ARRÊT DE LA COUR (quatrième chambre)

16 juin 2011 *

Dans l'affaire C-351/10,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Verwaltungsgerichtshof (Autriche), par décision du 24 juin 2010, parvenue à la Cour le 12 juillet 2010, dans la procédure

Zollamt Linz Wels

contre

Laki DOOEL,

LA COUR (quatrième chambre),

composée de M. J.-C. Bonichot, président de chambre, MM. K. Schiemann, L. Bay Larsen, M^me^ C. Toader (rapporteur) et M. E. Jarašiūnas, juges,

* Langue de procédure: l'allemand.

avocat général: M. N. Jääskinen,
greffier: M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées:

— pour Laki DOOEL, par M^e R. Burghofer, Rechtsanwalt,

— pour le gouvernement autrichien, par M^me C. Pesendorfer, en qualité d'agent,

— pour le gouvernement hellénique, par M^mes K. Paraskevopoulou et I. Pouli, ainsi que par M. I. Bakopoulos, en qualité d'agents,

— pour la Commission européenne, par M. A. Caeiros et M. B.-R. Killmann, en qualité d'agents,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation des articles 555, paragraphe 1, sous c), et 558, paragraphe 1, du règlement (CEE) nº 2454/93 de la Commission, du 2 juillet 1993, fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) nº 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire (JO L 253, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE) nº 993/2001 de la Commission, du 4 mai 2001 (JO L 141, p. 1, ci-après le «règlement d'application»), ainsi que de l'article 61 de la directive 2006/112/CE du Conseil, du 28 novembre 2006, relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (JO L 347, p. 1, ci-après la «directive 'TVA'»).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant le Zollamt Linz Wels (bureau de douanes de Linz Wels) à Laki DOOEL (ci-après «Laki»), entreprise de transport établie dans l'ancienne République yougoslave de Macédoine, au sujet des droits de douane et de la taxe sur la valeur ajoutée (ci-après la «TVA») à l'importation réclamés à cette entreprise pour l'importation d'un véhicule et d'une remorque dans le territoire de l'Union, sous le régime d'admission temporaire en exonération totale des droits à l'importation.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

Le code des douanes

3 Les dispositions du titre IV, chapitre 2, section 3, F, du règlement (CEE) nº 2913/92 du Conseil, du 12 octobre 1992, établissant le code des douanes communautaire (JO L 302, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE) nº 2700/2000 du Parlement européen et du Conseil, du 16 novembre 2000 (JO L 311, p. 17, ci-après le «code des douanes»), fixent les règles relatives au régime d'admission temporaire en exonération totale des droits à l'importation.

4 L'article 137 du code des douanes, figurant sous ce titre IV, dispose:

«Le régime de l'admission temporaire permet l'utilisation dans le territoire douanier de la Communauté, en exonération totale ou partielle des droits à l'importation et sans qu'elles soient soumises aux mesures de politique commerciale, des marchandises non communautaires destinées à être réexportées, sans avoir subi des modifications, exception faite de leur dépréciation normale par suite de l'usage qui en est fait.»

5 Le titre VII, chapitre 2, du code des douanes contient les dispositions relatives à la naissance de la dette douanière.

6 L'article 204 du code des douanes, figurant sous ce titre VII, prévoit:

«1. Fait naître une dette douanière à l'importation:

a) l'inexécution d'une des obligations qu'entraîne pour une marchandise passible de droits à l'importation son séjour en dépôt temporaire ou l'utilisation du régime douanier sous lequel elle a été placée

ou

b) l'inobservation d'une des conditions fixées pour le placement d'une marchandise sous ce régime ou pour l'octroi d'un droit à l'importation réduit ou nul en raison de l'utilisation de la marchandise à des fins particulières,

[…]

2. La dette douanière naît soit au moment où cesse d'être remplie l'obligation dont l'inexécution fait naître la dette douanière, soit au moment où la marchandise a été placée sous le régime douanier considéré lorsqu'il apparaît *a posteriori* que l'une des conditions fixées pour le placement de ladite marchandise sous ce régime ou pour l'octroi du droit à l'importation réduit ou nul en raison de l'utilisation de la marchandise à des fins particulières n'était pas réellement satisfaite.»

