HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

14 mai 2009 *

În cauza C-161/08,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de hof van beroep te Antwerpen (Belgia), prin decizia din 8 aprilie 2008, primită de Curte la 18 aprilie 2008, în procedura

Internationaal Verhuis- en Transportbedrijf Jan de Lely BV

împotriva

Belgische Staat,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul A. Rosas (raportor), președinte de cameră, domnii A. Ó Caoimh, J. N. Cunha Rodrigues, U. Lõhmus și A. Arabadjiev, judecători,

* Limba de procedură: olandeza.

avocat general: doamna E. Sharpston,
grefier: domnul R. Grass,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru Internationaal Verhuis- en Transportsbedrijf Jan de Lely BV, de S. Sablon, advocaat;

— pentru guvernul belgian, de domnul J.-C. Halleux, în calitate de agent;

— pentru Comisia Comunităților Europene, de domnii S. Schønberg și F. Ronkes Agerbeek, în calitate de agenți,

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

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea articolului 2 alineatele (1)-(3) din Regulamentul (CEE) nr. 1593/91 al Comisiei din 12 iunie 1991 privind modalitățile de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 719/91 al Consiliului privind folosirea în Comunitate a carnetelor TIR și ATA ca documente de tranzit (JO L 148, p. 11, denumit în continuare „Regulamentul de aplicare") coroborat cu articolul 11 din Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR, semnată la Geneva la 14 noiembrie 1975 (denumită în continuare „Convenția TIR").

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Internationaal Verhuis- en Transportbedrijf Jan de Lely BV (denumită în continuare „Jan de Lely"), pe de o parte, și Belgische Staat, pe de altă parte, având ca obiect recuperarea drepturilor și a taxelor datorate pentru un transport internațional efectuat sub acoperirea unui carnet TIR.

Cadrul juridic

Dispozițiile aplicabile tranzitului TIR

3 Regatul Belgiei este parte la Convenția TIR, precum Comunitatea Europeană, care a aprobat-o prin Regulamentul (CEE) nr. 2112/78 al Consiliului din 25 iulie 1978 (JO L 252, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 1, p. 197). Convenția menționată a intrat în vigoare pentru Comunitate la 20 iunie 1983 (JO L 31, p. 13).

4 Convenția TIR prevede printre altele că mărfurile transportate sub regimul TIR instituit de aceasta nu sunt supuse la plată sau la consemnarea drepturilor și a taxelor de import sau de export la birourile vamale de trecere.

5 Pentru punerea în aplicare a acestor facilități, Convenția TIR impune ca mărfurile să fie însoțite, pe întreg parcursul transportului, de un document uniform, și anume carnetul TIR, care servește la verificarea regularității operațiunii. Convenția impune de asemenea ca transporturile să fie efectuate cu garanția asociațiilor agreate de părțile contractante, potrivit dispozițiilor articolului 6 din aceasta.

6 Articolul 6 alineatul (1) din Convenția TIR prevede următoarele:

„În condițiile și cu garanțiile pe care le va stabili, fiecare parte contractantă poate autoriza anumite asociații să elibereze carnete TIR, fie direct, fie prin intermediul unor asociații corespondente, și să se constituie garante.”

7 Carnetul TIR este compus dintr-o serie de file care cuprind un volet nr. 1 și un volet nr. 2, fiecare având un cotor pe care figurează toate informațiile necesare, pentru fiecare teritoriu traversat utilizându-se un set de volete. La începutul operațiunii de transport, voletul nr. 1 se depune la biroul vamal de plecare. Descărcarea are loc imediat după întoarcerea voletului nr. 2 de la biroul vamal de ieșire situat pe același teritoriu vamal. Această procedură se repetă pentru fiecare teritoriu traversat, utilizându-se diferitele seturi de volete care se găsesc în același carnet.

8 Potrivit articolului 8 din Convenția TIR:

„(1) Asociația garantă se angajează să achite drepturile și taxele de import sau de export exigibile, majorate, dacă este cazul, cu dobânzile de întârziere care trebuie să fie achitate potrivit legilor și reglementărilor vamale ale țării în care o abatere legată de operațiunea TIR este constatată. Ea este obligată, împreună și în solidar cu persoanele care datorează sumele menționate mai sus, la plata acestor sume.

(2) În cazul în care legile și reglementările unei părți contractante nu prevăd plata drepturilor și taxelor de import sau de export în cazurile prevăzute la alineatul (1) de mai sus, asociația garantă se angajează să achite, în aceleași condiții, o sumă egală cu cuantumul drepturilor și taxelor de import sau de export, majorate, dacă este cazul, cu dobânzile de întârziere.

(3) Fiecare parte contractantă stabilește valoarea maximă, pe fiecare carnet TIR, a sumelor care pot fi pretinse asociației garante, potrivit dispozițiilor alineatelor (1) și (2) de mai sus.

(4) Asociația garantă devine răspunzătoare față de autoritățile țării unde este situat biroul vamal de plecare din momentul în care carnetul TIR este luat în evidență de biroul vamal. În țările următoare, traversate în cursul unei operațiuni de transport de mărfuri sub regimul TIR, această responsabilitate începe în cazul în care mărfurile sunt importate […]

[…]

(7) În cazul în care sumele menționate la alineatele (1) și (2) ale prezentului articol devin exigibile, autoritățile competente trebuie, dacă este posibil, să pretindă plata acestora direct de la persoana sau persoanele care datorează aceste sume, înainte de a introduce o reclamație pe lângă asociația garantă."

