HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a patra)

16 iunie 2011 *

În cauza C-351/10,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Verwaltungsgerichtshof (Austria), prin decizia din 24 iunie 2010, primită de Curte la 12 iulie 2010, în procedura

Zollamt Linz Wels

împotriva

Laki DOOEL,

CURTEA (Camera a patra),

compusă din domnul J.-C. Bonichot, președinte de cameră, domnii K. Schiemann, L. Bay Larsen, doamna C. Toader (raportor) și domnul E. Jarašiūnas, judecători,

* Limba de procedură: germana.

avocat general: domnul N. Jääskinen,
grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru Laki DOOEL, de R. Burghofer, Rechtsanwalt;

— pentru guvernul austriac, de doamna C. Pesendorfer, în calitate de agent;

— pentru guvernul elen, de doamnele K. Paraskevopoulou și I. Pouli, precum și de domnul I. Bakopoulos, în calitate de agenți;

— pentru Comisia Europeană, de domnul A. Caeiros și de domnul B.-R. Killmann, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, © după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea articolului 555 alineatul (1) litera (c) și a articolului 558 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 al Comisiei din 2 iulie 1993 de stabilire a unor dispoziții de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului de instituire a Codului vamal comunitar (JO L 253, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 7, p. 3), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 993/2001 al Comisiei din 4 mai 2001 (JO L 141, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 14, p. 5, denumit în continuare „regulamentul de aplicare"), precum și a articolului 61 din Directiva 2006/112/CE a Consiliului din 28 noiembrie 2006 privind sistemul comun al taxei pe valoarea adăugată (JO L 347, p. 1, Ediție specială, 09/vol. 3, p. 7, denumită în continuare „Directiva «TVA»").

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Zollamt Linz Wels (Biroul Vamal din Linz Wels), pe de o parte, și Laki DOOEL (denumită în continuare „Laki"), societate de transport cu sediul în Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, pe de altă parte, cu privire la aplicarea taxelor vamale și a taxei pe valoarea adăugată (denumită în continuare „TVA") la import solicitate acestei societăți pentru importul unui vehicul și al unei remorci pe teritoriul Uniunii, sub regimul de admitere temporară cu scutire totală de taxe la import.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Codul vamal

3 Prevederile titlului IV capitolul 2 secțiunea 3 F din Regulamentul (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului din 12 octombrie 1992 de instituire a Codului vamal comunitar (JO L 302, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 5, p. 58), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 2700/2000 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 noiembrie 2000 (JO L 311, p. 17, Ediție specială, 02/vol. 13, p. 12, denumit în continuare „Codul vamal"), stabilesc normele referitoare la regimul de admitere temporară cu scutire totală de taxe la import.

4 Articolul 137 din Codul vamal, cuprins în titlul IV, prevede:

„Regimul de admitere temporară permite utilizarea pe teritoriul vamal al Comunității, cu exonerare totală sau parțială de drepturi de import și fără a fi supuse măsurilor politicii comerciale, a mărfurilor necomunitare destinate reexportului fără să fi suferit vreo modificare în afara deprecierii normale datorate utilizării lor."

5 Capitolul 2 din titlul VII din Codul vamal cuprinde dispoziții referitoare la nașterea datoriei vamale.

6 Articolul 204 din Codul vamal, cuprins în titlul VII, prevede:

„(1) O datorie vamală la import ia naștere prin:

(a) neexecutarea uneia dintre obligațiile care rezultă, în privința mărfurilor supuse drepturilor de import, din depozitarea lor temporară sau din utilizarea regimului vamal sub care sunt plasate

sau

(b) nerespectarea unei condiții care reglementează plasarea mărfurilor sub regimul respectiv sau acordarea unei rate reduse sau zero a drepturilor de import ținând seama de destinația mărfurilor,

[...]

(2) Datoria vamală ia naștere fie în momentul în care obligația a cărei neexecutare generează datorii vamale încetează a mai fi îndeplinită, fie în momentul în care mărfurile sunt plasate sub regimul vamal în cauză, atunci când se stabilește ulterior că o condiție care reglementează plasarea mărfurilor sub regimul respectiv sau acordarea unei rate reduse sau zero a drepturilor de import ținând seama de destinația mărfurilor nu a fost îndeplinită în fapt."

