SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta)

de 16 de junio de 2011 *

En el asunto C-351/10,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 CE, por el Verwaltungsgerichtshof (Austria), mediante resolución de 24 de junio de 2010, recibida en el Tribunal de Justicia el 12 de julio de 2010, en el procedimiento entre

Zollamt Linz Wels

y

Laki DOOEL,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

integrado por el Sr. J.-C. Bonichot, Presidente de Sala, y los Sres. K. Schiemann y L. Bay Larsen, la Sra. C. Toader (Ponente) y el Sr. E. Jarašiūnas, Jueces;

* Lengua de procedimiento: alemán.

Abogado General: Sr. N. Jääskinen;
Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre de Laki DOOEL, por el Sr. R. Burghofer, Rechtsanwalt;

— en nombre del Gobierno austriaco, por la Sra. C. Pesendorfer, en calidad de agente;

— en nombre del Gobierno helénico, por las Sras. K. Paraskevopoulou y I. Pouli, y por el Sr. I. Bakopoulos, en calidad de agentes;

— en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. A. Caeiros y el Sr. B.-R. Killmann, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 555, apartado 1, letra c), y 558, apartado 1, del Reglamento (CEE) nº 2454/93 de la Comisión, de 2 de julio de 1993, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) nº 2913/92 del Consejo por el que se establece el Código aduanero comunitario (DO L 253, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) nº 993/2001 de la Comisión, de 4 de mayo de 2001 (DO L 141, p. 1) (en lo sucesivo, «Reglamento de aplicación»), así como el artículo 61 de la Directiva 2006/112/CE del Consejo, de 28 de noviembre de 2006, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido (DO L 347, p.1; en lo sucesivo, «Directiva IVA»).

2 Dicha petición se formuló en el marco de un litigio entre el Zollamt Linz Wels (aduana de Linz Wels) y Laki DOOEL (en lo sucesivo, «Laki»), empresa de transportes domiciliada en la Antigua República Yugoslava de Macedonia, en relación con los derechos de aduana y del impuesto sobre el valor añadido (en lo sucesivo, «IVA») a la importación demandados a esta empresa por la importación de un vehículo y de un remolque en el territorio de la Unión, al amparo de un régimen de importación temporal con exención total de derechos de importación.

Marco jurídico

El Derecho de la Unión

El Código aduanero

3 Las disposiciones del título IV, capítulo 2, sección 3, parte F, del Reglamento (CEE) nº 2913/92 del Consejo, de 12 de octubre de 1992, por el que se aprueba el Código aduanero comunitario (DO L 302, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) nº 2700/2000 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de noviembre de 2000 (DO L 311, p. 17; en lo sucesivo, «Código aduanero»), fijan las normas relativas al régimen de importación temporal con exención total de derechos de importación.

4 El artículo 137 del Código aduanero, recogido en el título IV, tiene el siguiente tenor:

«El régimen de importación temporal permitirá el uso en el territorio aduanero de la Comunidad, con exención total o parcial de los derechos de importación, y sin que estén sometidas a medidas de política comercial, de las mercancías no comunitarias destinadas a ser reexportadas sin haber sufrido modificaciones, a excepción de su depreciación normal causada por el uso que se haga de ellas.»

5 El título VII, capítulo 2, del Código aduanero recoge las disposiciones relativas al nacimiento de la deuda aduanera.

6 El artículo 204, del Código aduanero, comprendido en dicho título VII, prevé:

«1. Dará origen a una deuda aduanera de importación:

a) el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones a que quede sujeta una mercancía sometida a derechos de importación como consecuencia de su estancia en depósito temporal o de la utilización del régimen aduanero en el que se encuentre,

o

b) la inobservancia de cualquiera de las condiciones señaladas para la concesión de tal régimen o para lo concesión de un derecho de importación reducido o nulo por la utilización de la mercancía para fines especiales,

[...]

2. La deuda aduanera se originará o bien en el momento en que deje de cumplirse la obligación cuyo incumplimiento da lugar al origen de la deuda aduanera, bien en el momento en que se ha incluido la mercancía en el régimen aduanero considerado cuando *a posteriori* se descubra que no se cumplía efectivamente alguna de las condiciones establecidas para la inclusión de dicha mercancía en el régimen o para la concesión del derecho de importación reducido o nulo por la utilización de la mercancía para fines especiales.»

