pénalement, d'utiliser des véhicules automobiles qui ont bénéficié d'un régime d'importation temporaire et qui sont donc exempts du paiement de la taxe sur la valeur ajoutée.

Koopmans O'Keeffe Bosco

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg le 9 octobre 1980.

Pour le greffier

J. A. Pompe

Greffier adjoint

Le président de la première chambre

T. Koopmans

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. FRANCESCO CAPOTORTI, PRÉSENTÉES LE 10 JUILLET 1980 [1]

Monsieur le Président,
Messieurs les Juges,

1. Commençons par résumer brièvement les faits qui sont à l'origine de la présente affaire préjudicielle.

M. Gerhard Fink, ressortissant de la république fédérale d'Allemagne, a confié, en 1976, à M. Giovanni Carciati, ressortissant italien résidant à Ravenne, une voiture immatriculée en Allemagne au nom de la firme Hermann Fink, afin de pouvoir en disposer en Italie à l'occasion de ses fréquents voyages d'affaires. En mars 1978, M. Carciati a été arrêté par des agents de la «Guardia di Finanza» alors qu'il conduisait la voiture en question et il a été cité devant l'autorité judiciaire pour avoir importé une voiture en Italie sans payer les impôts et les droits dus. En conséquence, il a dû comparaître devant le tribunal de Ravenne pour répondre de contrebande douanière, en liaison avec la violation des règles régissant l'impôt sur la valeur ajoutée.

Dans le cadre de cette affaire, le tribunal, par ordonnance du 23 novembre 1979, a posé à la Cour la question suivante:

«Les dispositions des articles 25, 216, 282, 287 et 339 du décret du président de la République n° 43 du 23 janvier 1973, envisagées en liaison avec la loi de ratification n° 1163 du 27 octobre 1957

1 — Traduit de l'italien.

relative à l'exécution de la convention internationale de New York du 4 juin 1954 et les articles 67, 69, 70 et 71 du décret du président de la République n° 633 du 26 octobre 1972, sont-elles contraires à la réglementation communautaire en matière de libre circulation des marchandises?»

2. Il nous semble opportun de résumer brièvement le contenu des règles internationales et italiennes que le juge de renvoi a rappelées dans son ordonnance.

L'article 2 de la convention de New York du 4 juin 1954 — ratifiée par tous les États membres des Communautés européennes — réglemente l'importation de véhicules automobiles en franchise temporaire; il établit, au paragraphe 1, que chacun des États contractants admet «en franchise temporaire ... les véhicules appartenant à des personnes qui ont leur résidence normale en dehors de son territoire et qui sont importés et utilisés pour leur usage privé à l'occasion d'une visite temporaire, soit par les propriétaires de ces véhicules, soit par d'autres personnes qui ont leur résidence normale en dehors de son territoire». L'article 216 du décret du président de la République n° 43 du 23 janvier 1973 («Texte Unique des dispositions législatives en matière douanière»), régit l'importation temporaire des véhicules routiers à usage privé en renvoyant à la convention de New York, et prévoit en particulier, à l'alinéa 2 que «les peines fixées pour le délit de contrebande restent applicables» lorsque les conditions prévues de ladite convention font défaut ou viennent à disparaître. Le même Texte Unique établit aussi la peine pécunière à infliger à quiconque détient des marchandises étrangères sans en démontrer la provenance légitime (article 282 en liaison avec l'article 25), ou donne, «en tout ou en partie, à des marchandises étrangères importées en franchise et avec réduction des droits ... (de frontière) une destination à un usage différent de celui pour lequel la franchise ou la réduction a été accordée» (article 287). Enfin, en ce qui concerne les droits non payés au montant desquels la sanction pécunière est proportionnée, le décret du président de la République n° 633 du 26 octobre 1972 relatif à l'institution et à la réglementation de la taxe sur la valeur ajoutée, établit que la taxe en question est appliquée notamment «sur les importations effectuées par quiconque» (article 1) et régit ensuite, de manière spécifique, dans les articles 67 à 70, le régime de la taxe sur les importations.

3. Nous savons que la Cour n'est pas compétente pour statuer, dans les recours fondés sur l'article 177 du traité CEE, sur la compatibilité de règles nationales déterminées avec le droit communautaire. Mais il est de jurisprudence constante qu'elle peut, devant une ordonnance de renvoi formulée de manière inexacte, identifier la question de droit communautaire en termes qui lui permettent de se prononcer. Dans notre cas, la question générale que le juge italien vous demande de résoudre est évidemment celle de l'interprétation des principes fondamentaux du traité CEE sur la libre circulation des marchandises, et en particulier des principes applicables au régime des importations, pour établir si ces règles font éventuellement obstacle à une

réglementation nationale qui, en assujettissant l'importation normale de véhicules au paiement de la taxe sur la valeur ajoutée, interdit aux résidents sur le territoire de l'État d'utiliser des véhicules qui ont bénéficié d'un régime d'importation temporaire, et donc de l'exemption de la taxe citée.