7 Articolul 215 din Codul vamal prevede:

„(1) O datorie vamală ia naștere:

— în locul în care se produc faptele care generează această datorie;

[...]”

Regulamentul de aplicare

8 Articolul 232 din regulamentul de aplicare stabilește normele referitoare la regimul de admitere temporară cu scutire totală în ceea ce privește, printre altele, mijloacele de transport. Acesta este redactat după cum urmează:

„(1) Următoarele articole, atunci când nu sunt declarate la vamă în scris sau verbal, se consideră că au fost declarate pentru admitere temporară prin documentul menționat în articolul 233, în conformitate cu articolul 579:

[...]

(b) mijlocul de transport menționat în articolele 556-561;

[...]”

9 Titlul III capitolul 5 secțiunea 2 subsecțiunea 1 din regulamentul de aplicare, care cuprinde articolele 555-562, stabilește condițiile pentru scutirea totală de taxe la import în privința mijloacelor de transport aflate sub regimul vamal de admitere temporară.

10 Articolul 555 din regulamentul de aplicare prevede:

„(1) În sensul prezentei subsecțiuni:

[...]

(c) prin «trafic intern» se înțelege transportul persoanelor sau mărfurilor preluate sau încărcate pe teritoriul vamal al Comunității pentru a fi lăsate sau descărcate în interiorul acestui teritoriu.

[...]”

11 Articolul 558 din regulamentul menționat prevede:

„(1) Scutirea totală de drepturi de import se acordă pentru mijloace de transport rutier, feroviar, aerian, maritim și fluvial când acestea:

[...]

(c) în cazul utilizării în scop comercial și cu excepția mijloacelor de transport feroviar, sunt utilizate exclusiv pentru transport care începe sau sfârșește în afara teritoriului vamal al Comunității; totuși, pot fi utilizate în trafic intern când aceasta e prevăzută de dispozițiile în vigoare în domeniul transportului, în special cele referitoare la acces și operațiuni.

[...]"

Directiva „TVA"

12 În ceea ce privește TVA-ul la importul bunurilor, articolul 61 din Directiva „TVA" prevede:

„Prin derogare de la articolul 60, în cazul în care, la intrarea în Comunitate, bunurile care nu se află în liberă circulație intră sub unul dintre regimurile sau se află în una dintre situațiile prevăzute la articolul 156 sau sub regimuri de admitere temporară cu scutire totală de drepturi de import sau sub regimuri de tranzit extern, locul importului bunurilor respective este statul membru pe al cărui teritoriu bunurile nu mai intră sub incidența regimurilor sau situațiilor respective.

[...]"

Regimul autorizației „CEMT"

13 Printr-o rezoluție din 14 iunie 1973, consiliul Conferinței Europene a Miniștrilor Transporturilor (CEMT), care este formată din 42 de membri, printre care se află toate statele membre ale Uniunii, a instituit un sistem de contingent de transport rutier

internațional de mărfuri între statele membre. Acest sistem prevede că autoritățile competente pot elibera o autorizație pe baza fiecărui contingent național (denumită în continuare „autorizația «CEMT»”).

14 Din formularul aferent acestei autorizații, anexat la manualul de utilizare a respectivului contingent, rezultă că aceasta permite transportul în scopuri comerciale al mărfurilor între locul de încărcare și locul de descărcare situate în țări membre ale respectivei Conferințe, precum și circulația vehiculelor fără încărcătură pe teritoriile acestor țări.

Dreptul național

15 Din decizia de trimitere rezultă că, potrivit articolului 7 alineatul (1) din Legea privind transportul rutier de mărfuri (Güterbeförderungsgesetz, BGBl. 593/1995, denumită în continuare „GütbefG”), transportatorii care, în temeiul legislației aplicabile în statul pe teritoriul căruia își au sediul, pot transporta mărfuri cu ajutorul vehiculelor cu motor și care dispun, printre altele, de o autorizație „CEMT” au dreptul de a efectua un transport către teritoriul federal sau cu traversarea acestuia sau de pe teritoriul federal către locuri din străinătate.

