits non payés devrait être effectué par ce pays.

III — Procédure orale

Le requérant au principal, M. C. Fioravanti, représenté par Me G. Leone, avocat au barreau de Milan, le gouvernement italien, représenté par M. A. Squillante, en qualité d'agent, assisté par M. O. Fiumara, avvocato dello Stato, et la Commission des Communautés européennes, représentée par son agent M. A. Prozzillo, ont été entendus en leurs observations orales à l'audience du 29 mai 1984.

L'avocat général a présenté ses conclusions à l'audience du 3 juillet 1984.

En droit

1 Par ordonnance du 20 avril 1983, parvenue à la Cour le 30 mai suivant, la Corte d'appello de Brescia a posé, en vertu de l'article 177 du traité CEE, quatre questions préjudicielles concernant l'interprétation de l'accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération suisse sur l'application de la réglementation relative au transit communautaire (JO L 249, p. 1) (ci-après l'accord) et du règlement n° 542/69 du Conseil, du 18 mars 1969, relatif au transit communautaire (JO L 77, p. 1.).

2 Ces questions ont été posées dans le cadre d'un litige opposant M. Claudio Fioravanti, agent en douane, appelant au principal à l'administration italienne des finances de l'État, défenderesse au principal.

3 Dans son ordonnance de renvoi, la corte d'appello expose que l'appelant au principal avait été chargé, en sa qualité d'agent en douane, de dédouaner trois lots de beurre d'origine et de provenance communautaires (Belgique). Il avait présenté, sur la base de la documentation reçue, formellement authentique et régulière, les déclarations d'importations définitives se rapportant à la marchandise. La marchandise avait donc été dédouanée au moyen de trois acquits de douane émis par la douane de Crémone, dans les magasins généraux Cariplo où elle avait été déposée.

4 Par la suite, la douane italienne a constaté que la marchandise, en provenance d'Australie, avait été introduite temporairement en Belgique en vue de sa transformation, ensuite expédiée de Belgique à une entreprise suisse dans le port franc de Genève La Praille, puis réexpédiée de ce port franc à la société Gormec srl à Crémone, et dédouanée par l'intermédiaire de l'appelant au principal.

5 Toujours selon l'ordonnance de renvoi, la douane suisse avait apposé sur les lettres de voiture internationales CIM, délivrées pour la réexpédition, le sigle T2 concernant le transit communautaire interne, par suite d'une prétendue erreur qui aurait découlé, d'une part, de la perte de l'exemplaire n° 3 des lettres de voiture émises en Belgique, sur lequel aurait dû être apposé le sigle indiquant l'origine communautaire ou extracommunautaire de la marchan-

dise en cours de transport et, d'autre part, de la considération que, selon les règlements en vigueur, à défaut du sigle T1 qui indique l'origine extracommunautaire de la marchandise, il s'agit de transit communautaire interne.

6 La douane italienne a donc calculé le montant dû au titre des prélèvements agricoles sur les lots en question en provenance de pays tiers, aux dates des différents bulletins d'importation, lequel s'élevait à 243 400 755 LIT. Elle a demandé à la société Gormec et, à titre subsidiaire, à M. Fioravanti, en qualité de responsable subsidiaire en vertu de l'article 41 de la loi douanière italienne, d'acquitter cette somme. La société Gormec n'ayant pas payé et les actes d'exécution qui lui avaient été adressés étant restés sans résultat, l'administration des finances a notifié à M. Fioravanti, le 17 mai 1977, une injonction en paiement de ladite somme de 243 400 755 LIT.

7 L'agent en douane a fait opposition devant le tribunal de Brescia. Il a fait valoir différents moyens de défense, notamment le défaut de compétence de l'administration financière qui a émis l'injonction, en faisant remarquer que l'infraction ou les irrégularités, concernant le transit communautaire en question, avaient été commises dans un autre État membre de la Communauté (la Belgique) ou dans un État adhérant à celle-ci aux fins considérées en vertu d'un accord international (la Suisse) et que, selon l'article 36 du règlement n° 542/69, «le recouvrement des droits et impositions éventuellement exigibles est poursuivi par cet État membre».

8 L'administration financière a observé que l'hypothèse prévue par la règle invoquée n'était pas réalisée en l'espèce. Elle soutient qu'il ne s'agissait pas de transport communautaire, c'est-à-dire entre États membres à travers la Suisse, mais de transport provenant d'un pays tiers, tel que la Suisse, dès lors que l'expédition de la marchandise de Genève à Crémone, effectuée par ordre d'une personne autre que l'expéditeur initial à partir de Montzen en Belgique et qui était le destinataire de cette expédition, était tout à fait indépendante de l'expédition initiale à partir de Montzen et que la condition essentielle à l'existence du transit communautaire, à savoir que la marchandise doive provenir d'un État membre de la Communauté, faisait donc défaut.

