Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (druga izba)

z dnia 22 listopada 2017 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Unia celna – Tranzyt zewnętrzny – Przewóz drogowy towarów z zastosowaniem karnetu TIR – Artykuł 267 TFUE – Właściwość Trybunału do interpretowania art. 8 i 11 konwencji TIR – Niezwolnienie operacji TIR – Odpowiedzialność stowarzyszenia poręczającego – Artykuł 8 ust. 7 konwencji TIR – Obowiązek zażądania, w miarę możliwości, zapłaty od osoby lub osób bezpośrednio odpowiedzialnych przed skierowaniem roszczenia do stowarzyszenia poręczającego – Noty wyjaśniające załączone do konwencji TIR – Rozporządzenie (EWG) nr 2454/93 – Artykuł 457 ust. 2 – Wspólnotowy kodeks celny – Artykuły 203 i 213 – Osoby, które nabyły lub posiadały towar i które wiedziały bądź powinny były wiedzieć, że był to towar usunięty spod dozoru celnego

W sprawie C-224/16

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Varhoven administrativen sad (najwyższy sąd administracyjny, Bułgaria) postanowieniem z dnia 12 kwietnia 2016 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 20 kwietnia 2016 r., w postępowaniu:

Asotsiatsia na balgarskite predpriyatia za mezhdunarodni prevozi i patishtata (Aebtri)

przeciwko

Nachalnik na Mitnitsa Burgas,

TRYBUNAŁ (druga izba),

w składzie: M. Ilešič, prezes izby, A. Rosas, C. Toader, A. Prechal (sprawozdawca) i E. Jarašiūnas, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Bobek,

sekretarz: M. Aleksejev, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 26 kwietnia 2017 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

– w imieniu Asotsiatsia na balgarskite predpriyatia za mezhdunarodni prevozi i patishtata (Aebtri) przez I. Krumova, adwokat,

– w imieniu Nachalnik na Mitnitsa Burgas, działającego w imieniu Mitnitsa Svilengrad, przez B. Borisova, M. Petrovą, P. Dobrevą oraz M. Bosilkovą-Kolipatkovą, działających w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: bułgarski.

– w imieniu rządu bułgarskiego przez E. Petranovą oraz L. Zaharievę, działające w charakterze pełnomocników,

– w imieniu Komisji Europejskiej początkowo przez M. Wasmeiera, B.R. Killmanna, E. Georgievę i L. Grønfeldt, działających w charakterze pełnomocników, a następnie przez M. Wasmeiera, B.R. Killmanna oraz E. Georgievę, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 5 lipca 2017 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 267 TFUE, art. 8 i 11 Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR, zawartej w Genewie dnia 14 listopada 1975 r. i zatwierdzonej w imieniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej rozporządzeniem (EWG) nr 2112/78 Rady z dnia 25 lipca 1978 r. (Dz.U. 1978, L 252, s. 1), w brzmieniu zmienionym i skonsolidowanym opublikowanym w decyzji Rady 2009/477/WE z dnia 28 maja 2009 r. (Dz.U. 2009, L 165, s. 1) (zwanej dalej „konwencją TIR" lub „konwencją"), art. 203 ust. 3 tiret trzecie i art. 213 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiającego Wspólnotowy kodeks celny (Dz.U. 1992, L 302, s. 1), zmienionego rozporządzeniem Rady (WE) 1791/2006 z dnia 20 listopada 2006 r. (Dz.U. 2006, L 363, s. 1) (zwanego dalej „kodeksem celnym"), oraz art. 457 ust. 2 rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy kodeks celny (Dz.U. 1993, L 253, s. 1), zmienionego rozporządzeniem Komisji (WE) nr 214/2007 z dnia 28 lutego 2007 r. (Dz.U. 2007, L 62, s. 6) (zwanego dalej „rozporządzeniem wykonawczym").

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Asotsiatsia na balgarskite predpriyatia za mezhdunarodni prevozi i patishtata (Aebtri) [bułgarskim stowarzyszeniem przewozów międzynarodowych i dróg (Aebtri)], będącym stowarzyszeniem poręczającym, a Nachalnik na Mitnitsa Burgas (naczelnikiem urzędu celnego w Burgas, Bułgaria) w przedmiocie postanowienia w sprawie przymusowej egzekucji długu dotyczącego należności celnych i podatku od wartości dodanej (VAT), wraz z odsetkami ustawowymi, powstałego w skutek nieprawidłowości zaistniałych podczas międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetu TIR.

Ramy prawne

Konwencja TIR

3 Konwencja ta weszła w życie w stosunku do Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej w dniu 20 czerwca 1983 r. (Dz.U. 1983, L 31, s. 13). Wszystkie państwa członkowskie są również stronami tej konwencji.

4 Preambuła konwencji TIR ma następujące brzmienie:

„Umawiające się Strony,

pragnąc ułatwić międzynarodowe przewozy towarów pojazdami drogowymi,

mając na uwadze, że poprawa warunków przewozu stanowi jeden z zasadniczych czynników rozwoju współpracy między nimi,

opowiadając się za uproszczeniem i harmonizacją formalności administracyjnych, zwłaszcza na granicach, w dziedzinie przewozów międzynarodowych,

uzgodniły, co następuje”.