9 Articolul 11 din Convenția TIR are următorul cuprins:

„(1) În cazul în care nu s-a dat descărcare unui carnet TIR sau în cazul în care s-a dat descărcare cu rezerve unui carnet TIR, autoritățile competente nu au dreptul să pretindă de la asociația garantă plata sumelor menționate la articolul 8 alineatele (1) și (2) dacă, în termen de un an de la data luării în evidență a carnetului TIR de către aceste autorități, ele nu au avizat în scris asociația despre nedescărcare sau despre descărcarea cu rezerve. Această dispoziție se aplică, de asemenea, în cazul descărcării obținute în mod abuziv sau fraudulos, însă în acest caz termenul este de doi ani.

(2) Cererea de plată a sumelor menționate la articolul 8 alineatele (1) și (2) este adresată asociației garante cel mai devreme în termen de trei luni de la data la care această asociație a fost informată despre nedescărcare, descărcarea cu rezerve sau descărcarea obținută în mod abuziv sau fraudulos și cel mai târziu în termen de doi ani de la aceeași dată. Totuși, în privința cazurilor care sunt trimise în instanță în termenul de doi ani indicat mai sus, cererea de plată se adresează într-un termen de un an de la data la care hotărârea judecătorească a devenit executorie.

(3) Pentru achitarea sumelor pretinse, asociația garantă dispune de un termen de trei luni de la data cererii de plată care i-a fost adresată. Asociația obține rambursarea sumelor plătite dacă, în termen de doi ani de la data cererii de plată, s-a făcut dovada pentru organele vamale că nu s-a comis nicio abatere în legătură cu operațiunea de transport în cauză."

10 Articolul 19 din Convenția TIR prevede:

„Mărfurile și vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul sunt prezentate împreună cu carnetul TIR la biroul vamal de plecare. Autoritățile vamale ale țării de plecare iau măsurile necesare pentru a se asigura de corectitudinea manifestului mărfurilor și pentru aplicarea sigiliilor vamale sau pentru controlul sigiliilor vamale aplicate sub responsabilitatea acestor autorități vamale de către persoanele legal autorizate."

11 Conform articolului 21 din aceeași convenție:

„La fiecare birou vamal de trecere, ca și la birourile vamale de destinație, vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul sunt prezentate autorităților vamale pentru control împreună cu încărcătura și carnetul TIR aferent."

12 Articolul 37 din Convenția TIR prevede:

„În cazul în care nu este posibil să se determine teritoriul pe care o abatere a fost comisă, ea este considerată ca fiind comisă pe teritoriul părții contractante unde ea a fost constatată."

Dreptul comunitar

13 Articolul 1 din Regulamentul (CEE) nr. 719/91 al Consiliului din 21 martie 1991 privind folosirea în Comunitate a carnetelor TIR și ATA ca documente de tranzit (JO L 78, p. 6) prevede:

„Atunci când, potrivit dispozițiilor legale în vigoare, transportul mărfurilor de la un punct la altul pe teritoriul Comunității se efectuează sub regimul de transport internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR (Convenția TIR), Comunitatea este considerată ca formând, în ceea ce privește modalitățile de folosire a carnetelor TIR pentru un asemenea transport, un singur teritoriu, definit prin Regulamentul (CEE) nr. 2151/84 al Consiliului din 23 iulie 1984 privind teritoriul vamal al Comunității […], modificat cel mai recent prin Regulamentul (CEE) nr. 4151/88 […]" [traducere neoficială]

14 Articolul 10 din Regulamentul nr. 719/91 prevede:

„(1) Prezentul articol se aplică fără a aduce atingere dispozițiilor specifice ale Convențiilor TIR și ATA privind răspunderea asociațiilor garante la utilizarea unui carnet TIR sau a unui carnet ATA.

(2) În cazul în care, în cursul sau cu ocazia unui transport efectuat sub acoperirea unui carnet TIR sau a unei operațiuni de tranzit efectuate sub acoperirea unui carnet ATA, se constată că s-a săvârșit o încălcare sau o neregulă într-un stat membru determinat, recuperarea drepturilor și a altor impozite eventual exigibile se efectuează de către acest stat membru în conformitate cu dispozițiile comunitare sau naționale, fără a aduce atingere aplicării acțiunilor penale.

(3) În cazul în care nu se poate stabili teritoriul pe care s-a săvârșit încălcarea sau neregula, se consideră că respectiva încălcare sau neregulă s-a săvârșit în statul membru în care a fost constatată cu excepția cazului în care, într-un termen care urmează a fi stabilit, se face dovada, față de autoritățile competente, privind regularitatea operațiunii sau a locului în care s-a săvârșit de fapt încălcarea sau neregula.

În cazul în care nu se face o astfel de dovadă și se consideră că respectiva încălcare sau neregulă s-a săvârșit în statul membru în care a fost constatată, drepturile și alte impozite aferente mărfurilor respective sunt percepute de către acel stat membru în conformitate cu dispozițiile comunitare sau naționale.