A notre avis, la réponse doit être négative, soit que l'on tienne compte de l'assujettissement des véhicules à la taxe à l'importation sur la valeur ajoutée, soit que l'on fasse référence aux limitations qu'une loi nationale établit pour l'usage d'un véhicule importé temporairement.

Du premier point de vue, il nous semble indiscutable qu'une application de la taxe sur la valeur ajoutée à l'importation de véhicules automobiles à usage privé ne peut donner lieu à aucun conflit avec les principes du traité. A cet égard, nous croyons qu'il est suffisant de rappeler que l'application de la taxe à l'importation sur la valeur ajoutée est explicitement prévue dans la deuxième directive du Conseil du 11 avril 1967 — 67/228/CEE — en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires. En effet, l'article 2 de cette directive établit que: «sont soumises à la taxe sur la valeur ajoutée ... b) les importations de biens».

Quant à l'interdiction imposée par un État membre aux personnes qui résident sur son territoire d'utiliser des véhicules importés temporairement en franchise, elle constitue — comme la défense de la Commission l'observe exactement — le seul moyen véritablement efficace pour prévenir les fraudes fiscales et assurer que les taxes sont payées dans le pays de destination des biens. En effet, il est tout à fait évident que, si l'on permettait également aux résidents dans l'État d'importation d'utiliser les véhicules automobiles importés en franchise temporaire, il serait très difficile de déterminer les cas de fraude.

Du reste, la sixième directive du Conseil n° 338 du 17 mai 1977, relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée, oblige les États membres à exempter de ladite taxe, les importations de biens soumis à un régime douanier d'admission temporaire «dans les conditions qu'ils (les États membres) fixent en vue de prévenir toute fraude, évasion et abus éventuels» (article 14). Cela montre que les États membres conservent un large pouvoir d'intervention en matière d'importation temporaire, précisément dans le but d'empêcher les fraudes fiscales, et qu'il s'agit d'un pouvoir pleinement compatible avec le principe de la liberté de circulation des marchandises.

La proposition de directive du Conseil relative aux franchises fiscales applicables à l'intérieur de la Communauté en matière d'importations temporaires de certains moyens de transports, présentée par la Commission le 30 octobre 1975 (JO CE C 267 du 21. 11. 1975, p. 8) confirme également cette constatation. En effet, cette proposition, à son article 3 (concernant l'importation temporaire de certains moyens de transport pour usage privé, y compris les véhicules routiers à moteur) prévoit que le particulier important ces biens «doit: aa) avoir sa résidence principale dans un État membre de la Communauté autre que celui de l'importation temporaire» et «bb) utiliser ces moyens de transport pour son usage privé»; en outre, ces moyens «ne peuvent être ni cédés ni loués dans l'État membre d'importation temporaire, ni prêtés à des résidents de

cet État». Des limitations analogues sont prévues à l'article 4 de la même proposition pour l'utilisation de voitures à usage professionnel importées temporairement.

La réglementation communautaire dérivée en cours d'élaboration contient donc des limitations à l'usage des véhicules importés en franchise temporaire, qui correspondent substantiellement à celles qui sont prévues dans la règle citée de la convention de New York.

Enfin, il ne nous semble pas qu'il existe d'arguments permettant de mettre en doute le pouvoir d'un État membre de sanctionner pénalement l'inobservation de la réglementation nationale relative à l'importation temporaire de véhicules automobiles. En effet, une fois que l'on a reconnu que des dispositions du genre de celles qui sont en vigueur en Italie sont compatibles avec les règles de l'ordre juridique communautaire, il entre dans la compétence des États membres de considérer, le cas échéant, l'inobservation de cette réglementation comme un délit.

4. Pour toutes ces considérations, nous proposons de répondre de la manière suivante à la question adressée à la Cour par le tribunal de Ravenne par l'ordonnance du 26 novembre 1979:

Les règles du traité CEE relatives à la libre circulation des marchandises ne font pas obstacle à ce qu'une réglementation nationale impose aux résidents sur le territoire d'un État membre l'interdiction, sanctionnée pénalement, d'utiliser des véhicules automobiles qui ont bénéficié d'un régime d'importation temporaire et qui sont donc exempts du paiement de la taxe sur la valeur ajoutée.