9 Le tribunal saisi ayant rejeté l'opposition de M. Fioravanti, ce dernier a interjeté appel. La Corte d'appello de Brescia, saisie de l'appel, a posé à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) En référence particulière aux articles 1 et 5 de l'accord entre la CEE et la Confédération suisse sur l'application de la réglementation relative au transit communautaire visée au règlement (CEE) n° 2812/82 du Conseil ainsi qu'aux autres dispositions spécifiques de cette réglementation, doit-on considérer comme transit communautaire celui qui se rapporte à des marchandises qui, expédiées de Belgique (douane de Montzen) à un destinataire déterminé dans le port franc de Genève La Praille (Suisse), sont réexpédiées par cette personne, par l'intermédiaire de la douane dudit port franc, à un autre destinataire à Crémone (Italie) et y sont définitivement importées?»

2) Dans l'hypothèse considérée, est-il légitime que la douane suisse délivre des lettres de voiture internationales CIM contenant des références aux lettres de voiture relatives à la phase précédente du transport, avec l'apposition du sigle T2 destiné à indiquer les transports communautaires internes, justifiée par l'affirmation (non prouvée, étant donné que l'on suppose que l'exemplaire n° 3 de ces documents a été perdu) selon laquelle les précédentes lettres de voiture ne contenaient aucun sigle et donc pas non plus le sigle T1, en l'absence duquel le transit communautaire doit être considéré comme interne et non pas comme externe, c'est-à-dire relatif à des marchandises ne provenant pas de pays extracommunautaires?

3) Vice versa, les marchandises étant de provenance extracommunautaire (en l'espèce, de l'Australie) et introduites en importation temporaire, donc sans l'accomplissement d'aucune obligation fiscale douanière, en Belgique, pays membre de la Communauté où le transport en question a eu son origine, ce transport, effectué avec les documents légitimant les transits communautaires internes, entraîne-t-il la responsabilité du pays (et des opérateurs) où l'expédition a été effectuée (Belgique) ou de celui où la réexpédition des marchandises a eu lieu (Suisse) et non pas de l'importation définitive réalisée sur la base de documents formellement réguliers (Italie)?

4) L'article 36 du règlement (CEE) n° 542/69 prévoyant que: 'quand il est constaté qu'au cours ou à l'occasion d'une opération de transit communautaire une infraction ou une irrégularité a été commise dans un État membre déterminé, le recouvrement des droits et autres impositions éventuellement exigibles est poursuivi par cet État membre . . .', et bien qu'en l'espèce l'infraction ait été constatée en Italie, la récupération des

droits de prélèvement agricole doit-elle être effectuée par l'État où le transport qualifié de communautaire interne a eu son origine ou par celui de la réexpédition effectuée et à l'égard des opérateurs concernés?»

10 La juridiction nationale part de la supposition que l'exemplaire n° 3 des lettres de voiture a été perdu. Toutefois, au cours de la procédure devant la Cour, M. Fioravanti a produit des copies photographiques de certains documents qui, selon lui, étaient les exemplaires n° 3 des lettres de voiture en cause, et qui portaient le sigle T2. S'il était établi que ces documents étaient les lettres de voiture émises en Belgique, on pourrait en conclure que lesdites lettres de voiture ne portaient pas le sigle T1 avec pour conséquence que la marchandise circulait sous la procédure de transit communautaire interne. Il appartient à la juridiction nationale de vérifier si tel était le cas en ce qui concerne la marchandise en question ou une part de celle-ci.

11 Selon les dispositions du règlement n° 542/69, les marchandises qui ne remplissent pas les conditions prévues aux articles 9 et 10 du traité circulent sous la procédure du transit communautaire externe. Les marchandises qui remplissent les conditions prévues aux articles 9 et 10 du traité circulent sous la procédure du transit communautaire interne. Ces dispositions ont été modifiées par des règlements ultérieurs, notamment, en ce qui concerne le transport par chemins de fer, par le règlement n° 304/71 de la Commission du 11 février 1971 (JO L 35, p. 31).

12 Pour circuler sous la procédure de transit communautaire externe, la marchandise doit faire l'objet d'une déclaration T1. Pour circuler sous la procédure de transit communautaire interne, la marchandise doit faire l'objet d'une déclaration T2. Les formulaires des déclarations sont confectionnés en liasses composées au moins des exemplaires suivants:

a) l'exemplaire pour le bureau de départ, exemplaire portant le n° 1;

b) l'exemplaire pour le bureau de destination, exemplaire portant le n° 2;

c) l'exemplaire de renvoi, exemplaire portant le n° 3;

d) l'exemplaire pour la statistique, exemplaire portant le n° 4.