7 El artículo 215 del Código aduanero dispone:

«1. La deuda aduanera se originará en el lugar en que se produzcan los hechos que originen esta deuda.

[...]»

El Reglamento de aplicación

8 El artículo 232 del Reglamento de aplicación establece las normas relativas al régimen de importación temporal con exención total de los medios de transporte. El artículo tiene el siguiente tenor:

«1. Cuando no sean objeto de una declaración escrita o verbal, se considerarán declarados para su importación temporal por el acto contemplado en el artículo 233, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 579:

[...]

b) los medios de transporte mencionados en los artículos 556 a 561;

[...].»

9 El título III, capítulo 5, sección 2, subsección 1, del Reglamento de aplicación, que recoge los artículos 555 a 562, fija las condiciones para la exención total de derechos de importación en lo referente a los medios de transporte con arreglo al régimen aduanero de importación temporal.

10 El artículo 555 del Reglamento de aplicación dispone:

«1. A efectos de la presente subsección, se entenderá por:

[...]

c) "tráfico interior": el transporte de personas embarcadas o de mercancías cargadas dentro del territorio aduanero de la Comunidad para ser desembarcadas o descargadas dentro de dicho territorio.

[...]»

11 El artículo 558 de dicho Reglamento prevé:

«1. Se concederá la exención total de derechos de importación a los medios de transporte ferroviarios, por carretera y a los destinados a la navegación aérea, marítima y fluvial, cuando:

[...]

c) en caso de uso comercial de medios de transporte distintos de los ferroviarios, sean utilizados exclusivamente para un transporte que comience o termine fuera del territorio aduanero de la Comunidad. Podrán ser utilizados en el tráfico interior cuando las disposiciones vigentes en el ámbito de los transportes, especialmente las relativas a las condiciones de acceso y ejecución, prevean esa posibilidad.

[...]»

La Directiva IVA

12 En lo referente al IVA a la importación de bienes, el artículo 61 de la Directiva IVA prevé:

«No obstante lo dispuesto en el artículo 60, cuando un bien que no se encuentre en libre práctica esté, desde su introducción en la Comunidad, al amparo de alguno de los regímenes o situaciones contemplados por el artículo 156 o en régimen de importación temporal con exención total de derechos de importación o del tránsito externo, la importación de dicho bien se considerará efectuada en el Estado miembro en cuyo territorio el bien abandona esos regímenes o situaciones.

[...]»

El régimen de autorización «CEMT»

13 Mediante resolución de 14 de junio de 1973, el Consejo de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT), compuesto por cuarenta y dos miembros entre los cuales se incluyen todos los Estados miembros, instauró un sistema de contingentes

de transporte internacional de mercancías por carretera entre los Estados miembros. Este sistema prevé que las autoridades competentes podrán expedir una autorización con arreglo a las distintas contingencias nacionales (en lo sucesivo, «autorización "CEMT"»).

14 Se desprende del formulario de declaración relativo a esta autorización, anejo al manual de utilización del mencionado contingente, que ésta permite el transporte comercial de mercancías entre los lugares de carga y descarga situados en los países miembros de dicha conferencia, así como la circulación de vehículos en vacío en los territorios de estos países.

Derecho nacional

15 De la resolución de remisión se desprende que, en virtud del artículo 7, apartado 1, de la Ley del transporte de mercancías (Güterbeförderungsgesetz, BGBl. 593/1995, en lo sucesivo, «GütbefG»), las empresas que, con arreglo a la legislación del Estado miembro en el que estén establecidas, sean titulares de una autorización para el transporte de mercancías por carretera y posean, entre otros requisitos, una autorización «CEMT», pueden efectuar el transporte hasta el territorio austriaco o atravesando el territorio austriaco, o desde lugares situados dentro del territorio austriaco hasta el extranjero.