Dacă ulterior se stabilește statul membru în care s-a săvârșit de fapt respectiva încălcare sau neregulă, drepturile și celelalte impozite – cu excepția celor percepute, în conformitate cu dispozițiile din al doilea paragraf, ca resurse proprii ale Comunității – datorate pentru mărfuri în acest stat membru i se restituie de către statul membru care le-a recuperat inițial. În acest caz, orice eventuală sumă suplimentară se rambursează persoanei care a plătit inițial impozitele.

În cazul în care valoarea drepturilor și a celorlalte impozite percepute inițial și apoi restituite de statul membru care le recuperase este mai mică decât cea a drepturilor și a celorlalte impozite exigibile în statul membru în care s-a săvârșit de fapt încălcarea sau neregula, acest stat membru încasează diferența în conformitate cu dispozițiile comunitare sau naționale.

Statele membre iau măsurile necesare pentru a împiedica săvârșirea oricăror încălcări sau nereguli și pentru a le sancționa în mod eficient.” [traducere neoficială]

15 Articolul 2 din Regulamentul de aplicare prevede:

„(1) În cazul în care, în cursul sau cu ocazia unui transport efectuat sub acoperirea unui carnet TIR sau a unei operațiuni de tranzit efectuate sub acoperirea unui carnet ATA, se constată săvârșirea unei încălcări sau nereguli, autoritățile competente notifică acest lucru titularului de carnet TIR sau de carnet ATA și asociației garante în termenul prevăzut la articolul 11 alineatul (1) din Convenția TIR sau la articolul 6 alineatul (4) din Convenția ATA, după caz.

(2) Dovada regularității operațiunii desfășurate sub acoperirea unui carnet TIR sau a unui carnet ATA în sensul articolului 10 alineatul (3) primul paragraf din Regulamentul (CEE) nr. 719/91 se face în termenul prevăzut la articolul 11 alineatul (2) din Convenția TIR sau la articolul 7 alineatele (1) și (2) din Convenția ATA, după caz.

(3) Această dovadă se poate face față de autoritățile competente în special:

(a) prin prezentarea unui document certificat de autoritățile vamale, prin care se stabilește că mărfurile în cauză au fost prezentate la biroul de destinație. Acest document trebuie să cuprindă informații care să permită identificarea mărfurilor respective

sau

(b) prin prezentarea unui document vamal de introducere în consum eliberat într-o țară terță ori a unei copii sau fotocopii a acestuia; această copie sau fotocopie trebuie certificată pentru conformitate fie de organismul care a vizat documentul original,

fie de serviciile oficiale ale țării terțe în cauză, fie de serviciile oficiale ale unuia dintre statele membre. Acest document trebuie să cuprindă informații care să permită identificarea mărfurilor respective

sau

(c) în ceea ce privește Convenția ATA, prin dovezile menționate la articolul 8 din această convenție." [traducere neoficială]

16 Regulamentul nr. 719/91 și Regulamentul de aplicare au fost abrogate prin 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) și, respectiv, prin Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 al Comisiei din 2 iulie 1993 de stabilire a unor dispoziții de aplicare a Regulamentului nr. 2913/92 (JO L 253, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 7, p. 3), care sunt în vigoare de la 1 ianuarie 1994.

17 Articolul 454 alineatul (3) primul paragraf din Regulamentul nr. 2454/93, în versiunea sa inițială, prevede:

„În cazul în care nu se poate stabili teritoriul pe care s-a săvârșit încălcarea sau neregula, se consideră că respectiva încălcare sau neregulă s-a săvârșit în statul membru în care a fost constatată cu excepția cazului în care, în termenul stipulat la articolul 455 alineatul (1), se face dovada față de autoritățile vamale privind regularitatea operațiunii sau a locului în care s-a săvârșit de fapt încălcarea sau neregula."

Acțiunea principală și întrebările preliminare

18 La 26 noiembrie 1992, un carnet TIR-TABAK 9445594 a fost luat în evidență la kantoor der douane en accijnzen te Antwerpen (Biroul vamal și de accize din Antwerpen) (Belgia) pentru un transport de țigări cu destinația Macedonia. Titulara carnetului era Jan de Lely. Asociația garantă a acestui transport era Federația regală belgiană a transportatorilor (Febetra).

19 La 27 noiembrie 1992 sau în preajma acestei date, remorca utilizată pentru acest transport și încărcătura de țigări au fost furate la Limburg an der Lahn (Germania).

20 După ce a constatat că pentru respectivul carnet TIR luat în evidență la Antwerpen nu se dăduse descărcare, Belgische Staat a solicitat taxele de import și accizele aferente transportului menționat și a emis un ordin de executare. În această privință, nedescărcarea carnetului TIR a fost notificată la Febetra prin scrisoarea din 4 martie 1993.

21 În schimb, titularul carnetului TIR a fost înștiințat cu privire la nedescărcarea acestuia abia la 17 noiembrie 1994.

22 Jan de Lely a atacat ordinul de executare la rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen (Tribunalul de Primă Instanță din Antwerpen).

23 În fața acestei instanțe, Jan de Lely a solicitat anularea ordinului respectiv.

24 În cursul procedurii desfășurate în fața Tribunalului de Primă Instanță, Jan de Lely a prezentat, pe de o parte, un proces-verbal întocmit la 13 februarie 1993 de poliția municipală din Kerkrade (Țările de Jos), din care reiese că furtul a avut loc în jurul datei de 27 noiembrie 1993 în Germania și, pe de altă parte, hotărârile pronunțate de Tribunalul Districtual din Maastricht, în cursul lunii octombrie 1993, prin care autorii furtului au fost condamnați.