Chaque exemplaire doit porter le sigle T1 lorsqu'il s'agit de transit communautaire externe ou le sigle T2 lorsqu'il s'agit de transit communautaire interne. Pour les marchandises transportées par chemins de fer, les documents d'accompagnement sont appelés «lettres de voiture (CIM)».

Sur la première question concernant l'accord et la notion de transit communautaire

13 M. Fioravanti, le gouvernement de la République italienne et la Commission, qui ont présenté des observations devant la Cour, sont d'accord pour répondre affirmativement à la première question.

14 Il est vrai qu'en vertu de l'article 7, paragraphe 1, du règlement n° 542/69, le régime de transit communautaire ne s'applique pas aux transports de marchandises effectués sous le régime du transit international par fer (convention TIF), à condition qu'ils aient débuté ou doivent se terminer à l'extérieur de la Communauté. Pour l'application de l'accord, le terme «Communauté» contenu dans cet article se réfère exclusivement à la Communauté économique européenne (article 2, paragraphe 2, de l'accord). Toutefois, en vertu de l'article 1er de l'accord, la réglementation relative au transit communautaire s'applique aux marchandises circulant entre deux points dans la Communauté, à travers le territoire suisse, qu'elles soient expédiées directement, avec ou sans transbordement en Suisse, ou réexpédiées de Suisse, le cas échéant après entreposage douanier. L'article 5 de l'accord précise les conditions de la délivrance de documents T2 ou T2L pour les marchandises qui sont réexpédiées de Suisse après entreposage douanier.

15 Il y a donc lieu de répondre à la première question que le transit de marchandises expédiées de Belgique à un destinataire déterminé dans le port franc de Genève La Praille (Suisse) et qui sont réexpédiées par cette personne, par l'intermédiaire de la douane dudit port franc, à un autre destinataire en Italie doit être considéré comme transit communautaire.

Sur la deuxième question concernant la délivrance des lettres de voiture T 2

16 La deuxième question vise à savoir si, et le cas échéant dans quelles conditions, la douane suisse peut délivrer des lettres de voiture internationales CIM, avec l'apposition du sigle T2 destiné à indiquer les transports communautaires internes. A cet égard, il y a lieu de rappeler qu'en vertu de l'article 6 de l'accord, les bureaux de douane suisses compétents sont habilités à assumer notamment les fonctions des bureaux de départ, de passage, de destination et de garantie. Sous réserve de certaines dispositions précisées dans l'accord, la délivrance, par un bureau de départ suisse de documents T2, est subordonnée à la présentation de documents T2 établis dans un État membre. Les bureaux de départ compétents des États membres sont habilités à délivrer des documents T1 ou T2 valables jusqu'à un bureau de destination suisse.

17 Il en résulte que lorsque la marchandise accompagnée de documents T2 établis dans un État membre est réexpédiée dans les conditions visées à l'article 5 de l'accord, le bureau de départ suisse est habilité à délivrer des documents T2 à destination d'un État membre. Comme la Commission l'expose dans ses observations écrites, il résulte du contexte de l'article 7 du règlement n° 304/71 qu'une lettre de voiture internationale délivrée dans un État membre a la valeur d'un document de transit communautaire interne, sauf si le bureau de départ appose dans la case 25 le sigle T1. En conséquence, sur la base d'une lettre de voiture internationale délivrée dans un État membre sur laquelle ne figure pas le sigle T1, et donc valable comme document de transit communautaire interne, les autorités suisses délivrent, en cas de réexpédition dans le cadre de la procédure simplifiée prévue pour les marchandises voyageant par chemins de fer, une nouvelle lettre de voiture internationale ayant valeur de document de transit communautaire interne. Elles doivent à cet effet apposer dans la case 25 d'une telle lettre de voiture le sigle T2. En revanche, en l'absence de l'exemplaire n° 3 de la lettre de voiture, ou lorsque cet exemplaire porte le sigle T1, les autorités suisses ne sont pas habilitées à délivrer une lettre de voiture portant le sigle T2.

18 Il y a donc lieu de répondre à la deuxième question que lorsque des marchandises en provenance d'un État membre sont accompagnées d'une lettre de voiture sur laquelle le sigle T2 est apposé par le bureau de l'État

membre d'expédition, ou sur laquelle le sigle T1 n'est pas apposé dans la case 25, le bureau de départ suisse est habilité, dans le cas d'une réexpédition à destination d'un État membre, à délivrer une nouvelle lettre de voiture, portant dans la case 25 le sigle T2. En l'absence de l'exemplaire n° 3 de la lettre de voiture, ou lorsque cet exemplaire porte le sigle T1, le bureau de départ suisse n'est pas habilité à délivrer une lettre de voiture portant le sigle T2.