16 În temeiul articolului 9 alineatul (1) din GütbefG, transportatorul trebuie să se asigure că actele justificative referitoare la autorizațiile prevăzute la articolul 7 alineatul (1) din lege sunt completate integral și, dacă este necesar, sunt vizate de autoritatea competentă și însoțesc fiecare transport de bunuri în străinătate. În plus, potrivit articolului 9 alineatul (2) din GütbefG, șoferul trebuie să păstreze, în timpul fiecărui transport de bunuri în străinătate, aceste documente pe durata întregii călătorii și să le prezinte organelor de control la cererea acestora.

Situația de fapt din acțiunea principală și întrebările preliminare

17 La 14 aprilie 2008, un camion cu remorcă aparținând societății Laki a intrat fără încărcătură pe teritoriul vamal al Uniunii, sub regimul de admitere temporară cu scutire totală de taxe la import. Camionul și remorca făcuseră obiectul unei autorizații „CEMT" pentru transportul de mărfuri între Suedia și Germania.

18 În Suedia, camionul a fost încărcat cu mărfuri având destinația Germania și Austria. Mărfurile transportate în Germania au fost descărcate primele. În Austria au fost descărcate celelalte mărfuri, iar camionul a fost încărcat cu mărfuri destinate transportului în Suedia. La trecerea frontierei austriece, vehiculul a făcut obiectul unui control efectuat de organele autorității vamale austriece.

19 În urma controlului, Zollamt Linz Wels a considerat că vehiculul nu dispunea de autorizație pentru transportul de mărfuri în Austria și că, prin urmare, Laki încălcase condițiile de admitere temporară a vehiculului cu scutire totală de taxe la import. Zollamt Linz Wels a obligat societatea să plătească taxe vamale în valoare de 7 524 de euro, precum și TVA-ul la import în valoare de 10 909 euro, pentru vehicul și pentru remorcă.

20 Laki a contestat decizia Zollamt Linz Wels în fața Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz, contestând legalitatea acesteia. Instanța a admis cererea, reținând că datoria vamală s-a născut dintr-o faptă legată de lipsa autorizației de transport de mărfuri către Austria și că fapta fusese săvârșită în Suedia, din moment ce mărfurile vizate fuseseră încărcate în acest stat membru. În consecință, în opinia instanței, revenea autorităților suedeze sarcina de a solicita taxele la import care fac obiectul acțiunii principale.

21 Zollamt Linz Wels a atacat decizia Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz, în fața Verwaltungsgerichtshof.

22 În cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare, instanța de trimitere subliniază că, în temeiul articolului 558 alineatul (1) litera (c) din regulamentul de aplicare, scutirea totală de taxele la import nu este acordată, pentru vehiculele utilizate în trafic intern, decât dacă dispozițiile naționale în domeniul transportului, în special cele referitoare la acces și operațiuni, permit circulația pe teritoriul statului în cauză.

23 Instanța consideră astfel că, pentru a stabili care sunt autoritățile competente să constate o eventuală încălcare a acestei dispoziții a regulamentului de aplicare, trebuie definită noțiunea de trafic intern cuprinsă în respectiva dispoziție.

24 Verwaltungsgerichtshof citează, în acest sens, Hotărârea din 15 decembrie 2004, Siig (C-272/03, Rec., p. I-11941), în care Curtea a considerat că, pentru a stabili dacă utilizarea unui vehicul respectă condițiile regimului de admitere temporară cu scutire totală de taxe la import, elementul determinant nu este destinația finală a mărfurilor, ci transportul efectuat. Instanța de trimitere subliniază însă că această hotărâre privește interpretarea articolului 670 din regulamentul de aplicare în forma anterioară celei care rezultă din Regulamentul nr. 993/2001, a cărui versiune în limba germană definea traficul intern ca fiind „transportul [...] mărfurilor încărcate pe teritoriul vamal al Comunității și [...] descărcate în interiorul acestui teritoriu", pe când articolul 555 din regulamentul de aplicare, aplicabil în acțiunea principală, definește traficul intern ca fiind „transportul […] mărfurilor […] încărcate pe teritoriul vamal al Comunității pentru a fi […] descărcate în interiorul acestui teritoriu".