25 Prin hotărârea din 17 octombrie 2003, rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen a respins cererea formulată de Jan de Lely.

26 În continuare, Jan de Lely a formulat apel împotriva acestei hotărâri la hof van beroep te Antwerpen (Curtea de Apel din Antwerpen).

27 În aceste împrejurări, hof van beroep te Antwerpen a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele trei întrebări preliminare:

„1) Articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul [de aplicare] coroborat cu articolul 11 alineatul (1) din [Convenția TIR] trebuie interpretat în sensul că termenul de prescripție care figurează la articolul 11 alineatul (1) din Convenția TIR se aplică numai în beneficiul asociației garante, nu și în beneficiul titularului carnetului sau că depășirea termenului de un an de la data luării în evidență a carnetului TIR are incidență, pentru titularul carnetului, asupra exigibilității datoriei vamale, respectiv a accizelor și a accizelor speciale, precum și asupra răspunderii sale și că, din cauza depășirii acestui termen de un an, autoritățile vamale competente nu mai au dreptul de a recupera această datorie?

2) Articolul 2 alineatele (2) și (3) din Regulamentul [de aplicare] coroborat cu articolul 11 alineatele (1) și (2) din Convenția TIR trebuie interpretat în sensul că termenul stabilit în această convenție se aplică numai cu privire la furnizarea

dovezii referitoare la regularitatea transportului, iar nu și cu privire la furnizarea dovezii referitoare la locul în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula?

3) Articolul 2 alineatele (2) și (3) din Regulamentul [de aplicare] coroborat cu articolul 11 alineatele (1) și (2) din Convenția TIR trebuie interpretat în sensul că, atât timp cât termenul prevăzut se aplică de asemenea furnizării dovezii privind locul în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula, acest termen nu este un termen de prescripție și că titularul carnetului poate furniza dovada chiar și după expirarea acestui termen?"

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

28 Prin intermediul primei întrebări formulate, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul de aplicare coroborat cu articolul 11 alineatul (1) din Convenția TIR trebuie interpretat în sensul că nerespectarea termenului de notificare a nedescărcării carnetului TIR în privința titularului acestui carnet are drept consecință că autoritățile vamale competente nu mai au dreptul de a recupera drepturile și taxele datorate pentru un transport internațional de mărfuri efectuat sub acoperirea carnetului menționat.

Observațiile părților

29 Reclamanta din acțiunea principală observă, mai întâi, că din dispozițiile articolului 2 alineatul (1) din Regulamentul de aplicare coroborate cu cele ale articolului 11 alineatul (1) din Convenția TIR reiese în mod expres că autoritățile competente sunt

obligate să informeze titularul carnetului TIR, precum și asociația garantă în legătură cu încălcarea sau cu neregula într-un termen de un an de la data luării în evidență a carnetului TIR. Această notificare permite titularului carnetului TIR să comunice elementele de probă de care dispune în vederea stabilirii rapide a statului care răspunde pentru recuperarea taxelor vamale. În continuare, reclamanta din acțiunea principală precizează că depășirea acestui termen implică decăderea din dreptul de a solicita plata datoriei vamale dacă persoana interesată este în măsură să facă dovada locului în care s-a săvârșit de fapt încălcarea sau neregula. Or, aceasta ar fi situația în acțiunea principală. În sfârșit, reclamanta susține că din dispozițiile Convenției TIR, în special din articolul 8 alineatele (1) și (7), reiese că mai întâi trebuie să se solicite plata de la titularul carnetului TIR înainte de a solicita sub acest aspect asociația garantă. Prin urmare, nu ar fi logic ca respectiva creanță să fie prescrisă în privința asociației garante, în timp ce în privința titularului amintit să nu fie prescrisă.

30 Guvernul belgian consideră că termenul prevăzut la articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul de aplicare se referă la termenul de un an care începe de la data luării în evidență a carnetului TIR, astfel cum este stabilit la articolul 11 alineatul (1) din Convenția TIR. Potrivit acestui guvern, termenul prevăzut la articolul 2 alineatul (1) menționat nu trebuie totuși considerat un termen de decădere. Astfel, nici articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul de aplicare, nici regulamentul de bază al acestuia, și anume Regulamentul nr. 719/91, nici alte dispoziții comunitare nu cuprind informații în acest sens. În schimb, chiar din modul de redactare a articolului 11 alineatul (1) din Convenția TIR, precum și din finalitatea acestei convenții ar reieși că termenul pe care îl prevede este un termen de decădere, însă numai în raport cu asociația garantă. Convenția TIR nu ar face referire la condițiile de recuperare a sumelor datorate de la titularul carnetului TIR.

31 De asemenea, Comisia Comunităților Europene consideră că termenul care figurează la articolul 11 alineatul (1) din Convenția TIR este în mod evident un termen de decădere, în ceea ce privește asociația garantă. În schimb, o asemenea concluzie nu s-ar impune atunci când ar fi în discuție raporturile juridice dintre titularul carnetului TIR și autoritățile competente. Într-adevăr, din modul de redactare a dispozițiilor în litigiu, precum și din ansamblul Convenției TIR ar rezulta că titularul unui carnet TIR este supus unei obligații de diligență în ceea ce privește transportul efectuat sub acoperirea carnetului TIR. Spre deosebire de asociația garantă, titularul menționat ar fi, așadar, prezumat că este informat despre eventualele încălcări sau nereguli săvârșite în cursul

transportului și ar putea, prin urmare, să prevadă că autoritățile competente vor proceda, în privința sa, la recuperarea sumelor datorate.