Sur les troisième et quatrième questions concernant le recouvrement des droits

19 L'article 36, paragraphe 1, du règlement n° 542/69, en vigueur au moment des événements qui sont à la base du litige, dispose:

«1. Quand il est constaté qu'au cours ou à l'occasion d'une opération de transit communautaire une infraction ou une irrégularité a été commise dans un État membre, le recouvrement de droits et autres impositions éventuellement exigibles est poursuivi par cet État membre, conformément à ses dispositions législatives, réglementaires et administratives, sans préjudice de l'exercice des actions pénales.»

Cette disposition est applicable également à la Confédération suisse en vertu de l'accord.

20 M. Fioravanti soutient que lorsque la marchandise est arrivée en Italie, elle était accompagnée de lettres de voiture portant le sigle T2. Les autorités douanières italiennes auraient donc à juste titre admis la marchandise sans perception des droits de douane et prélèvements agricoles, aucune infraction ou irrégularité au sens du règlement n'ayant été commise en Italie.

21 La Commission estime que l'article 36 du règlement précité n'est pas applicable en l'espèce. Elle soutient que la mise en circulation dans un État membre de marchandises non communautaires, qui ne sont pas en libre pratique dans la Communauté, rend exigibles les droits de douane et autres impositions payables à l'occasion de leur mise en circulation. Cet événement s'est produit en Italie, et les droits et impositions doivent y être recouverts. Le simple fait d'apposer le sigle T2 sur les lettres de voiture accompagnant des marchandises non communautaires ne donnerait lieu à la perception d'aucun droit ou imposition. Pour cette raison, l'article 36 du règlement ne serait pas applicable.

22 Cette thèse de la Commission ne saurait être accueillie. L'économie du régime de transit communautaire interne nécessite une disposition réglant le cas où à la suite d'une irrégularité dans l'application du régime les droits et autres impositions exigibles ne seraient pas perçus. La Commission n'a pu indiquer à la Cour la nature des droits et impositions visés par la disposition en cause qui seraient exigibles en cas d'infraction ou d'irrégularité s'il ne s'agit pas des droits et impositions à la mise en circulation ou à l'exportation. Il y a donc lieu de conclure que l'article 36 du règlement vise une infraction ou une irrégularité commise à l'occasion d'une opération de transit communautaire, qui a entraîné la non-perception des droits ou autres impositions qui auraient dû être perçus.

23 Il y a donc lieu de répondre aux troisième et quatrième questions que lorsqu'en raison d'une infraction ou d'une irrégularité commise à l'occasion d'une opération de transit communautaire les droits et autres impositions exigibles ne sont pas perçus, le recouvrement de ces droits et impositions est poursuivi par l'État membre où l'infraction ou l'irrégularité a été commise, conformément aux dispositions législatives, réglementaires et administratives de cet État.

Sur les dépens

24 Les frais exposés par le gouvernement de la République italienne et la Commission des Communautés européennes, qui ont soumis des observations à la Cour, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement. La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction nationale, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens.

Par ces motifs,

LA COUR (quatrième chambre),

statuant sur les questions à elle soumises par la Corte d'appello de Brescia, par ordonnance du 20 avril 1983, dit pour droit:

1) **Le transit de marchandises expédiées de Belgique à un destinataire déterminé dans le port franc de Genève La Praille (Suisse) et qui sont réexpédiées par cette personne, par l'intermédiaire de la douane dudit**

port franc, à un autre destinataire en Italie doit être considéré comme transit communautaire.

2) Lorsque les marchandises en provenance d'un État membre sont accompagnées d'une lettre de voiture sur laquelle le sigle T2 est apposé par le bureau de l'État membre d'expédition, ou sur laquelle le sigle T1 n'est pas apposé dans la case 25, le bureau de départ suisse est habilité, dans le cas d'une réexpédition à destination d'un État membre, à délivrer une nouvelle lettre de voiture, portant dans la case 25 le sigle T2. En l'absence de l'exemplaire n° 3 de la lettre de voiture, ou lorsque cet exemplaire porte le sigle T1, le bureau de départ suisse n'est pas habilité à délivrer une lettre de voiture portant le sigle T2.

3) Lorsqu'en raison d'une infraction ou d'une irrégularité commise à l'occasion d'une opération de transit communautaire les droits et autres impositions exigibles ne sont pas perçus, le recouvrement de ces droits et impositions est poursuivi par l'État membre où l'infraction ou l'irrégularité a été commise, conformément aux dispositions législatives, réglementaires et administratives de cet État.

Bosco Pescatore

O'Keeffe Koopmans Bahlmann

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 27 novembre 1984.

Le greffier
par ordre

D. Louterman
administrateur

Le président de la quatrième chambre

G. Bosco