7 L'article 215 du code des douanes dispose:

«1. La dette douanière prend naissance:

— au lieu où se produisent les faits qui font naître cette dette,

[…]»

Le règlement d'application

8 L'article 232 du règlement d'application édicte les règles relatives au régime d'admission temporaire en exonération totale notamment des moyens de transport. Il se lit comme suit:

«1. Lorsqu'ils ne font pas l'objet d'une déclaration écrite ou verbale sont considérés comme déclarés pour l'admission temporaire par l'acte visé à l'article 233, sous réserve des dispositions de l'article 579:

[…]

b) les moyens de transport visés aux articles 556 à 561;

[…]»

9 Le titre III, chapitre 5, section 2, sous-section 1, du règlement d'application, contenant les articles 555 à 562, fixe les conditions pour l'exonération totale des droits à l'importation en ce qui concerne les moyens de transport relevant du régime douanier de l'admission temporaire.

10 L'article 555 du règlement d'application dispose:

«1. Aux fins de la présente sous-section, on entend par:

[…]

c) 'trafic interne': le transport de personnes embarquées ou de marchandises chargées dans le territoire douanier de la Communauté pour être débarquées ou déchargées à l'intérieur de ce territoire.

[…]»

11 L'article 558 de ce règlement prévoit:

«1. L'exonération totale des droits à l'importation est accordée pour les moyens de transport routiers et ferroviaires ainsi que ceux affectés à la navigation aérienne, maritime et fluviale, lorsqu'ils sont:

[…]

c) en cas d'usage commercial de moyens de transport autres que ferroviaires, utilisés exclusivement pour un transport qui commence ou se termine en dehors du territoire douanier. Toutefois, ils peuvent être utilisés en trafic interne, dès lors que les dispositions en vigueur dans le domaine des transports, concernant notamment les conditions d'accès et d'exécution de ceux-ci, en prévoient la possibilité.

[…]»

La directive «TVA»

12 En ce qui concerne la TVA à l'importation de biens, l'article 61 de la directive «TVA» prévoit:

«Par dérogation à l'article 60, lorsqu'un bien qui n'est pas en libre pratique relève depuis son introduction dans la Communauté de l'un des régimes ou de l'une des situations visés à l'article 156 ou d'un régime d'admission temporaire en exonération totale de droits à l'importation ou de transit externe, l'importation de ce bien est effectuée dans l'État membre sur le territoire duquel le bien sort de ces régimes ou situations.

[…]»

Le régime d'autorisation «CEMT»

13 Par une résolution du 14 juin 1973, le conseil de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), qui est composée de 42 membres, parmi lesquels figurent tous les États membres de l'Union, a institué un système de contingent de

transport international de marchandises par route entre les États membres. Ce système prévoit que les autorités compétentes peuvent délivrer une autorisation sur la base de chaque contingent national (ci-après l'«autorisation 'CEMT'»).

14 Il découle du formulaire relatif à cette autorisation, annexé au manuel d'utilisation dudit contingent, que celle-ci permet le transport commercial des marchandises entre les lieux de chargement et de déchargement situés dans des pays membres de ladite Conférence ainsi que la circulation des véhicules à vide sur tous les territoires de ces pays.

Le droit national

15 Il ressort de la décision de renvoi que, aux termes de l'article 7, paragraphe 1, de la loi sur le transport routier de marchandises (Güterbeförderungsgesetz, BGBl. 593/1995, ci-après le «GütbefG»), les transporteurs qui, en vertu de la réglementation applicable dans l'État sur le territoire duquel leur entreprise est établie, peuvent transporter des marchandises au moyen de véhicules à moteur et sont titulaires, entre autres, d'une autorisation «CEMT» ont le droit d'effectuer un transport vers ou à travers le territoire fédéral ou depuis des lieux situés sur le territoire fédéral vers l'étranger.

16 En vertu de l'article 9, paragraphe 1, du GütbefG, le transporteur est tenu de faire en sorte que, lors de tout transport transfrontalier de marchandises, les documents attestant des autorisations requises par l'article 7, paragraphe 1, de cette loi, dûment remplis et, le cas échéant, visés par l'autorité compétente, se trouvent à bord du véhicule. En outre, selon l'article 9, paragraphe 2, du GütbefG, le conducteur est tenu, lors de tout transport transfrontalier de marchandises et pendant toute la durée du trajet, de disposer de ces mêmes documents et de les présenter aux autorités de contrôle lorsque celles-ci le demandent.