25 Instanța de trimitere se întreabă dacă această modificare poate avea efecte asupra definirii criteriilor de determinare a statului în care a fost săvârșită fapta și, așadar, asupra desemnării autorităților competente să o constate. Instanța se întreabă în special dacă respectiva modificare poate fi interpretată în sensul că reglementarea anterioară a devenit mai strictă, astfel încât fapta de a încărca mărfuri într-un vehicul în vederea transportului, fără a avea autorizația cerută, și de a începe acest transport constituie deja trafic intern neautorizat și, prin urmare, dacă datoria vamală ia naștere în statul în care începe transportul. Instanța subliniază că noua definiție a noțiunii de trafic intern, prevăzută la articolul 555 din regulamentul de aplicare, ar putea fi interpretată și în sensul atenuării condițiilor stabilite de reglementarea anterioară, astfel încât am fi în prezența traficului intern neautorizat numai atunci când se realizează transportul și descărcarea în statul membru în care nu este valabilă autorizația. Potrivit unei asemenea interpretări, datoria vamală nu s-ar naște decât în statul membru de destinație a mărfurilor vizate.

26 Având în vedere cele de mai sus, Verwaltungsgerichtshof a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 558 alineatul (1) coroborat cu articolul 555 alineatul (1) litera (c) [din regulamentul de aplicare] trebuie interpretat în sensul că există o utilizare neautorizată a unui mijloc de transport în traficul intern încă de la momentul încărcării și al începerii transportului, în cazul în care a fost acordată o autorizație de trafic intern între două state membre pentru un autovehicul utilizat în scop comercial, încărcarea are loc în unul dintre cele două state membre, însă locul de destinație (locul de descărcare prevăzut) se află într-un al treilea stat membru, pentru care nu a fost acordată o autorizație?

2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, articolul 204 alineatul (1) litera (a) coroborat cu articolul 215 din [Codul vamal] trebuie interpretat în sensul

că, în această situație, datoria vamală se naște în statul membru în care s-a efectuat încărcarea și că acest stat membru este competent să perceapă taxele la import, deși numai la momentul descărcării se va constata că transportul s-a efectuat către un stat membru pentru care nu exista o autorizație de trafic intern?

3) În plus, în cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, articolul 61 din Directiva [«TVA»] trebuie interpretat în sensul că, în această situație, importul se realizează în statul membru în care s-a efectuat încărcarea și că acest stat membru este competent să perceapă [TVA-ul] la import, deși numai la momentul descărcării se va constata că transportul s-a efectuat către un stat membru pentru care nu exista o autorizație de trafic intern?"

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

27 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 555 alineatul (1) și articolul 558 alineatul (1) litera (c) din regulamentul de aplicare trebuie interpretate în sensul că utilizarea neautorizată a unui vehicul înmatriculat într-un stat terț, care a fost admis în traficul intern în două state membre ale Uniunii sub regimul de admitere temporară cu scutire totală de taxe la import prevăzut la articolul 137 din Codul vamal și care a descărcat mărfurile într-un al treilea stat membru, cu încălcarea normelor de transport aplicabile pe teritoriul acestuia, se consideră că se produce din momentul încărcării mărfurilor sau, dimpotrivă, în momentul descărcării acestora.

28 Instanța se întreabă în special care sunt autoritățile naționale competente să perceapă, în temeiul articolului 204 din Codul vamal, taxele la import pentru un asemenea vehicul.

29 Pentru a determina statul membru în care s-a produs încălcarea obligațiilor de a căror respectare depinde acordarea regimului de admitere temporară a unui vehicul cu scutire totală de taxe la import și statul membru în care titularul acestuia trebuie să plătească taxele vamale, trebuie să amintim că, potrivit articolului 558 alineatul (1) litera (c) din regulamentul de aplicare, o asemenea scutire este acordată pentru mijloacele de transport rutier nu numai atunci când sunt utilizate în mod exclusiv pentru un transport care începe sau se termină în afara teritoriului vamal, ci și atunci când sunt utilizate în traficul intern, adică pentru un transport de mărfuri care începe și se termină în interiorul teritoriului vamal. În această din urmă ipoteză, vehiculul poate fi utilizat pentru traficul intern numai dacă un asemenea transport nu este interzis de dispozițiile naționale în vigoare, în special de cele referitoare la condițiile de acces și la operațiuni.

30 Prin urmare, scutirea totală de taxele vamale pentru un vehicul utilizat în trafic intern este supusă în special condiției ca transportul mărfurilor pe care le conține să fie permis în toate statele în care circulă acest vehicul.