32 Comisia precizează în plus că termenul de notificare în privința titularului carnetului TIR vizează numai să încurajeze autoritățile competente să inițieze, la momentul oportun, procedura care trebuie să conducă la plata datoriei vamale. În consecință, acest termen ar proteja interesul comunității pentru o punere la dispoziție rapidă a resurselor proprii. Depășirea termenului de notificare în privința titularului carnetului TIR nu ar avea, prin urmare, incidență asupra exigibilității datoriei vamale. O astfel de interpretare ar corespunde, pe de altă parte, legislației actuale în vigoare.

Răspunsul Curții

33 Mai întâi trebuie să se observe că, în ipoteza în care în cursul sau cu ocazia unui transport efectuat sub acoperirea unui carnet TIR se constată că s-a săvârșit o încălcare sau o neregulă, termenul de notificare a nedescărcării unui carnet TIR în privința titularului acestui carnet este determinat de articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul de aplicare.

34 Potrivit articolului 2 alineatul (1) menționat, autoritățile competente notifică încălcarea sau neregula titularului carnetului TIR și asociației garante în termenul prevăzut la articolul 11 alineatul (1) din Convenția TIR.

35 Articolul 11 alineatul (1) menționat prevede că autoritățile competente nu au dreptul să pretindă de la asociația garantă plata sumelor menționate la articolul 8 alineatele (1) și (2) din Convenția TIR dacă, în termen de un an de la data luării în evidență a carnetului TIR de către aceste autorități, acestea nu au avizat în scris asociația cu privire la

nedescărcare (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 martie 2009, Comisia/Italia, C-275/07, Rep., p. I-2005, punctul 92).

36 Chiar dacă rezultă din aceasta că termenul de notificare în privința titularului carnetului TIR este de un an începând de la luarea în evidență a carnetului TIR de către aceste autorități (a se vedea Hotărârea din 5 octombrie 2006, Comisia/Țările de Jos, C-312/04, Rec., p. I-9923, punctul 50), rămâne în discuție problema dacă referința la articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul de aplicare prevăzută la articolul 11 alineatul (1) din Convenția TIR privește numai întinderea însăși a acestui termen sau dacă, pe de altă parte, privește de asemenea consecințele expirării acestuia din urmă, altfel spus încălcarea termenului menționat implică decăderea din dreptul de a solicita datoria. Astfel, articolul 11 alineatul (1) menționat nu prevede decăderea din dreptul de a solicita plata datoriei vamale în cazul nerespectării acestui termen decât în ceea ce privește asociația garantă.

37 În ceea ce îl privește pe titularul carnetului TIR, trebuie mai întâi să se observe că nici articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul de aplicare, nici o altă dispoziție a acestui regulament nu arată consecințele care pot rezulta din nerespectarea termenului de notificare (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 noiembrie 2002, SPKR, C-112/01, Rec., p. I-10655, punctul 28).

38 În continuare trebuie subliniat că, dacă este posibil, un regulament de aplicare trebuie să facă obiectul unei interpretări conforme cu regulamentul de bază, precum și cu acordurile internaționale încheiate de Comunitate (a se vedea, printre altele, Hotărârea din 10 septembrie 1996, Comisia/Germania, C-61/94, Rec., p. I-3989, punctul 52, Hotărârea SPKR, citată anterior, punctul 29, precum și Hotărârea din 9 ianuarie 2003, Petrotub și Republica, C-76/00 P, Rec., p. I-79, punctul 57).

39 Așadar, efectele nerespectării termenului prevăzut la articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul de aplicare trebuie apreciate ținând cont de Regulamentul nr. 719/91, pe de o parte, și de Convenția TIR, pe de altă parte.

40 Or, nicio dispoziție din Regulamentul nr. 719/91 sau din Convenția TIR nu permite să se concluzioneze că nerespectarea termenului de notificare în privința titularului carnetului TIR, prevăzut la articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul de aplicare, ar implica stingerea datoriei în ceea ce îl privește și l-ar exonera, prin urmare, de obligația de plată a acesteia din urmă (a se vedea în acest sens Hotărârea SPKR, citată anterior, punctul 30).

41 Dimpotrivă, după cum subliniază în mod întemeiat Comisia, din economia Convenției TIR reiese că, în privința titularului carnetului TIR, termenul de notificare, astfel cum rezultă din Regulamentul de aplicare, nu este un termen de decădere.

42 Astfel, obligațiile ce rezultă din Convenția TIR pentru titularul carnetului TIR demonstrează că titularul acestuia este prezumat a fi informat despre o încălcare sau o neregulă săvârșită în cursul unui transport efectuat sub regimul TIR.

43 Astfel, în special din articolele 19 și 21 din Convenția TIR reiese că titularul carnetului TIR trebuie să asigure prezentarea autovehiculului și a mărfurilor la biroul vamal de plecare și prezentarea vehiculului cu încărcătura și cu carnetul aferent la fiecare birou vamal de trecere, precum și la biroul vamal de destinație. În consecință, titularul carnetului TIR este, spre deosebire de asociația garantă, prezumat a fi la curent cu derularea transportului sub acoperirea acestui carnet.