Les faits au principal et les questions préjudicielles

17 Le 14 avril 2008, un véhicule avec remorque appartenant à Laki est entré à vide dans le territoire douanier de l'Union sous le régime d'admission temporaire, en exonération totale des droits à l'importation. Ce véhicule et sa remorque avaient fait l'objet d'une autorisation «CEMT» pour le transport de marchandises entre la Suède et l'Allemagne.

18 En Suède, ce véhicule a été chargé de marchandises à destination de l'Allemagne et de l'Autriche. Les marchandises acheminées en Allemagne ont été déchargées les premières. En Autriche, les autres marchandises ont été déchargées et ledit véhicule a été chargé de marchandises destinées à être transportées en Suède. Lors du franchissement de la frontière autrichienne, le même véhicule a fait l'objet d'un contrôle par les autorités douanières autrichiennes.

19 À l'issue de ce contrôle, le Zollamt Linz Wels a considéré que le véhicule en question ne disposait pas d'autorisation pour le transport de marchandises en Autriche et que, par conséquent, Laki avait méconnu les conditions d'admission temporaire de ce véhicule en exonération totale des droits à l'importation. Il a réclamé à cette entreprise des droits de douane, d'un montant de 7 524 euros, ainsi que la TVA à l'importation, d'un montant de 10 909 euros, pour ledit véhicule et sa remorque.

20 Laki a introduit un recours contre la décision du Zollamt Linz Wels devant l'Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz, en contestant la légalité de celle-ci. Cette juridiction a accueilli ce recours, en considérant que la dette douanière était née d'une infraction liée à l'absence d'autorisation en vue du transport de marchandises vers l'Autriche et que cette infraction avait été commise en Suède, dès lors que les marchandises concernées avaient été chargées dans cet État membre. Par conséquent, selon ladite juridiction, c'est aux autorités douanières suédoises qu'il incombait de réclamer les droits à l'importation en cause au principal.

21 Le Zollamt Linz Wels a introduit un recours contre la décision de l'Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz, devant le Verwaltungsgerichtshof.

22 Dans sa demande de décision préjudicielle, la juridiction de renvoi souligne que, en vertu de l'article 558, paragraphe 1, sous c), du règlement d'application, une exonération totale des droits à l'importation n'est accordée, pour les véhicules utilisés en trafic interne, que si les dispositions nationales dans le domaine des transports, concernant notamment les conditions d'accès et d'exécution de ceux-ci, permettent la circulation dans le territoire de l'État concerné.

23 Elle considère ainsi que, pour établir quelles sont les autorités compétentes pour constater une éventuelle violation de cette disposition du règlement d'application, il convient de définir la notion de trafic interne figurant dans ladite disposition.

24 Le Verwaltungsgerichtshof évoque, à cet égard, l'arrêt du 15 décembre 2004, Siig (C-272/03, Rec. p. I-11941), dans lequel la Cour aurait considéré que, aux fins d'établir si l'utilisation d'un véhicule répond aux conditions du régime de l'admission temporaire en exonération totale des droits à l'importation, l'élément déterminant est non pas la destination finale des marchandises, mais le transport effectué. La juridiction de renvoi souligne cependant que cet arrêt est relatif à l'interprétation de l'article 670 du règlement d'application dans sa version, en langue allemande, en vigueur antérieurement à celle résultant du règlement nº 993/2001, qui définissait le trafic interne comme étant «le transport […] de marchandises chargées à l'intérieur du territoire douanier de la Communauté et […] déchargées à l'intérieur de ce territoire», alors que l'article 555 du règlement d'application, en cause dans l'affaire au principal, définit le trafic interne comme étant «le transport […] de marchandises chargées dans le territoire douanier de la Communauté pour être […] déchargées à l'intérieur de ce territoire».