31 În cauza de față, din decizia de trimitere rezultă că vehiculul la care se referă acțiunea principală a intrat fără încărcătură pe teritoriul vamal al Uniunii, având o autorizație „CEMT” pentru transportul de mărfuri între Suedia și Germania și că, în Suedia, a fost încărcat cu mărfuri având nu numai destinația Germania, ci și Austria. În acest din urmă stat membru, transportatorul, fără a deține autorizația „CEMT”, a efectuat descărcarea mărfurilor vizate și apoi a încărcat vehiculul cu mărfuri destinate transportului în Suedia.

32 În consecință, se pune întrebarea dacă competența de a percepe taxele la import pentru respectivul vehicul revine autorităților din Regatul Suediei, statul membru în care au fost încărcate mărfurile vizate, sau, dimpotrivă, autorităților Republicii Austria, statul membru în care circulă vehiculul cu încălcarea dispozițiilor naționale și în care respectivele mărfuri sau o parte dintre acestea au fost descărcate în mod neautorizat.

33 Pe de o parte, din cuprinsul articolului 204 alineatul (1) litera (a) din Codul vamal rezultă că nerespectarea uneia dintre obligațiile de care depinde acordarea regimului de scutire de taxele la import pentru anumite mărfuri pe teritoriul Uniunii dă naștere unei datorii vamale și, pe de altă parte, din cuprinsul articolului 204 alineatul (2) rezultă că această datorie ia naștere în momentul în care una dintre aceste obligații este încălcată. În plus, potrivit articolului 215 din Codul vamal, datoria vamală ia naștere în locul în care se produc faptele care generează această datorie și, așadar, într-o situație cum este cea din acțiunea principală, în locul în care a avut loc acțiunea neautorizată.

34 Pentru a stabili care sunt autoritățile competente să perceapă taxele la import pentru vehiculul vizat, trebuie să se determine, așadar, care este actul care a determinat nerespectarea obligațiilor care îi reveneau titularului acestui vehicul, plasându-l în afara regimului traficului intern. Este necesar, prin urmare, să se constate dacă încălcarea constă în încărcarea mărfurilor având ca destinație un stat membru în care vehiculul nu era autorizat să efectueze un transport de mărfuri în scopuri comerciale sau dacă această încălcare se concretizează în momentul trecerii frontierei statului membru în care vehiculul circulă cu încălcarea dispozițiilor naționale sau, în sfârșit, cu ocazia descărcării mărfurilor pe teritoriul acestui din urmă stat.

35 Astfel cum a arătat în mod întemeiat Comisia, pentru nașterea unei datorii vamale, simpla intenție de a utiliza o marfă aflată sub regimul de admitere temporară cu nerespectarea condițiilor de care depinde acest regim nu constituie în sine o încălcare, atât timp cât această intenție nu se traduce printr-o acțiune sau printr-o omisiune care,

în mod obiectiv, să constituie o încălcare a dispozițiilor aplicabile (a se vedea în acest sens Hotărârea din 1 februarie 2001, D. Wandel, C-66/99, Rec., p. I-873, punctul 48).

36 Prin urmare, pentru a constata încălcarea comisă în ceea ce privește utilizarea unui vehicul exportat sub regimul de scutire totală, este necesar să se aibă în vedere doar operațiunile de transport efectuate de acest vehicul. Așadar, nu prezintă relevanță nici destinația finală a mărfurilor, nici, în general, eventualele intenții ale titularului acestui vehicul (a se vedea în acest sens Hotărârea Siig, citată anterior, punctul 20). În consecință, o încălcare în ceea ce privește utilizarea respectivului vehicul trebuie constatată luând în considerare numai traseele efectuate de acesta.

37 Într-un caz cum este cel din acțiunea principală, este necesar să se constate că încălcarea s-a concretizat atunci când vehiculul în cauză a ieșit în fapt de sub regimul traficului intern pentru care fusese admis pe teritoriul Uniunii, realizând, pe teritoriul Republicii Austria, un transport în scopuri comerciale care nu mai corespundea celui prevăzut de autorizația „CEMT” și nu îndeplinea condițiile de care depinde un asemenea transport în temeiul dispozițiilor în vigoare în acest stat. Împrejurarea că mărfurile încărcate în respectivul vehicul în Suedia erau destinate transportului în Austria, fără ca transportatorul să dispună de această autorizație, nu constituia o încălcare atât timp cât vehiculul nu a trecut frontiera acestui din urmă stat membru, în care nu putea efectua transporturi în scopuri comerciale.