5 Artykuł 1 konwencji TIR brzmi następująco:

„Do celów niniejszej konwencji:

a) określenie »transport TIR« oznacza przewóz towarów z wyjściowego urzędu celnego do docelowego urzędu celnego [urzędu celnego przeznaczenia] zgodnie z procedurą zwaną »procedurą TIR«, ustaloną przez niniejszą konwencję;

b) określenie »operacja TIR« oznacza część przewozu TIR, która jest dokonywana na terytorium Umawiającej się Strony z wyjściowego lub przejściowego urzędu celnego przy wjeździe do docelowego urzędu celnego [urzędu celnego przeznaczenia] lub przejściowego urzędu celnego przy wyjeździe;

[…]

e) określenie »zwolnienie operacji TIR« oznacza uznanie przez organy celne, że operacja TIR została prawidłowo zakończona na terytorium Umawiającej się Strony. Zostaje to ustalone przez organy celne na podstawie porównania danych lub informacji dostępnych w docelowym urzędzie celnym [urzędzie celnym przeznaczenia] lub przejściowym urzędzie celnym przy wyjeździe oraz danych lub informacji dostępnych w wyjściowym urzędzie celnym lub przejściowym urzędzie celnym przy wjeździe;

f) określenie »przywozowe i wywozowe należności celne i podatkowe« oznacza cła oraz wszelkie inne opłaty, podatki, należności i inne obciążenia finansowe, które są pobierane przy przywozie lub wywozie bądź w związku z przywozem lub wywozem towarów, z wyjątkiem należności i obciążeń finansowych ograniczonych do przybliżonego kosztu świadczonych usług;

[…]

o) określenie »posiadacz« karnetu TIR oznacza osobę, której wydano karnet TIR, zgodnie z odpowiednimi postanowieniami konwencji i w której imieniu zostało złożone zgłoszenie celne w formie karnetu TIR, wskazujące na zamiar objęcia towarów procedurą TIR w wyjściowym urzędzie celnym. Osoba ta jest odpowiedzialna za przedstawienie pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera wraz z ładunkiem i odnoszącym się do niego karnetem TIR w wyjściowym urzędzie celnym, w przejściowym urzędzie celnym i w docelowym urzędzie celnym [urzędzie celnym przeznaczenia] oraz za ścisłe przestrzeganie innych odpowiednich postanowień konwencji;

[…]

q) określenie »stowarzyszenie poręczające« oznacza stowarzyszenie uznane przez organy celne Umawiającej się Strony jako poręczające za osoby, które stosują procedurę TIR”.

6 Artykuł 4 konwencji TIR stanowi, że od towarów przewożonych zgodnie z procedurą TIR, którą ustanawia ta konwencja, w przejściowych urzędach celnych nie są uiszczane lub składane do depozytu przywozowe i wywozowe należności celne i podatkowe.

7 Zgodnie z art. 3 lit. b) konwencji TIR warunkiem korzystania z tych udogodnień jest posiadanie przez towary w trakcie całego ich przewozu jednakowego dokumentu, karnetu TIR, który służy kontroli prawidłowości operacji. Konwencja ta wymaga ponadto, by przewozy odbywały się pod gwarancją stowarzyszeń uznanych przez umawiające się strony, zgodnie z postanowieniami art. 6.

8 Karnet TIR składa się z bloku kartek zawierających odcinek nr 1 i odcinek nr 2 na odpowiadających im grzbietach, na których znajdują się wszystkie potrzebne informacje, przy czym para odcinków jest wykorzystywana dla każdego przemierzanego terytorium. Na początku operacji przewozu odcinek nr 1 składany jest w wyjściowym urzędzie celnym. Zwolnienie następuje po zwrocie odcinka nr 2 w wyjściowym urzędzie celnym położonym na tym samym obszarze celnym. Procedura ta powtarza się dla każdego przemierzanego terytorium, przy użyciu kolejnych par odcinków znajdujących się w tym samym karnecie.

9 Rozdział II konwencji TIR, zatytułowany „Wydawanie karnetów TIR – Odpowiedzialność stowarzyszeń poręczających”, obejmuje jej art. 6–11.

10 Artykuł 6 ust. 1 tej konwencji przewiduje:

„Każda Umawiająca się Strona może upoważnić stowarzyszenia do wydawania karnetów TIR – bezpośrednio lub za pośrednictwem odpowiednich stowarzyszeń – oraz do występowania w charakterze poręczycieli, z zastrzeżeniem spełniania przez nie minimalnych warunków i wymogów, określonych w części I załącznika 9. Upoważnienie cofa się, gdy minimalne warunki i wymogi, określone w części I załącznika 9, przestają być spełniane”.

11 Artykuł 8 wspomnianej konwencji stanowi:

„1. Stowarzyszenie poręczające zobowiąże się do uiszczenia należnych opłat i podatków przywozowych lub wywozowych [przywozowych lub wywozowych należności celnych i podatkowych], zwiększonych ewentualnie o odsetki za zwłokę, które mogą się należeć na mocy ustaw i przepisów celnych państwa, w którym ujawniono nieprawidłowość odnoszącą się do operacji TIR. Stowarzyszenie to jest zobowiązane do zapłacenia powyższych kwot na zasadzie odpowiedzialności wspólnej i solidarnej z osobami, od których kwoty te są należne.

2. Jeżeli przepisy ustawowe i wykonawcze Umawiającej się Strony nie przewidują uiszczania opłat i podatków przywozowych lub wywozowych [przywozowych lub wywozowych należności celnych i podatkowych] w przypadkach określonych w ustępie 1, stowarzyszenie poręczające zobowiązuje się do zapłacenia, na tych samych warunkach, kwoty równej opłatom i podatkom przywozowym lub wywozowym [przywozowym lub wywozowym należnościom celnym i podatkowym], zwiększonym o jakiekolwiek odsetki za zwłokę.

[…]

7. Gdy kwoty wymienione w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu stają się wymagalne, właściwe organy powinny, w miarę możliwości, zażądać ich zapłaty od osoby lub osób bezpośrednio odpowiedzialnych przed skierowaniem roszczenia do stowarzyszenia poręczającego”.