25 La juridiction de renvoi se demande si cette modification peut avoir des incidences sur la définition des critères de détermination de l'État dans lequel l'infraction a eu lieu et donc sur la désignation des autorités compétentes pour constater celle-ci. Elle pose notamment la question de savoir si ladite modification peut être interprétée comme un «resserrement» de la réglementation antérieure, en ce sens que le fait de charger des marchandises dans un véhicule en vue de leur transport, sans l'autorisation requise, et de commencer ce transport est déjà constitutif d'un trafic interne irrégulier et donc si la dette douanière prend naissance dans l'État où débute le transport. Elle souligne que la nouvelle définition de la notion de trafic interne, énoncée à l'article 555 du règlement d'application, pourrait également être interprétée comme assouplissant les conditions fixées par la réglementation antérieure, en ce sens que le trafic interne irrégulier serait constitué uniquement lorsque le transport et le déchargement dans l'État membre non couvert par l'autorisation sont accomplis. Selon une telle interprétation, la dette douanière ne naîtrait que dans l'État membre de destination des marchandises concernées.

26 Compte tenu de ces considérations, le Verwaltungsgerichtshof a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) Convient-il d'interpréter les dispositions combinées des articles 558, paragraphe 1, et 555, paragraphe 1, sous c), [du règlement d'application] en ce sens que l'utilisation irrégulière en trafic interne d'un moyen de transport est constituée dès le chargement et le début du transport lorsqu'une autorisation de trafic interne entre deux États membres a été accordée pour le véhicule utilisé commercialement, que le chargement a lieu dans l'un des deux États membres, mais que le lieu de destination (lieu de déchargement prévu) se situe dans un troisième État membre et qu'il n'a pas été accordé d'autorisation pour cet État membre?

2) En cas de réponse affirmative à la première question, convient-il d'interpréter les dispositions combinées des articles 204, paragraphe 1, sous a), et 215 du [code des

douanes] en ce sens que, dans ce cas, la dette douanière naît dans l'État membre de chargement et cet État membre est compétent pour percevoir les droits à l'importation alors que ce n'est que lors du déchargement qu'il sera établi que le transport a eu lieu vers un État membre pour lequel il n'a pas été accordé d'autorisation de trafic interne?

3) En cas de réponse affirmative à la première question, convient-il, par ailleurs, d'interpréter l'article 61 de la directive ['TVA'] en ce sens que, dans ce cas, l'importation est effectuée dans l'État membre de chargement et cet État membre est compétent pour percevoir la [TVA] à l'importation, alors que ce n'est que lors du déchargement qu'il sera établi que le transport a eu lieu vers un État membre pour lequel il n'a pas été accordé d'autorisation de trafic interne?»

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

27 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si les articles 555, paragraphe 1, et 558, paragraphe 1, sous c), du règlement d'application doivent être interprétés en ce sens que l'utilisation irrégulière d'un véhicule, immatriculé dans un État tiers, qui a été admis au trafic interne dans deux États membres de l'Union sous le régime d'admission temporaire en exonération totale des droits à l'importation prévu à l'article 137 du code des douanes, et qui a déchargé des marchandises dans un troisième État membre, en violation des règles de transport applicables dans celui-ci, doit être considérée comme constituée dès le chargement des marchandises ou bien au moment du déchargement de celles-ci.

28 Cette juridiction demande notamment quelles sont les autorités nationales compétentes pour percevoir, au sens de l'article 204 du code des douanes, les droits à l'importation pour un tel véhicule.

29 Pour désigner l'État membre dans lequel a eu lieu l'inexécution des obligations auxquelles est subordonné le bénéfice du régime d'admission temporaire d'un véhicule en exonération totale des droits à l'importation et l'État membre dans lequel le titulaire de celui-ci doit payer les droits de douanes, il convient de rappeler que, aux termes de l'article 558, paragraphe 1, sous c), du règlement d'application, une telle exonération est accordée pour les moyens de transport routiers non seulement lorsqu'ils sont utilisés exclusivement pour un transport qui commence ou se termine en dehors du territoire douanier, mais également lorsqu'ils sont utilisés en trafic interne, c'est-à-dire pour un transport de marchandises qui commence et se termine à l'intérieur du territoire douanier. Dans cette dernière hypothèse, le véhicule peut être utilisé pour le trafic interne uniquement si un tel transport n'est pas interdit par les dispositions nationales en vigueur, concernant notamment les conditions d'accès et d'exécution de celui-ci.

30 Par conséquent, l'exonération totale des droits de douanes pour un véhicule utilisé en trafic interne est soumise notamment à la condition que le transport des marchandises qu'il contient soit permis dans tous les États où ce véhicule circule.