16 En virtud del artículo 9, apartado 1, de la GütbefG, el empresario debe asegurarse de que en todo transporte transfronterizo de mercancías y durante todo el recorrido, se lleven los documentos que acreditan las autorizaciones mencionadas en el artículo 7, apartado 1, correctamente cumplimentadas y, en su caso, validadas. Además, según el artículo 9, apartado 2, de la GütbefG, en todo transporte transfronterizo de mercancías y durante todo el recorrido, el conductor debe llevar en el vehículo los documentos que acreditan las autorizaciones mencionadas, correctamente cumplimentados y, en su caso, validados, y presentarlos a las autoridades de inspección cuando le sea requerido.

Antecedentes de hecho del litigio principal y cuestiones prejudiciales

17 El 14 de abril de 2008, un camión articulado perteneciente a la empresa Laki entró vacío en el territorio aduanero de la Unión al amparo de un régimen de importación temporal con exención total de derechos de importación. Dicho vehículo y su remolque habían sido objeto de una autorización «CEMT» con la finalidad de efectuar transportes entre Suecia y Alemania.

18 En Suecia se cargaron en el vehículo mercancías con destino a Alemania y Austria. Las mercancías transportadas a Alemania fueron descargadas en primer lugar. Se procedió a la descarga del resto de las mercancías en Austria, y dicho vehículo fue cargado nuevamente de mercancías con destino a Suecia. Al cruzar la frontera austriaca, dicho vehículo fue inspeccionado por las autoridades aduaneras austriacas.

19 A raíz de dicha inspección, el Zollamt Linz Wels consideró que el vehículo no disponía de autorización para el transporte de mercancías a Austria y, por consecuencia, Laki había incumplido los requisitos de importación temporal de dicho vehículo con exención total de derechos de importación. El Zollamt Linz Wels reclamó a esta empresa por dicho vehículo y su remolque una cantidad de 7.524 euros en concepto de derechos de aduana y una cantidad de 10.909 euros, en concepto de IVA a las importaciones.

20 Laki interpuso un recurso contra la resolución del Zollamt Linz Wels ante el Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz, impugnando la legalidad de ésta. Dicho órgano jurisdiccional estimó el recurso, al considerar que la deuda aduanera se originó debido a una infracción por la falta de autorización para el transporte de mercancías hacia Austria y que esta infracción fue cometida en Suecia, ya que, las mercancías en cuestión habían sido cargadas en este Estado miembro. En consecuencia, según dicho órgano jurisdiccional, correspondía a las autoridades suecas reclamar los derechos de importación controvertidos en el litigio principal.

21 El Zollamt Linz Wels presentó un recurso contra la resolución del Unabhängiger Finanzsenat, Auβenstelle Linz ante el Verwaltungsgerichtshof.

22 El órgano jurisdiccional remitente subraya en su petición de decisión prejudicial que, en virtud del artículo 558, apartado 1, letra c), del Reglamento de aplicación, para los vehículos utilizados en el tráfico interior, solamente se prevé una exención total de derechos de importación si las disposiciones nacionales en el ámbito del transporte, especialmente las relativas a las condiciones de acceso y ejecución de éstos, permiten la circulación en el territorio del Estado en cuestión.

23 Por tanto, el órgano jurisdiccional remitente considera que, para establecer cuáles son las autoridades competentes para declarar un incumplimiento eventual de dicha disposición del Reglamento de aplicación, conviene definir en primer lugar el concepto de tráfico interior recogido en dicha disposición.

24 A este respecto, el Verwaltungsgerichtshof evoca la sentencia de 15 de diciembre de 2004, Siig (C-272/03, Rec. p. I-11941), en la cual el Tribunal de Justicia consideró que, con el fin de establecer si la utilización de un vehículo responde a las condiciones del régimen de importación temporal con exención total de derechos de importación, el elemento determinante no es el destino final de las mercancías, sino el transporte efectuado. Sin embargo, el órgano jurisdiccional remitente señala que esa sentencia se refiere a la interpretación del artículo 670 del Reglamento de aplicación en su versión vigente, en lengua alemana, con anterioridad a la adopción del Reglamento nº 993/2001, en la que define el tráfico interior como «el transporte [...] de mercancías cargadas dentro del territorio aduanero de la Comunidad [...] descargadas dentro de dicho territorio», si bien el artículo 555 del Reglamento de aplicación de que se trata en el asunto principal, define el tráfico interior como «el transporte [...] de mercancías cargadas dentro del territorio aduanero de la Comunidad para ser [...] descargadas dentro de dicho territorio».