12 Artykuł 11 konwencji TIR brzmi następująco:

„1. W przypadku gdy operacja TIR nie została zwolniona, właściwe organy nie mają prawa żądać od stowarzyszenia poręczającego uiszczenia kwot wymienionych w art. 8 ust. 1 i 2, jeżeli w terminie jednego roku, licząc od dnia przyjęcia karnetu TIR przez te organy, nie zawiadomiły one na piśmie stowarzyszenia o niezwolnieniu. Postanowienie to ma zastosowanie również w razie gdy poświadczenie zakończenia operacji TIR zostało uzyskane w niewłaściwy sposób lub przez nadużycie, ale wówczas termin jest dwuletni.

2. Żądanie uiszczenia kwot, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2, jest skierowane do stowarzyszenia poręczającego nie wcześniej niż po upływie trzech miesięcy, licząc od dnia, w którym stowarzyszenie to zostało powiadomione o niezwolnieniu operacji albo o tym, że poświadczenie o zakończeniu operacji TIR zostało uzyskane w niewłaściwy sposób lub przez nadużycie, i nie później niż w terminie dwóch lat, licząc od tego samego dnia. Jednakże w przypadkach, które w wymienionym terminie dwóch lat są przedmiotem postępowania sądowego, żądanie to powinno być skierowane w terminie jednego roku, licząc od dnia, w którym orzeczenie sądu stało się prawomocne.

3. Stowarzyszenie poręczające ma trzy miesiące na uiszczenie żądanych kwot, licząc od dnia skierowania do niego żądania zapłaty. Stowarzyszenie otrzymuje zwrot uiszczonych kwot, jeżeli w terminie dwóch lat od dnia skierowania żądania zapłaty ustalone zostanie w sposób zadowalający organy celne, że w odniesieniu do danej operacji przewozowej nie została popełniona żadna nieprawidłowość".

13 Artykuł 43 konwencji TIR przewiduje:

„Noty wyjaśniające znajdujące się w załączniku 6 i w części III załącznika 7 zawierają interpretację niektórych postanowień niniejszej konwencji i jej załączników. Zawierają one również opis niektórych zaleconych praktyk".

14 Zgodnie z art. 48 tej konwencji:

„Żadne z postanowień niniejszej konwencji nie narusza prawa Umawiających się Stron, które tworzą unię celną lub gospodarczą, do przyjęcia szczególnych zasad dotyczących czynności przy rozpoczynaniu lub kończeniu przewozów na ich terytorium lub tranzycie przez to terytorium, jeśli zasady te nie ograniczają ułatwień przewidzianych w niniejszej konwencji".

15 Artykuł 51 konwencji TIR przewiduje:

„Załączniki do niniejszej konwencji stanowią jej integralną część".

16 Załącznik 6 do konwencji TIR zawiera między innymi następujące wyjaśnienia:

„Wprowadzenie [do not wyjaśniających] […]

(ii) Noty wyjaśniające nie zmieniają postanowień niniejszej konwencji lub jej załączników; precyzują jedynie ich treść, znaczenie i zakres, […]

0.8.7. Ustęp 7 Działania, które powinny być podjęte przez właściwe organy w celu wymagania zapłaty od osoby lub osób bezpośrednio odpowiedzialnych, obejmują co najmniej zawiadomienie o niezwolnieniu operacji TIR i/lub przekazanie żądania zapłaty posiadaczowi karnetu TIR. […]".

17 Część pierwsza załącznika 9 do konwencji TIR zawiera następujący tekst:

„1. Minimalne warunki i wymogi, które musi spełniać stowarzyszenie dla uzyskania od Umawiających się Stron pozwolenia na wydawanie karnetów TIR oraz występowania w charakterze poręczyciela, o którym mowa w art. 6 konwencji, są następujące:

[…]

e) zawarcie pisemnej umowy lub sporządzenie innego dokumentu prawnego pomiędzy stowarzyszeniem a właściwymi organami Umawiającej się Strony, w której ma ono swoją siedzibę […];

f) zapewnienie w pisemnej umowie lub innym dokumencie prawnym, o którym mowa w lit. e), iż stowarzyszenie:

[…]

(iii) będzie kontrolować stale, a w szczególności przed wystąpieniem o pozwolenie na korzystanie przez osoby z procedury TIR, spełnianie przez te osoby minimalnych warunków i wymogów, o których mowa w części II niniejszego załącznika;

[…]

(v) zgodnie z żądaniem właściwych organów Umawiającej się Strony, na której terytorium ma swoją siedzibę będzie wypełniać wszelkie swoje zobowiązania, wobec towarzystwa ubezpieczeniowego, poolu ubezpieczeniowego lub instytucji finansowej […].

[…]".

18 Artykuł 8 ust. 7 konwencji TIR został uchylony ze skutkiem od dnia 13 września 2012 r. i zastąpiony przepisem o niemalże identycznej treści, znajdującym się od owego dnia w art. 11 ust. 2 rzeczonej konwencji (Dz.U. 2012, L 244, s. 1).

19 Nota wyjaśniająca dotycząca nowego art. 11 ust. 2 ma następujące brzmienie:

„Starania, które podejmą właściwe organy celem żądania zapłaty ze strony odpowiedzialnej osoby lub odpowiedzialnych osób, uwzględniają przynajmniej przesłanie żądania zapłaty właścicielowi karnetu TIR na jego adres podany w karnecie TIR lub osobie odpowiedzialnej bądź osobom odpowiedzialnym, jeśli są to inne osoby niż posiadacz karnetu, określonym zgodnie z przepisami krajowymi. […]".