31 En l'occurrence, il ressort de la décision de renvoi que le véhicule en cause au principal est entré à vide dans le territoire douanier de l'Union avec une autorisation «CEMT» pour le transport de marchandises entre la Suède et l'Allemagne et que, en Suède, il a été chargé de marchandises à destination non seulement de l'Allemagne, mais aussi de l'Autriche. Dans ce dernier État membre, le transporteur a, sans être titulaire de l'autorisation «CEMT», effectué le déchargement des marchandises concernées, puis chargé ce véhicule de marchandises destinées à être transportées en Suède.

32 Par conséquent, se pose la question de savoir si la compétence pour percevoir les droits à l'importation pour ledit véhicule revient aux autorités du Royaume de Suède, État membre dans lequel les marchandises concernées ont été chargées, ou bien aux autorités de la République d'Autriche, État membre dans lequel le véhicule circule en violation des dispositions nationales et lesdites marchandises ou une partie de celles-ci ont été déchargées de manière irrégulière.

33 Il ressort, d'une part, de l'article 204, paragraphe 1, sous a), du code de douanes que l'inexécution d'une des obligations auxquelles est subordonné le bénéfice du régime d'exonération des droits à l'importation d'une marchandise dans le territoire de l'Union fait naître une dette douanière et, d'autre part, dudit article 204, paragraphe 2, que cette dette naît au moment où l'une de ces obligations cesse d'être remplie. En outre, conformément à l'article 215 du code des douanes, la dette douanière prend naissance au lieu où se produisent les faits qui font naître celle-ci et donc, dans un cas tel que celui en cause au principal, au lieu où l'irrégularité a été commise.

34 Pour établir quelles sont les autorités compétentes pour percevoir les droits à l'importation pour le véhicule concerné, il convient donc de déterminer quel est l'acte qui a donné lieu à l'inexécution des obligations revenant au titulaire de ce véhicule, en plaçant celui-ci en dehors du régime du trafic interne. Il y a lieu, par conséquent, de constater si l'irrégularité consiste dans le chargement des marchandises à destination d'un État membre dans lequel le véhicule n'était pas autorisé à effectuer un transport commercial de marchandises ou si cette irrégularité se concrétise au moment du franchissement de la frontière de l'État membre dans lequel le véhicule circule en violation des dispositions nationales, ou encore lors du déchargement des marchandises dans le territoire de ce dernier État.

35 Ainsi qu'il a été relevé à juste titre par la Commission, aux fins de la naissance d'une dette douanière, la seule intention d'utiliser une marchandise placée sous le régime de l'admission temporaire autrement que dans le cadre des conditions auxquelles celui-ci est subordonné n'est pas en soi une infraction aussi longtemps que cette intention

ne se traduit pas par un acte ou une omission qui, objectivement, constitue une infraction aux règles applicables (voir, en ce sens, arrêt du 1er février 2001, D. Wandel, C-66/99, Rec. p. I-873, point 48).

36 Dès lors, pour constater l'irrégularité commise dans l'utilisation d'un véhicule exporté sous le régime d'exonération totale, il y a lieu de prendre en considération uniquement les opérations de transport effectuées par ce véhicule. Sont, partant, sans pertinence tant la destination finale des marchandises que, en général, les éventuelles intentions du titulaire de ce véhicule (voir, en ce sens, arrêt Siig, précité, point 20). Par conséquent, une irrégularité dans l'utilisation dudit véhicule doit être constatée par la seule prise en considération des trajets effectués par celui-ci.

37 Dans un cas tel que celui en cause au principal, il y a lieu de constater que l'irrégularité s'est concrétisée lorsque le véhicule concerné est sorti effectivement du régime du trafic interne pour lequel il avait été admis sur le territoire de l'Union, en effectuant, dans le territoire de la République d'Autriche, un transport commercial qui ne correspondait plus à celui prévu par l'autorisation «CEMT» et ne satisfaisait pas aux conditions auxquelles se trouve subordonné un tel transport en vertu des dispositions en vigueur dans cet État. La circonstance que les marchandises chargées dans ce véhicule en Suède étaient destinées à être transportées en Autriche, sans que le transporteur soit titulaire de cette autorisation, ne constituait pas une irrégularité tant que ce véhicule n'avait pas franchi la frontière de ce dernier État membre, dans lequel il ne pouvait effectuer un transport commercial.