44 În aceste condiții, nerespectarea termenului de un an ce rezultă din Regulamentul de aplicare nu are nicio incidență asupra exigibilității însăși a drepturilor și a taxelor aferente transportului și nu afectează dreptul autorităților competente de a proceda la recuperarea acestora de la titularul carnetului TIR.

45 Contrar susținerilor reclamantei din acțiunea principală, problema dacă titularul carnetului TIR este, în cazul depășirii termenului, în măsură să facă dovada locului în

care s-a săvârșit de fapt încălcarea sau neregula nu prezintă relevanță pentru a stabili dacă acest termen de notificare este un termen de decădere.

46 Este adevărat că în Hotărârea SPKR, citată anterior, Curtea a fost invitată să interpreteze o dispoziție care privește inclusiv nerespectarea unui termen de notificare, și anume cel prevăzut la articolul 379 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2454/93 și privind regimul de tranzit extern. Curtea a constatat, în această privință, că nerespectarea termenului de 11 luni prevăzut la articolul menționat nu exonerează persoana care este obligată în principal la plata unei datorii vamale, mai ales din moment ce cuantumul acestei datorii i-a fost notificat în termenul de prescripție prevăzut și persoana interesată nu a fost în măsură să facă dovada locului în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula, astfel cum este prevăzut la un alt articol din același regulament (a se vedea Hotărârea SPKR, citată anterior, punctul 32).

47 Potrivit reclamantei din acțiunea principală, din această hotărâre reiese că depășirea termenului nu implică decăderea din dreptul de a solicita plata datoriei vamale dacă persoana interesată nu a fost în măsură să facă dovada locului în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula. Aceasta deduce, *a contrario*, că depășirea termenului respectiv implică decăderea din dreptul de a solicita această datorie dacă persoana interesată este în măsură să furnizeze o astfel de dovadă.

48 Or, Curtea a stabilit în Hotărârea SPKR, citată anterior, că nerespectarea termenului de notificare în cauză în această acțiune nu împiedică, în sine, recuperarea datoriei vamale (a se vedea Hotărârea din 14 aprilie 2005, Comisia/Țările de Jos, C-460/01, Rec., p. I-2613, punctul 60). Astfel, la punctul 32 din Hotărârea SPKR menționată, Curtea a amintit că, după expirarea termenului de notificare, exigibilitatea acestei datorii rămâne subordonată altor condiții, cum ar fi în special lipsa dovezii locului în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula.

49 Spre deosebire de ceea ce susține reclamanta din acțiunea principală, Curtea nu a legat în niciun mod decăderea din termenul de notificare de posibilitatea de a prezenta dovada locului în care s-a săvârșit încălcarea.

50 În sfârșit, este important să se precizeze că obiectivul articolului 2 alineatul (1) din Regulamentul de aplicare este de a asigura o aplicare uniformă și diligentă a dispozițiilor în materie de recuperare a drepturilor și a taxelor în interesul de a pune la dispoziție rapid și eficient resursele proprii ale Comunității (Hotărârea din 5 octombrie 2006, Comisia/Țările de Jos, citată anterior, punctul 54, și, prin analogie, Hotărârea din 14 aprilie 2005, Comisia/Țările de Jos, citată anterior, punctul 60).

51 În lumina acestui obiectiv, termenul de un an în privința titularului carnetului TIR trebuie considerat, prin urmare, după cum observă Comisia, o normă procedurală care se adresează numai autorităților administrative pentru a le încuraja să intervină cât mai rapid posibil (a se vedea în acest sens Hotărârea SPKR, citată anterior, punctul 34).

52 Având în vedere considerațiile de mai sus, trebuie să se răspundă la prima întrebare că articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul de aplicare coroborat cu articolul 11 alineatul (1) din Convenția TIR trebuie interpretat în sensul că nerespectarea termenului de notificare a nedescărcării carnetului TIR în privința titularului acestui carnet nu are drept consecință faptul că autoritățile vamale competente sunt decăzute din dreptul de a recupera drepturi și taxe datorate pentru un transport internațional de mărfuri efectuat sub acoperirea carnetului menționat.

Cu privire la a doua întrebare

53 Prin intermediul celei de a doua întrebări formulate, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă articolul 2 alineatele (2) și (3) din Regulamentul de aplicare coroborat cu articolul 11 alineatele (1) și (2) din Convenția TIR trebuie interpretat în sensul că stabilește numai termenul privind furnizarea dovezii referitoare la regularitatea transportului, iar nu și termenul în care trebuie să se facă dovada locului în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula.

Observațiile părților

54 Reclamanta din acțiunea principală consideră că principiul securității juridice se opune ca articolul 2 alineatele (2) și (3) din Regulamentul de aplicare să fie interpretate în sensul că stabilesc de asemenea termenul pentru furnizarea dovezii locului în care s-a săvârșit o încălcare sau o neregulă.