Kodeks celny

20 Artykuł 91 kodeksu celnego, znajdujący się w jego pkt I, zatytułowanym „Przepisy ogólne", w części B, zatytułowanej „Tranzyt wewnętrzny", w sekcji 3, zatytułowanej „Procedury zawieszające i gospodarcze procedury celne", w rozdziale 2, zatytułowanym „Procedury celne", w tytule IV, o nagłówku „Przeznaczenie celne", stanowi:

„1. Procedura tranzytu zewnętrznego pozwala na przemieszczanie z jednego do drugiego miejsca znajdującego się na obszarze celnym Wspólnoty:

a) towarów niewspólnotowych, niepodlegających w tym czasie należnościom celnym przywozowym i innym opłatom ani środkom polityki handlowej;

[…]

2. Przemieszczanie określone w ust. 1 odbywa się:

a) z zastosowaniem procedury zewnętrznego tranzytu wspólnotowego; lub

b) z zastosowaniem karnetu TIR (konwencja TIR), pod warunkiem że:
1) rozpoczęło się lub ma się zakończyć poza Wspólnotą; […]

[…]".

21 Artykuł 92 kodeksu celnego, znajdujący się w tymże pkt I, stanowi:

„1. Procedura tranzytu zewnętrznego zostaje zakończona, a obowiązki zobowiązanego spełnione, gdy towary objęte tą procedurą i właściwe dokumenty zostaną przedstawione, zgodnie z przepisami tej procedury, w urzędzie celnym przeznaczenia.

2. Organy celne zamykają procedurę tranzytu zewnętrznego, jeżeli są w stanie stwierdzić, na podstawie porównania danych dostępnych w urzędzie wyjścia i danych dostępnych w urzędzie przeznaczenia, że procedura została w prawidłowy sposób zakończona”.

22 Artykuł 96 kodeksu celnego, znajdujący się w jego pkt II, zatytułowanym „Szczególne przepisy dotyczące wspólnotowego tranzytu zewnętrznego”, w części B sekcji 3 rozdziału 2 tytułu IV, przewiduje:

„1. Główny zobowiązany jest osobą uprawnioną do korzystania z procedury wspólnotowego tranzytu zewnętrznego. Jest on odpowiedzialny za:

a) przedstawienie w wyznaczonym terminie w urzędzie celnym przeznaczenia towarów w nienaruszonym stanie i z zachowaniem środków zastosowanych przez organy celne w celu zapewnienia tożsamości towarów;

b) przestrzeganie przepisów procedury tranzytu wspólnotowego.

2. Nie naruszając określonych w ust. 1 obowiązków głównego zobowiązanego, osoba przewożąca towary lub ich odbiorca, który przyjmuje towary, wiedząc o tym, że są one objęte procedurą tranzytu wspólnotowego, jest również zobowiązany do przedstawienia ich w nienaruszonym stanie w urzędzie celnym przeznaczenia w wyznaczonym terminie i z zachowaniem środków zastosowanych przez organy celne w celu zapewnienia tożsamości towarów”.

23 Artykuły 201–216 kodeksu celnego tworzą rozdział 2, zatytułowany „Powstanie długu celnego”, będący częścią tytułu VII, o nagłówku „Dług celny”.

24 Zgodnie z art. 203 tego kodeksu:

„1. Dług celny w przywozie powstaje w wyniku:

– usunięcia spod dozoru celnego towaru podlegającego należnościom przywozowym.

2. Dług celny powstaje z chwilą usunięcia towaru spod dozoru celnego.

3. Dłużnikami są:

– osoba, która usunęła towar spod dozoru celnego,

– osoby, które uczestniczyły w tym usunięciu, i które jednocześnie wiedziały lub powinny były wiedzieć, że towar zostaje usunięty spod dozoru celnego,

– osoby, które nabyły lub posiadały towar, i które w chwili jego nabycia lub wejścia w jego posiadanie wiedziały bądź powinny były wiedzieć, że jest to towar usunięty spod dozoru celnego,

i

– odpowiednio osoba zobowiązana do wykonania obowiązków wynikających z czasowego składowania towaru lub wynikających ze stosowania procedury celnej, którą towar ten został objęty”.

25 Artykuł 213 kodeksu celnego stanowi:

„Jeżeli w odniesieniu do tego samego długu celnego występuje kilku dłużników, są oni solidarnie zobowiązani do pokrycia tego długu”.

Rozporządzenie wykonawcze

26 Artykuły 454, 455, 455a i 457 rozporządzenia wykonawczego znajdują się w jego sekcji 2, zatytułowanej „Procedura TIR”, w rozdziale 9, zatytułowanym „Transport w ramach procedury TIR lub ATA”, w tytule II, o nagłówku „Statut celny towarów i tranzyt”, w części II, zatytułowanej „Przeznaczenie celne”.

27 Zgodnie z art. 454 wspomnianego rozporządzenia:

„Przepisy niniejszej sekcji stosują się do transportu towarów na podstawie karnetów TIR w przypadku, gdy we Wspólnocie wymagane są należności przywozowe lub inne opłaty”.

28 Artykuł 455 rozporządzenia wykonawczego ma następujące brzmienie:

„1. Organy celne państw członkowskich przeznaczenia lub wyprowadzenia zwracają odpowiednią część zaświadczenia nr 2 karnetu TIR organom celnym państwa członkowskiego wprowadzenia lub wyjścia bezzwłocznie i najpóźniej w ciągu jednego miesiąca od daty, gdy operacja TIR została zakończona.

2. Jeżeli odpowiednia część zaświadczenia nr 2 karnetu TIR nie zostanie zwrócona organom celnym państwa członkowskiego wprowadzenia lub wyjścia, w ciągu dwóch miesięcy od daty przyjęcia karnetu TIR, organy te poinformują dane zrzeszenie gwarantujące [stowarzyszenie poręczające], bez uszczerbku dla powiadomienia zgodnie z artykułem 11 ustęp 1 konwencji TIR.

Poinformują one również posiadacza karnetu TIR i poproszą [go], jak również zainteresowane zrzeszenie gwarantujące [stowarzyszenie poręczające] o dostarczenie dowodu, że operacja TIR została zakończona.