38 La juridiction de renvoi souligne que l'article 670 du règlement d'application, dans sa version antérieure à celle applicable à l'affaire au principal, laquelle a été interprété par la Cour, dans l'arrêt Siig, précité, définissait le trafic interne comme étant «le transport […] de marchandises chargées à l'intérieur du territoire douanier de la Communauté et […] déchargées à l'intérieur de ce territoire». En revanche, l'article 555 du règlement d'application, actuellement en vigueur, définit le trafic interne comme étant «le transport […] de marchandises chargées dans le territoire douanier de la Communauté pour être […] déchargées à l'intérieur de ce territoire». Cette juridiction

se demande si une telle modification a des incidences sur la définition des critères de détermination de l'État dans lequel l'infraction a eu lieu et donc sur la désignation des autorités compétentes pour constater celle-ci. Elle s'interroge sur le point de savoir s'il résulterait de cette modification du texte une introduction, dans la définition du trafic interne, d'un élément intentionnel.

39 À cet égard, ainsi que l'ont relevé le gouvernement autrichien et la Commission, la modification, dans certaines versions linguistiques du règlement d'application, des termes utilisés pour définir la notion de trafic interne par rapport à ceux qui figuraient audit article 670 n'altère pas le contenu de cette disposition. En effet, selon une jurisprudence constante, en cas de divergences entre diverses versions linguistiques d'un texte de l'Union, la disposition en cause doit être interprétée en fonction de l'économie générale et de la finalité de la réglementation dont elle constitue un élément (voir, notamment, arrêt du 29 avril 2010, M e.a., C-340/08, Rec. p. I-3913, point 44). Ainsi qu'il ressort du point 35 du présent arrêt, une interprétation dudit article 555 qui fonderait la constatation de l'irrégularité sur l'intention du transporteur serait incompatible avec l'économie de la réglementation dans laquelle s'inscrit cette disposition.

40 En outre, il convient de relever que la modification littérale de la disposition relevée par la juridiction de renvoi se retrouve seulement dans certaines versions linguistiques du règlement d'application, la grande majorité de celles-ci n'ayant pas amendé cette phrase de l'article 670 du règlement d'application.

41 Il résulte de l'ensemble des considérations qui précèdent qu'il convient de répondre à la première question que les articles 555, paragraphe 1, et 558, paragraphe 1, sous c), du règlement d'application doivent être interprétés en ce sens que l'irrégularité dans l'utilisation d'un véhicule importé dans l'Union sous le régime d'exonération totale des droits de douanes et utilisé en trafic interne doit être considérée comme constituée au moment du franchissement de la frontière de l'État membre dans lequel le véhicule

circule en violation des dispositions nationales dans le domaine du transport, c'est-à-dire en l'absence d'autorisation de décharger de l'État membre du déchargement, les autorités de cet État étant compétentes pour percevoir lesdits droits.

Sur les deuxième et troisième questions

42 Eu égard à la réponse apportée à la première question, il n'y a pas lieu pour la Cour de répondre aux deuxième et troisième questions, celles-ci n'ayant, en effet, été posées par la juridiction de renvoi que dans l'éventualité où une réponse affirmative serait apportée à la première question.

Sur les dépens

43 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (quatrième chambre) dit pour droit:

Les articles 555, paragraphe 1, et 558, paragraphe 1, sous c), du règlement (CEE) nº 2454/93 de la Commission, du 2 juillet 1993, fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) nº 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire, tel que modifié par le règlement (CE) nº 993/2001 de

la Commission, du 4 mai 2001, doivent être interprétés en ce sens que l'irrégularité dans l'utilisation d'un véhicule importé dans l'Union européenne sous le régime d'exonération totale des droits de douanes et utilisé en trafic interne doit être considérée comme constituée au moment du franchissement de la frontière de l'État membre dans lequel le véhicule circule en violation des dispositions nationales dans le domaine du transport, c'est-à-dire en l'absence d'autorisation de décharger de l'État membre du déchargement, les autorités de cet État étant compétentes pour percevoir lesdits droits.

Signatures