25 El órgano jurisdiccional remitente se pregunta si esta modificación puede incidir a la hora de fijar los criterios de determinación del Estado en el cual la infracción ha tenido lugar y, por tanto, sobre la designación de las autoridades competentes para declarar dicha infracción. Se plantea la cuestión de si dicha Directiva puede interpretarse como una «intensificación» de la legislación anterior al presente asunto, en el sentido de que el hecho de cargar mercancías en un vehículo para transportarlas, sin la autorización requerida, y de comerciar con este transporte, constituye un tráfico interior indebido y, por tanto el nacimiento de la deuda aduanera se produce en el Estado donde comienza el transporte. Señala además que la nueva definición del concepto de tráfico interior recogida en el artículo 555 del Reglamento de aplicación, puede ser igualmente interpretada como flexibilización de los requisitos fijados por la legislación anterior al presente asunto, en el sentido de que el tráfico interior indebido solamente tendría lugar en el supuesto de que el transporte y la descarga sean realizados en el Estado miembro no cubierto por la autorización. Según esta interpretación, la deuda aduanera nacería en el Estado miembro destinatario de las mercancías en cuestión.

26 A la vista de estas consideraciones, el Verwaltungsgerichtshof decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 558, apartado 1, en relación con el artículo 555, apartado 1, letra c), [del Reglamento de aplicación], en el sentido de que existe una inutilización indebida de un medio de transporte en el tráfico interior desde el momento de la carga e inicio del transporte, cuando al vehículo de uso comercial le ha sido concedida una autorización para el tráfico interior entre dos Estados miembros y la carga tiene lugar en uno de los dos Estados miembros pero el lugar de destino (lugar de descarga previsto) se encuentra en un Estado miembro diferente para el que no se ha concedido ninguna autorización?

2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿debe interpretarse el artículo 204, apartado 1, letra a), en relación con el artículo 215 [del Código

aduanero], en el sentido de que en ese caso la deuda aduanera se origina en el Estado miembro de carga y éste es competente para percibir los derechos de importación, a pesar de que hasta el momento de la descarga no se comprueba que el transporte se ha realizado a un Estado miembro para el que no se ha concedido autorización de tráfico interior?

3) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿debe interpretarse el artículo 61 de la "Directiva IVA", en el sentido de que en la situación descrita la importación se produce en el Estado miembro de carga y éste es el competente para percibir el IVA sobre las importaciones, a pesar de que hasta el momento de la descarga no se constata que el transporte se ha realizado a un Estado miembro para el que no se ha concedido autorización de tráfico interior?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión

27 Mediante su primera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 555, apartado 1, y 558, apartado 1, letra b), del Reglamento de aplicación deben ser interpretados en el sentido de que la utilización indebida de un vehículo, matriculado en un Estado tercero, que ha sido admitido en el tráfico interior de dos Estados miembros de la Unión bajo el régimen de importación temporal con exención total de derechos de importación previsto en el artículo 137 del Código aduanero, y que ha descargado mercancías en un tercer Estado miembro, infringiendo las normas en materia de transporte aplicables en éste, debe considerarse existente desde la carga de la mercancía o bien, desde el momento de la descarga de ésta.

28 Dicho órgano jurisdiccional pregunta, en esencia, cuáles son las autoridades nacionales competentes para percibir, en el sentido del artículo 204 del Código aduanero, los derechos de importación de dicho vehículo.

29 Procede recordar que para indicar el Estado miembro en el que ha tenido lugar el incumplimiento de las obligaciones a las que está supeditado el régimen de admisión temporal de un medio de transporte con exención total de derechos de importación y el Estado miembro en el que el titular de éste debe pagar los derechos de aduana, en virtud del artículo 558, apartado 1, letra c), del Reglamento de aplicación, dicha exención se concede a los medios de transporte por carretera no sólo cuando se utilizan exclusivamente para un transporte que comienza o termina fuera del territorio aduanero, sino también en caso de tráfico interior, es decir, para un transporte de mercancías que comienza y termina dentro del territorio aduanero. En este último supuesto, el vehículo puede ser utilizado en el tráfico interior únicamente si este transporte no se encuentra prohibido por las disposiciones nacionales vigentes, sobre condiciones de acceso y ejecución de éste.