3. Dowód określony w drugim akapicie ust. 2 może być dostarczony w celu zaspokojenia organów celnych, w formie dokumentu poświadczonego przez organy celne państwa członkowskiego przeznaczenia lub wyprowadzenia, określającego towary i ustanawiającego, że zostały one przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia lub wyprowadzenia.

[…]”.

29 Zgodnie z art. 455a rozporządzenia wykonawczego:

„1. W przypadku gdy organy celne państwa członkowskiego wprowadzenia lub wyjścia nie otrzymały dowodu w ciągu czterech miesięcy od daty przyjęcia karnetu TIR, że operacja TIR została zakończona, rozpoczną natychmiast procedurę dochodzeniową w celu uzyskania informacji potrzebnych do wypełnienia operacji TIR, lub, jeżeli to nie jest możliwe, do ustalenia, czy został poniesiony dług celny, określenia dłużnika i organów celnych odpowiedzialnych za wpis w rachunkach.

Jeżeli organy celne otrzymają informacje wcześniej, że operacja TIR nie została zakończona, lub podejrzewają, że tak właśnie jest, rozpoczną one bezzwłocznie procedurę dochodzeniową.

[…]

3. Aby wszcząć procedurę dochodzeniową, organy celne państwa członkowskiego wprowadzenia lub wyjścia wyślą organom celnym państwa członkowskiego przeznaczenia lub wyprowadzenia odpowiednią prośbę wraz ze wszelkimi potrzebnymi informacjami.

4. Organy celne państwa członkowskiego przeznaczenia lub wyprowadzenia odpowiadają bezzwłocznie.

[…]”.

30 Artykuł 457 rozporządzenia wykonawczego stanowi:

„1. Do celów art. 8 ust. 4 konwencji TIR, gdy operacja TIR przeprowadzana jest na obszarze celnym Wspólnoty, każde zrzeszenie gwarantujące [stowarzyszenie poręczające] ustanowione we Wspólnocie może stać się odpowiedzialne za zapłatę zabezpieczonej kwoty długu celnego odnoszącego się do danych towarów w operacji TIR, do wysokości 60 000 EUR lub ekwiwalentu w walucie krajowej, za jeden karnet TIR.

2. Zrzeszenie gwarantujące [stowarzyszenie poręczające] ustanowione w państwie członkowskim właściwym dla odzyskania na mocy art. 215 kodeksu jest odpowiedzialne za zapłatę zabezpieczonej kwoty długu celnego.

[…]”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

31 W dniu 11 listopada 2008 r. w urzędzie celnym Kapitan Andreevo (Bułgaria) Sargut, spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, z siedzibą w Turcji, będąca posiadaczem karnetu TIR i przewoźnikiem towarów, rozpoczęła operację tranzytu z zastosowaniem karnetu TIR. Jako miejsce przeznaczenia przewożonych towarów zgłoszono Rumunię.

32 Wobec nieotrzymania żadnych informacji dotyczących zakończenia tej operacji TIR bułgarskie organy celne w dniu 29 kwietnia 2009 r. wszczęły na podstawie art. 455a rozporządzenia wykonawczego procedurę dochodzeniową dotyczącą wypełnienia rzeczonej operacji, zwracając się do rumuńskich organów celnych. W odpowiedzi organy te wskazały, że nie przedstawiono im omawianych towarów ani omawianego karnetu TIR i że nie miały one możliwości uzyskać informacji w tym zakresie.

33 W dniu 8 lipca 2009 r. urząd celny Kapitan Andreevo skierował do rumuńskich organów celnych, dla celów kontroli, kopię odcinka nr 2 karnetu TIR, którą w międzyczasie przedłożył mu Sargut. W odpowiedzi, którą bułgarskie organy otrzymały w dniu 28 sierpnia 2009 r. rumuńskie organy wskazały, że ów odcinek nie został przedłożony w urzędzie celnym przeznaczenia i że przedstawiony dokument wydawał się nieprawdziwy lub sfałszowany.

34 W dniu 10 września 2009 r. naczelnik urzędu celnego Kapitan Andreevo wydał decyzję określającą wysokość obciążających Sargut należności celnych i VAT, wraz z odsetkami ustawowymi od tych kwot. Decyzję tę doręczono zarówno Sargutowi, jak też Aebtri.

35 Po oddaleniu odwołania administracyjnego od tej decyzji przez naczelnika Mitnitsa Svilengrad (urzędu celnego w mieście Swilengrad, Bułgaria) Sargut wniósł w dniu 27 października 2009 r. skargę do Administrativen sad Haskovo (sądu administracyjnego w Chaskowie, Bułgaria), który uwzględnił ją w wyroku z dnia 28 stycznia 2010 r. Wyrokiem z dnia 2 listopada 2010 r. Varhoven administrativen sad (najwyższy sąd administracyjny, Bułgaria) uchylił ów wyrok i oddalił skargę Sargutu, uprzednio potwierdziwszy zasadność decyzji z dnia 10 września 2009 r.

36 Pismem z dnia 15 listopada 2010 r. Aebtri zostało wezwane do zapłaty tego długu, czego nie uczyniło w terminie trzech miesięcy przewidzianym w art. 11 ust. 3 konwencji TIR.

37 W dniu 7 czerwca 2011 r. naczelnik urzędu celnego w mieście Swilengrad wezwał właściwą dyrekcję regionalną Natsionalna agentsia za prihodite (narodową agencję przychodów skarbowych, Bułgaria) do podjęcia przymusowej egzekucji decyzji z dnia 10 września 2009 r. w stosunku do Sargutu. Po otrzymaniu od tego organu informacji, że nie podjęto żadnego środka egzekucyjnego i nie odzyskano żadnej kwoty w celu uregulowania długu, którego dotyczy postępowanie główne, naczelnik urzędu celnego w mieście Swilengrad w dniu 5 września 2012 r. wydał w stosunku do Aebtri decyzję o przymusowym poborze omawianych kwot, która została utrzymana w mocy w postępowaniu odwoławczym decyzją dyrektora agencji celnej.