55 Guvernul belgian consideră, în ceea ce îl privește, că este de competența instanței naționale să aplice dispozițiile naționale privind prezentarea elementelor de probă, întrucât articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul de aplicare stabilește un termen numai pentru furnizarea dovezii regularității operațiunii, și nu pentru a stabili locul în care s-a săvârșit de fapt încălcarea sau neregula. De altfel, această interpretare ar fi confirmată, pe de o parte, de articolul 2 alineatul (3) din Regulamentul de aplicare, ce prevede numai dovezi privind legalitatea transportului sub acoperirea unui carnet TIR, și, pe de altă parte, prin intrarea în vigoare a articolului 454 alineatul (3) primul paragraf din Regulamentul nr. 2454/93 prin care legiuitorul comunitar ar fi prevăzut expres din acel moment un termen pentru a face dovada locului în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula.

56 Guvernul belgian arată că, în orice caz, este necesar să se adopte o anumită flexibilitate în scopul de a acorda timp pentru stabilirea locului în care s-a săvârșit de fapt încălcarea sau neregula.

57 Comisia consideră de asemenea că este de competența instanței naționale ca, în lipsa unui termen stabilit în legislația comunitară, să stabilească, potrivit principiilor din dreptul național aplicabile în materia probelor, dacă, în cazul concret asupra căruia trebuie să se pronunțe și având în vedere ansamblul circumstanțelor, dovada locului în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula a fost făcută în termen. În aprecierea pe care o efectuează, instanța națională ar trebui să țină cont de faptul că, pe de o parte, titularul carnetului TIR nu trebuie să se afle în imposibilitatea materială de a furniza dovada amintită și, pe de altă parte, că termenul nu trebuie să fie prea lung pentru a face posibilă din punct de vedere juridic și material recuperarea sumelor datorate într-un alt stat membru.

Răspunsul Curții

58 În ceea ce privește termenul pentru a face dovada locului în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula, este important de reamintit că articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul nr. 719/91 prevede că, în cazul în care nu se poate stabili teritoriul pe care s-a săvârșit încălcarea sau neregula, se consideră că respectiva încălcare sau neregulă s-a săvârșit în statul membru în care a fost descoperită, cu excepția cazului în care se face dovada față de autoritățile vamale asupra regularității operațiunii sau a locului în care s-a săvârșit de fapt încălcarea sau neregula.

59 Or, articolul 10 alineatul (3) menționat a fost pus în aplicare prin articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul de aplicare în care se stabilește – prin trimitere la articolul 11 alineatul (2) din Convenția TIR – termenul pentru a face dovada regularității operațiunii. Cu toate acestea, respectivul articol 2 alineatul (2) nu face nicio mențiune cu privire la termenul aplicabil pentru a face dovada locului în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula.

60 Potrivit modului său de redactare, articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul de aplicare se aplică, prin urmare, numai termenului pentru a face dovada regularității operațiunii, și nu termenului pentru a face dovada locului în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula.

61 Această constatare este confirmată, după cum observă guvernul belgian, de modul de redactare a alineatului (3) al aceluiași articol 2, care vizează furnizarea de mijloace de probă numai în legătură cu regularitatea transportului.

62 În continuare, trebuie subliniat că articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul de aplicare nu poate fi interpretat în sensul că termenul prevăzut de acesta ar corespunde de asemenea termenului în care trebuie să se facă dovada locului în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula.

63 Astfel, legiuitorului îi revine sarcina de a stabili termenul pentru a face dovada locului în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula. În această privință, termenul pentru a face respectiva dovadă a fost stabilit de altfel de articolul 454 alineatul (3) primul paragraf din Regulamentul nr. 2454/93, și anume regulamentul de aplicare a Regulamentului nr. 2913/92. Totuși, Regulamentul nr. 2454/93 nu este aplicabil în speță *ratione temporis*.

64 Este adevărat că, în ceea ce privește asociația garantă, Curtea a stabilit, în Hotărârea din 23 septembrie 2003, BGL (C-78/01, Rec., p. I-9543), că termenul de care aceasta dispune pentru a face dovada locului în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula este de doi ani, acest termen începând să curgă de la data la care cererea de plată i-a fost adresată.

65 Cu toate acestea, este important să se observe că, în Hotărârea BGL, citată anterior, Curtea s-a exprimat într-un context precis, în special cel al articolelor 454 și 455 din Regulamentul nr. 2454/93 în versiunea aplicabilă faptelor aflate la originea acestei cauze. Or, după cum s-a arătat la punctul 63 din prezenta hotărâre, aceste articole prevedeau în mod explicit un termen pentru a face dovada locului în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula, în timp ce o astfel de dispoziție comunitară lipsește în speță, articolele menționate nefiind aplicabile *ratione temporis*.

66 După cum susțin guvernul belgian și Comisia, în lipsa unei reglementări comunitare privind termenul pentru a face dovada locului în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula, este de competența instanței naționale să stabilească, potrivit principiilor din dreptul național aplicabile în materia probelor, dacă, în cazul concret asupra căruia trebuie să se pronunțe și având în vedere ansamblul circumstanțelor, dovada a fost făcută în termen (a se vedea, prin analogie, Hotărârea din 23 martie 2000, Met-Trans și Sagpol, C-310/98 și C-406/98, Rec., p. I-1797, punctele 29 și 30).

67 Cu toate acestea, revine Curții obligația să indice anumite criterii sau principii de drept comunitar ce trebuie respectate în efectuarea acestei aprecieri (a se vedea, prin

analogie, Hotărârea din 10 aprilie 2008, Marks & Spencer, C-309/06, Rep., p. I-2283, punctul 61).