30 En consecuencia, la exención total de derechos de aduana para un medio de transporte utilizado en el tráfico interior, está sometida al requisito de que el transporte de la mercancía contenida en él esté permitido en todos los Estados en los que el vehículo circule.

31 En el caso de autos, de la resolución de remisión se desprende que el vehículo controvertido en el litigio principal entró vacío en el territorio aduanero de la Unión con una autorización «CEMT» para el transporte de mercancías entre Suecia y Alemania y que en Suecia fue cargado de mercancías con destino no sólo a Alemania, sino también a Austria. En Austria el transportista, que no era titular de la autorización «CEMT», efectuó la descarga de las mercancías, y posteriormente cargó dicho vehículo con mercancías que debían ser transportadas a Suecia.

32 En consecuencia, se plantea la cuestión de si la competencia para percibir los derechos de importación por dicho vehículo corresponde a las autoridades del Reino de Suecia, Estado miembro en el que las mercancías fueron cargadas, o bien a las autoridades de la República de Austria, Estado miembro en el que el vehículo circuló infringiendo las disposiciones nacionales y dichas mercancías, o una parte de ellas, fueron descargadas de manera indebida.

33 Resulta del artículo 204, apartado 1, letra a), del Código aduanero, por una parte, que el incumplimiento de una de las obligaciones a las que está supeditada la concesión del régimen de exención de los derechos de importación de las mercancías en el territorio de la Unión origina el nacimiento de la deuda aduanera y, de dicho artículo 204, apartado 2, resulta por otra parte, que esta deuda se origina en el momento en que deje de cumplirse una de estas obligaciones. Además, en virtud del artículo 215 del Código aduanero, la deuda aduanera se originará en el lugar en que se produzcan los hechos que originen esta deuda, que en un caso como el controvertido en el litigio principal, es el lugar donde se ha cometido la irregularidad.

34 Es necesario determinar cuál es el acto que dio lugar al incumplimiento de las obligaciones del titular del vehículo, que situó a éste fuera del régimen de tráfico interior, para establecer cuáles son las autoridades competentes para percibir los derechos de importación del vehículo referido. Procede, pues, examinar si la irregularidad consiste en la carga de las mercancías con destino a un Estado miembro en el que el vehículo no poseía autorización para efectuar un transporte comercial de mercancías o si esta irregularidad se concretó en el momento del paso de la frontera del Estado miembro en el cual el vehículo circulaba infringiendo las disposiciones nacionales, o entonces, en el momento de descarga de mercancías en el territorio de este último Estado.

35 Como señaló acertadamente la Comisión, a efectos del nacimiento de una deuda aduanera, la mera intención de utilizar una mercancía sin sujetarse a las condiciones del régimen de importación temporal al margen de los requisitos a los que éste está sometido, no constituye en sí una infracción siempre y cuando esta intención no se materialice en un acto o una omisión que constituya objetivamente una infracción

de las normas aplicables (véase, en este sentido, sentencia de 1 de febrero de 2001, D. Wandel, C-66/99, Rec. p. I-873, apartado 48).

36 Por consiguiente, para declarar la irregularidad cometida en la utilización de un vehículo exportado bajo el régimen de exoneración total, procede tomar en consideración únicamente las operaciones de transporte efectuadas por dicho vehículo. Por tanto, carecen de pertinencia tanto el destino final de las mercancías como, en general, las intenciones eventuales del titular de este vehículo (véase, en este sentido, la sentencia Siig, antes citada, apartado 20). En consecuencia, debe constatarse una regularidad teniendo en consideración los trayectos efectuados por éste.

37 Procede declarar en un caso como el controvertido en el litigio principal que la irregularidad se concretó cuando el vehículo salió efectivamente del régimen de tráfico interior para el que había sido admitido en el territorio de la Unión, efectuando en la República de Austria un transporte comercial que no correspondía al previsto por la autorización «CEMT» y no cumplió los requisitos a los que estaba sometido en virtud de la legislación vigente en ese Estado. La circunstancia de que las mercancías cargadas en este vehículo en Suecia estuvieran destinadas a ser transportadas a Austria, sin que el transportista fuese titular de esta autorización, no constituye una irregularidad al no haber cruzado el vehículo la frontera de este último Estado miembro, en el que no estaba autorizado para realizar un transporte comercial.