38 Aebtri wniosło skargę na tę drugą decyzję, na której poparcie podniosło, że naruszony został art. 8 ust. 7 konwencji TIR, ponieważ bułgarskie organy nie podjęły starań w celu odzyskania długu od głównych osób odpowiedzialnych za jego uregulowanie.

39 Administrativen sad Haskovo (sąd administracyjny w Chaskowie) oddalił tę skargę w wyroku, w którym stwierdził, po pierwsze, że organy celne uczyniły wszystko, co było możliwe, aby zażądać od Sargutu zapłaty długu, i po drugie, że skoro operacja tranzytu nie zakończyła się prawidłowo, nie dowiedziono, że towar dotarł do jego odbiorcy i że ów odbiorca miał potwierdzić jego odbiór przed urzędem celnym przeznaczenia.

40 Aebtri wniosło skargę kasacyjną na to orzeczenie do Varhoven administrativen sad (najwyższego sądu administracyjnego), który wskazuje przede wszystkim, że jakkolwiek uważa, iż Trybunał ma właściwość do interpretowania omawianych przepisów konwencji TIR, to jednak uważa za konieczne upewnić się co do tego, zadając Trybunałowi pytanie w tym zakresie.

41 Sąd odsyłający zaznacza następnie, że terminy wyznaczone w art. 11 ust. 1 i 2 konwencji TIR dla celów, po pierwsze, powiadomienia stowarzyszenia poręczającego o niezwolnieniu, i po drugie, skierowania do niego żądania uiszczenia kwot zostały w niniejszej sprawie dochowane. Sąd odsyłający ma jednak wątpliwości co do tego, czy organy celne uczyniły zadość nałożonemu na nie przez art. 8 ust. 7 owej konwencji obowiązkowi, aby w miarę możliwości zażądać zapłaty spornych kwot od posiadacza karnetu TIR jako osoby bezpośrednio odpowiedzialnej za ich zapłatę przed skierowaniem roszczenia do stowarzyszenia poręczającego.

42 Rzeczony sąd wskazuje w tym względzie, że zgodnie z jego własnym postanowieniem interpretacyjnym z dnia 25 marca 2003 r. wydanym w pełnym składzie, „[w] wypadku gdy wierzytelności wskazane w art. 8 ust. 1 i 2 konwencji [TIR] stały się wymagalne, organy celne mogą kierować do stowarzyszenia poręczającego roszczenie o zapłatę, jeśli podjęto wszystkie możliwe środki względem podmiotów będących rezydentami w kraju lub podmiotów zagranicznych, które są ich pierwotnymi dłużnikami”.

43 Po wydaniu wspomnianego wyroku interpretacyjnego okazało się jednak, że różne składy Varhoven administrativen sad (najwyższego sądu administracyjnego), orzekając w ostatniej instancji, udzielały odmiennych odpowiedzi w kwestii tego, czy takie środki zostały podjęte w wypadku takim jak ów rozpatrywany w sprawie w postępowaniu głównym.

44 Sąd odsyłający odnosi się wreszcie do różnych dowodów przedstawionych w toku postępowania zakończonego decyzją z dnia 5 września 2012 r. Wskazuje on w tym względzie między innymi na międzynarodowy list przewozowy dotyczący przewozu spornych towarów i zawierający numer karnetu TIR, numer danego pojazdu transportowego oraz wskazanie spółki Irem Corporation SRL Romania jako odbiorcy towarów, jej podpis i pieczęć, a także podanie jako daty odbioru dnia 13 listopada

2008 r. Rzeczony sąd wspomina również o „międzynarodowym konosamencie" owych towarów zawierającym pieczęć przewoźnika, czyli Sargutu, podpis i pieczęć Irem Corporation nałożone w tym samym dniu oraz potwierdzenie odbioru towaru zawierające pieczęć i podpis tej drugiej spółki.

45 Według sądu odsyłającego te różne dokumenty pozwalają stwierdzić, że Irem Corporation odebrała rozpatrywane w postępowaniu głównym towary i że spółka ta wiedziała przy ich odbiorze, iż towary te zostały przewiezione z zastosowaniem karnetu TIR. Nie ma natomiast dowodu, że towary te zostały zgłoszone w urzędzie celnym przeznaczenia.

46 W tych okolicznościach sąd odsyłający jest zdania, że Administrativen sad Haskovo (sąd administracyjny w Chaskowie) powinien był stwierdzić, że po stronie samego odbiorcy towarów powstał wynikający z art. 96 ust. 2 kodeksu celnego obowiązek przedstawienia tych towarów w urzędzie celnym przeznaczenia. Tymczasem ów urząd celny potwierdził, że w niniejszej sprawie nie przedstawiono mu towarów ani karnetu TIR.

47 Nasuwa się wobec tego pytanie, czy należy uważać, iż rzeczony odbiorca wiedział lub powinien był wiedzieć, że towary usunięto spod dozoru celnego i że w konsekwencji był on dłużnikiem pierwotnym w rozumieniu art. 203 ust. 3 tiret trzecie kodeksu celnego, oraz czy z tego względu organ celny nie miał również obowiązku dochodzić zapłaty od tego odbiorcy przed skierowaniem roszczenia do stowarzyszenia poręczającego.

48 W tych okolicznościach Varhoven administrativen sad (najwyższy sąd administracyjny) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy w celu zapobieżenia wydawaniu sprzecznych orzeczeń sądowych Trybunał jest właściwy, aby dokonać – w sposób wiążący sądy państw członkowskich – wykładni [konwencji TIR] w odniesieniu do dziedziny regulowanej w art. 8 i 11 tej konwencji w celu oceny istnienia odpowiedzialności stowarzyszenia poręczającego, którą uregulowano także w art. 457 ust. 2 [rozporządzenia wykonawczego]?