68 Astfel, instanța națională trebuie, în primul rând, să țină cont de faptul că dovada locului în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula are ca obiectiv să conteste competența statului membru ce procedează la recuperarea drepturilor și a taxelor, indicând totodată care este statul membru care va fi competent pentru a solicita aceste drepturi atunci când prezumția privind locul încălcării sau al neregulii va fi considerată înlăturată (Hotărârea BGL, citată anterior, punctul 54).

69 Acest alt stat membru trebuie stabilit rapid, pentru ca acesta să poată lua măsurile necesare în vederea recuperării sumelor datorate. Prin urmare, s-ar aduce atingere efectului deplin al dreptului comunitar dacă dreptul național ar prevedea un termen prea lung pentru a face posibilă din punct de vedere juridic și material recuperarea sumelor datorate într-un alt stat membru (a se vedea Hotărârea BGL, citată anterior, punctul 55).

70 În al doilea rând, trebuie amintit că respectarea dreptului la apărare în orice procedură inițiată împotriva unei persoane susceptibilă să conducă la adoptarea unui act care îi cauzează un prejudiciu, în special într-o procedură care poate conduce la aplicarea unor sancțiuni, constituie un principiu fundamental al dreptului comunitar. Acest principiu impune ca orice persoană care poate fi supusă unei sancțiuni să fie pusă în măsură să își prezinte în mod util punctul de vedere în legătură cu elementele reținute pentru aplicarea sancțiunii și să furnizeze orice dovadă pertinentă pentru apărarea sa (a se vedea Hotărârea din 21 martie 1990, Belgia/Comisia, numită „Tubemeuse", C-142/87, Rec., p. I-959, punctele 46 și 47, Hotărârea din 29 iunie 1994, Fiskano/Comisia, C-135/92, Rec., p. I-2885, punctele 39 și 40, precum și Hotărârea BGL, citată anterior, punctul 52).

71 Prin urmare, instanța națională trebuie, atunci când apreciază termenul pentru a face dovada locului în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula într-un caz precum cel din acțiunea principală, să asigure ca titularul carnetului TIR să nu se afle în imposibilitatea materială de a furniza această dovadă (a se vedea în acest sens Hotărârea BGL, citată anterior, punctul 66).

72 Având în vedere considerațiile de mai sus, trebuie să se răspundă la a doua întrebare că articolul 2 alineatele (2) și (3) din Regulamentul de aplicare coroborat cu articolul 11 alineatele (1) și (2) din Convenția TIR trebuie interpretat în sensul că stabilește numai termenul privind furnizarea dovezii referitoare la regularitatea transportului, nu și termenul în care trebuie să se facă dovada locului în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula. Este de competența instanței naționale să stabilească, potrivit principiilor din dreptul național aplicabile în materia probelor, dacă, în cazul concret asupra căruia trebuie să se pronunțe și având în vedere ansamblul circumstanțelor, această din urmă dovadă a fost făcută în termen. Totuși, instanța națională va aprecia acest termen respectând dreptul comunitar și, în special, ținând cont de faptul că, pe de o parte, termenul nu ar trebui să fie prea lung, pentru a face posibilă din punct de vedere juridic și material recuperarea sumelor datorate într-un alt stat membru, și, pe de altă parte, ca acest termen să nu îl plaseze pe titularul carnetului TIR în imposibilitatea materială de a furniza dovada menționată mai sus.

Cu privire la a treia întrebare

73 Având în vedere răspunsul oferit la a doua întrebare, nu este necesar să se răspundă la a treia întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

74 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 treia) declară:

1) **Articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1593/91 al Comisiei din 12 iunie 1991 privind modalitățile de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 719/91 al Consiliului privind folosirea în Comunitate a carnetelor TIR și ATA ca documente de tranzit coroborat cu articolul 11 alineatul (1) din Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR, semnată la Geneva la 14 noiembrie 1975, trebuie interpretat în sensul că nerespectarea termenului de notificare a nedescărcării carnetului TIR în privința titularului acestui carnet nu are drept consecință faptul că autoritățile vamale competente sunt decăzute din dreptul de a recupera drepturi și taxe datorate pentru un transport internațional de mărfuri efectuat sub acoperirea carnetului menționat.**

2) **Articolul 2 alineatele (2) și (3) din Regulamentul nr. 1593/91 coroborat cu articolul 11 alineatele (1) și (2) din Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR, semnată la Geneva la 14 noiembrie 1975, trebuie interpretat în sensul că stabilește numai termenul privind furnizarea dovezii referitoare la regularitatea transportului, nu și termenul în care trebuie să se facă dovada locului în care s-a săvârșit încălcarea sau neregula. Este de competența instanței naționale să stabilească, potrivit principiilor din dreptul național aplicabile în materia probelor, dacă, în cazul concret asupra căruia trebuie să se pronunțe și având în vedere ansamblul circumstanțelor, această din urmă dovadă a fost făcută în termen. Totuși, instanța națională va aprecia acest termen respectând dreptul comunitar și, în special, ținând cont de faptul că, pe de o parte, termenul nu ar trebui să fie prea lung, pentru a face posibilă din punct de vedere juridic și material recuperarea sumelor datorate într-un alt stat membru, și, pe de altă parte, ca acest termen să nu îl plaseze pe titularul carnetului TIR în imposibilitatea materială de a furniza dovada menționată mai sus.**

Semnături