38 Instanța de trimitere subliniază că articolul 670 din regulamentul de aplicare, în versiunea sa anterioară celei aplicabile acțiunii principale, care a fost interpretat de Curte în Hotărârea Siig, citată anterior, definea traficul intern ca fiind „transportul [...] mărfurilor încărcate pe teritoriul vamal al Comunității și [...] descărcate în interiorul acestui teritoriu”. În schimb, articolul 555 din regulamentul de aplicare, în vigoare în prezent, definește traficul intern ca fiind „transportul […] mărfurilor […] încărcate pe teritoriul vamal al Comunității pentru a fi […] descărcate în interiorul acestui

teritoriu". Instanța se întreabă dacă o asemenea modificare are vreo influență asupra definirii criteriilor de determinare a statului în care a fost săvârșită fapta și, așadar, asupra desemnării autorităților competente să o constate. Instanța se întreabă dacă din această modificare a textului ar rezulta introducerea, în definiția traficului intern, a unui element intențional.

39 În această privință, astfel cum au arătat guvernul austriac și Comisia, modificarea, în anumite versiuni lingvistice ale regulamentului de aplicare, a termenilor folosiți pentru a defini noțiunea de trafic intern față de cei care figurează la articolul 670 menționat nu schimbă conținutul acestei dispoziții. Astfel, potrivit unei jurisprudențe constante, în caz de divergențe între diferitele versiuni lingvistice ale unui text al Uniunii, dispoziția în cauză trebuie să fie interpretată în raport cu economia generală și cu finalitatea reglementării din care face parte (a se vedea în special Hotărârea din 29 aprilie 2010, M și alții, C-340/08, Rep., p. I-3913, punctul 44). Astfel cum rezultă din cuprinsul punctului 35 din prezenta hotărâre, o interpretare a articolului 555 menționat care ar pune la baza constatării încălcării intenția transportatorului ar fi incompatibilă cu economia reglementării în care se înscrie această dispoziție.

40 În plus, trebuie subliniat că modificarea literală a dispoziției, invocată de instanța de trimitere, se regăsește numai în anumite versiuni lingvistice ale regulamentului de aplicare, marea lor majoritate nemodificând această frază a articolului 670 din regulamentul de aplicare.

41 Din cele de mai sus rezultă că trebuie să se răspundă la prima întrebare că articolul 555 alineatul (1) și articolul 558 alineatul (1) litera (c) din regulamentul de aplicare trebuie interpretate în sensul că utilizarea neautorizată a unui vehicul importat în Uniune sub regimul de scutire totală de taxe vamale și utilizat în traficul intern trebuie considerată ca având loc în momentul trecerii frontierei statului membru în

care vehiculul circulă cu încălcarea dispozițiilor naționale în domeniul transportului, adică în lipsa autorizației de a descărca acordate de statul membru de descărcare, autoritățile acestui stat fiind competente să perceapă respectivele taxe.

Cu privire la a doua și la a treia întrebare

42 Având în vedere răspunsul dat la prima întrebare, nu este necesar să se răspundă de către Curte la a doua și la a treia întrebare, acestea nefiind adresate de instanța de trimitere decât în eventualitatea unui răspuns afirmativ la prima întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

43 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a patra) declară:

Articolul 555 alineatul (1) și articolul 558 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 al Comisiei din 2 iulie 1993 de stabilire a unor dispoziții de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului de instituire a Codului vamal comunitar, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE)

nr. 993/2001 al Comisiei din 4 mai 2001, trebuie interpretate în sensul că utilizarea neautorizată a unui vehicul importat în Uniunea Europeană sub regimul de scutire totală de taxe vamale și utilizat în traficul intern trebuie considerată ca având loc în momentul trecerii frontierei statului membru în care vehiculul circulă cu încălcarea dispozițiilor naționale în domeniul transportului, adică în lipsa autorizației de a descărca acordate de statul membru de descărcare, autoritățile acestui stat fiind competente să perceapă respectivele taxe.

Semnături