2) Czy wykładnia przepisów art. 457 ust. 2 [rozporządzenia wykonawczego] w związku z art. 8 ust. 7 (obecnie art. 11 ust. 2) konwencji TIR – oraz not wyjaśniających do tych przepisów – pozwala na przyjęcie, że w przypadku takim jak analizowana sprawa, przy nastąpieniu wymagalności należności określonych w art. 8 ust. 1 i 2 [konwencji TIR], organy celne powinny domagać się w miarę możliwości ich zapłaty od posiadacza karnetu TIR, bezpośrednio zobowiązanego z tytułu tych kwot, przed wystąpieniem z żądaniem wobec stowarzyszenia poręczającego?

3) Czy odbiorcę, który nabył lub zatrzymał towary, co do których jest mu wiadome, że są one przewożone z zastosowaniem karnetu TIR, i w odniesieniu do których nie ustalono, iż zostały one przedstawione i zgłoszone przed docelowym urzędem celnym (urzędem celnym przeznaczenia), należy uważać – jedynie ze względu na te okoliczności – za osobę, która powinna była wiedzieć, że towary usunięto spod dozoru celnego, i stwierdzić, że jest on solidarnym dłużnikiem w rozumieniu art. 203 ust. 3 tiret trzecie w związku z art. 213 [kodeksu celnego]?

4) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie trzecie: czy brak działań administracji celnej mających na celu żądanie zapłaty długu celnego od tego odbiorcy stoi na przeszkodzie realizacji odpowiedzialności stowarzyszenia poręczającego określonego w art. 1 lit. q) [konwencji TIR], uregulowanej w art. 457 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego?".

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

49 Poprzez swe pierwsze pytanie sąd odsyłający stara się w istocie ustalić, czy Trybunał jest właściwy, aby orzekać w trybie prejudycjalnym o wykładni art. 8 i 11 konwencji TIR.

50 Jak wynika z utrwalonego orzecznictwa Trybunału, umowa międzynarodowa zawarta przez Unię stanowi akt przyjęty przez jedną z jej instytucji w rozumieniu art. 267 akapit pierwszy lit. b) TFUE, a jej postanowienia stanowią integralną część porządku prawnego Unii od momentu wejścia tej umowy w życie, przez co Trybunał jest właściwy do orzekania w trybie prejudycjalnym w przedmiocie interpretacji tej umowy (zob. w szczególności wyroki: z dnia 30 kwietnia 1974 r., Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, pkt 3–6; a także z dnia 4 maja 2010 r., TNT Express Nederland, C-533/08, EU:C:2010:243, pkt 60 i przytoczone tam orzecznictwo).

51 Jak wskazano w pkt 1–3 niniejszego wyroku, konwencja TIR, której stronami są również wszystkie państwa członkowskie, została zatwierdzona w imieniu Wspólnoty rozporządzeniem nr 2112/78 i weszła w życie w odniesieniu do Wspólnoty w dniu 20 czerwca 1983 r.

52 Co się tyczy, dokładniej rzecz ujmując, art. 8 i 11 konwencji TIR, do których odnosi się sąd odsyłający w swym pytaniu, należy przypomnieć, że rzeczone postanowienia dotyczą zasadniczo odpowiedzialności stowarzyszeń poręczających w odniesieniu do zapłaty przywozowych należności celnych i podatkowych w wypadku nieprawidłowości dotyczących operacji TIR oraz warunków, na podstawie których organy celne mogą powołać się na tę odpowiedzialność. Postanowienia te mają więc zasadniczo na celu zabezpieczenie poboru należności celnych, ułatwiając równocześnie operacje celne tranzytu zewnętrznego towarów.

53 W świetle powyższego Trybunał jest właściwy, aby orzekać o wykładni art. 8 i 11 konwencji TIR, będących postanowieniami prawa celnego, o których to zakresie Trybunał wypowiadał się już zresztą w trybie prejudycjalnym (zob. w szczególności wyroki: z dnia 23 września 2003 r., BGL, C-78/01, EU:C:2003:490, pkt 47, 70; z dnia 5 października 2006 r., Komisja/Niemcy, C-105/02, EU:C:2006:637, pkt 80, 82; z dnia 5 października 2006 r., Komisja/Belgia, C-377/03, EU:C:2006:638, pkt 67–70, 86, 88; a także z dnia 14 maja 2009 r., Internationaal Verhuis- en Transportbedrijf Jan de Lely, C-161/08, EU:C:2009:308, pkt 34–36).

54 Na pytanie pierwsze należy więc odpowiedzieć, że Trybunał jest właściwy, aby orzekać w trybie prejudycjalnym o wykładni art. 8 i 11 konwencji TIR.

W przedmiocie pytania drugiego

55 Poprzez swe pytanie drugie sąd odsyłający stara się w istocie ustalić, czy art. 457 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego w związku z art. 8 ust. 7 konwencji TIR należy interpretować w ten sposób, że w sytuacji takiej jak rozpatrywana w postępowaniu głównym organy celne uczyniły zadość swemu obowiązkowi, wyrażonemu w drugim z tych przepisów, aby w miarę możliwości żądać zapłaty przywozowych należności celnych i podatkowych od posiadacza karnetu jako osoby bezpośrednio odpowiedzialnej za ich uregulowanie przed skierowaniem roszczenia do stowarzyszenia poręczającego.

56 Na wstępie należy przypomnieć, że prawa i obowiązki stowarzyszenia poręczającego są uregulowane jednocześnie w konwencji TIR, w prawie Unii i w podlegającej prawu krajowemu umowie poręczenia, jaką stowarzyszenie to zawarło z zainteresowanym państwem członkowskim (zob. podobnie wyrok z dnia 5 października 2006 r., Komisja/Belgia, C-377/03, EU:C:2006:638, pkt 84 i przytoczone tam orzecznictwo).