38 El órgano jurisdiccional remitente subraya que el artículo 670 del Reglamento de aplicación en su versión anterior a la aplicable en el litigio principal, que fue interpretada por el Tribunal de Justicia en la sentencia Siig, antes citada, define el tráfico interior como «el transporte [...] de mercancías cargadas dentro del territorio aduanero de la Comunidad [...] o descargadas dentro de dicho territorio». Sin embargo, el artículo 555 del Reglamento de aplicación, actualmente en vigor, define el tráfico interior como «el transporte [...] de mercancías cargadas dentro del territorio aduanero de la Comunidad para ser [...] descargadas dentro de dicho territorio». El órgano

jurisdiccional remitente se pregunta si dicha modificación incide en la definición de los criterios de determinación del Estado en el que la infracción ha tenido lugar y por tanto, sobre la designación de las autoridades competentes para declarar esta infracción. A este respecto, se pregunta si con dicha modificación del texto se introduce en la definición de tráfico interior un elemento intencional.

39 A este respecto, tanto el Gobierno austriaco como la Comisión Europea han señalado que la modificación en algunas versiones lingüísticas del Reglamento de aplicación de los términos utilizados para definir el concepto de tráfico interior en relación con la que figura en dicho artículo 670 no altera el contenido de dicha disposición. De hecho, según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, en caso de discrepancia entre distintas versiones lingüísticas de una norma de la Unión Europea, dicha disposición debe interpretarse en función de la sistemática general y de la finalidad de la normativa de la que forma parte (véase, en particular, la sentencia de 29 de abril de 2010, M y otros, C-340/08 Rec. p. I-3913). Como se desprende del apartado 35 de la presente sentencia, será incompatible con la sistemática general y la finalidad de la normativa de la que forma parte una interpretación de dicho artículo 555 que base la declaración de la irregularidad en la intención del transportista.

40 Asimismo, es preciso señalar que la modificación literal de la disposición señalada por el órgano jurisdiccional remitente se encuentra solamente en algunas versiones lingüísticas del Reglamento de aplicación, ya que la mayoría de éstas no enmendaron dicha frase del artículo 670 del Reglamento de aplicación.

41 De cuanto antecede se desprende que debe responderse a la primera cuestión que los artículos 555, apartado 1, y 558, apartado 1, letra c), del Reglamento de aplicación deben interpretarse en el sentido de que la irregularidad en la utilización de un vehículo importado en la Unión Europea en régimen de exención total de derechos de aduana y utilizado en el tráfico interior debe considerarse originada en el momento en que se atraviesa la frontera del Estado miembro en el que el vehículo circulaba infringiendo la normativa nacional en el ámbito de transporte, es decir, a falta de autorización de

descargar en el Estado miembro de descarga, siendo las autoridades de este Estado las competentes para percibir los derechos.

Cuestiones segunda y tercera

42 Habida cuenta de la respuesta dada a la primera cuestión prejudicial, no procede que el Tribunal de Justicia responda a las cuestiones segunda y tercera, dado que el órgano jurisdiccional remitente planteó dichas cuestiones para el supuesto de que se respondiera afirmativamente a la primera cuestión.

Costas

43 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) declara:

Los artículos 555, apartado 1, y 558, apartado 1, letra c), del Reglamento (CEE) nº 2454/93 de la Comisión, de 2 de julio de 1993, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) nº 2913/92 del Consejo por el que se establece el Código aduanero comunitario, en su versión modificada por

el Reglamento (CE) nº 993/2001 de la Comisión, de 4 de mayo de 2001, deben interpretarse en el sentido de que la irregularidad en la utilización de un vehículo importado en la Unión Europea en régimen de exención total de derechos de aduana y utilizado en el tráfico interior debe considerarse originada en el momento en que se atraviesa la frontera del Estado miembro en el que el vehículo circulaba infringiendo la normativa nacional en el ámbito de transporte, es decir, a falta de autorización de descargar en el Estado miembro de descarga, siendo las autoridades de este Estado las competentes para percibir los derechos.

Firmas