57 W niniejszej sprawie pytanie prejudycjalne ma na celu ustalenie kroków, jakie właściwe organy celne mają obowiązek podjąć względem posiadacza karnetu TIR jako osoby bezpośrednio odpowiedzialnej z tytułu należności celnych i podatkowych należnych wskutek nieprawidłowości dotyczącej operacji TIR, zanim będą mogły egzekwować te sumy od stowarzyszenia poręczającego.

58 Tymczasem konwencja TIR zawiera postanowienie dotyczące tej szczególnej problematyki, które należy mieć na uwadze w pierwszej kolejności. Artykuł 8 ust. 7 rzeczonej konwencji przewiduje bowiem, że przed skierowaniem roszczenia do stowarzyszenia poręczającego właściwe organy powinny, w miarę możliwości, „zażądać zapłaty [danych kwot] od osoby lub osób bezpośrednio odpowiedzialnych".

59 Jeżeli chodzi o uregulowania Unii, należy zwrócić uwagę, że choć zarówno kodeks celny, jak też rozporządzenie wykonawcze zawierają przepisy służące włączeniu procedury przewidzianej przez konwencję TIR do rzeczonych uregulowań, precyzując przy tym niektóre zasady stosowania tej procedury, to rzeczone przepisy nie zawierają żadnej wskazówki służącej uściśleniu konkretnych środków, jakie powinny zostać podjęte przez właściwe organy w celu zażądania zapłaty danych kwot od osoby lub osób bezpośrednio odpowiedzialnych, zanim organy te będą mogły skierować roszczenie do stowarzyszenia poręczającego.

60 O ile bowiem art. 457 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego, do którego to przepisu odnosi się sąd odsyłający w swym pytaniu, jasno powtarza zasadę odpowiedzialności stowarzyszenia poręczającego za zapłatę zabezpieczonej kwoty długu celnego, o tyle ów przepis nie zawiera żadnej wskazówki co do porządku proceduralnego dotyczącego warunków, w których roszczenie może być skierowane do takiego stowarzyszenia.

61 W świetle powyższego w niniejszej sprawie należy poprzestać na badaniu jedynie zakresu art. 8 ust. 7 konwencji TIR.

62 Jeżeli chodzi o interpretację tego postanowienia, należy podkreślić, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału umowę międzynarodową należy interpretować zgodnie z jej brzmieniem i w świetle jej celów. Artykuły 31 konwencji wiedeńskich z dnia 23 maja 1969 r. o prawie traktatów i z dnia 21 marca 1986 r. o prawie traktatów między państwami a organizacjami międzynarodowymi lub organizacjami międzynarodowymi, które wyrażają w tym zakresie międzynarodowe ogólne prawo zwyczajowe, stanowią w tym względzie, że traktat należy interpretować w dobrej wierze, zgodnie ze zwykłym znaczeniem, jakie należy przypisywać użytym w nim wyrazom w ich kontekście, oraz w świetle jego przedmiotu i celu (wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, pkt 40 i przytoczone tam orzecznictwo).

63 W niniejszej sprawie należy zaznaczyć na wstępie, że konwencja TIR zawiera, w załączniku 6 do niej, noty wyjaśniające, które, jak wyjaśnia art. 43 tej konwencji, zawierają interpretację niektórych jej postanowień. Artykuł 51 konwencji TIR stanowi z kolei, że załączniki do tej konwencji stanowią jej integralną część. Wreszcie, z ppkt (ii) wprowadzenia do not wyjaśniających, zawartego w załączniku 6 do tej konwencji, wynika, że rzeczone noty nie zmieniają postanowień owej konwencji, lecz precyzują jedynie ich treść, znaczenie i zakres.

64 Ponadto, biorąc pod uwagę okres wystąpienia okoliczności faktycznych postępowania głównego, w niniejszej sprawie należy uwzględnić notę wyjaśniającą dotyczącą art. 8 ust. 7 konwencji TIR, przedstawioną w pkt 16 niniejszego wyroku. Jako że nota wyjaśniająca dotycząca art. 11 ust. 2 tej konwencji, w brzmieniu obowiązującym od dnia 13 września 2012 r., przedstawiona w pkt 19 niniejszego wyroku i do której odniósł się również sąd odsyłający w swym pytaniu, nie ma natomiast zastosowania ratione temporis, nie może ona zostać uwzględniona dla celów sprawy w postępowaniu głównym.

65 Przede wszystkim, jeżeli chodzi o brzmienie art. 8 ust. 7 konwencji TIR, która została zredagowana – o czym należy przypomnieć na wstępie – w językach angielskim, francuskim i rosyjskim, przy czym wszystkie trzy teksty są autentyczne, rzeczone postanowienie przewiduje, że w wypadku gdy należności celne i podatkowe wskazane w art. 8 ust. 1 i 2 rzeczonej konwencji stają się wymagalne, właściwe organy powinny, w miarę możliwości, „zażądać ich zapłaty" od osoby lub osób bezpośrednio odpowiedzialnych przed skierowaniem „roszczenia" do stowarzyszenia poręczającego.

66 Tymczasem należy zauważyć, że zwroty „requérir le paiement" i „require payment", wykorzystane, odpowiednio, w wersjach francuskiej i angielskiej art. 8 ust. 7 konwencji TIR, nie są jasne ani jednoznaczne, w szczególności jeżeli chodzi o charakter konkretnych czynności, jakie zwroty te mogą implikować ze strony danych właściwych organów.

67 Nota wyjaśniająca do art. 8 ust. 7 konwencji TIR określa ze swej strony, że działania, które powinny zostać podjęte przez właściwe organy w celu wymagania zapłaty, obejmują „co najmniej zawiadomienie o niezwolnieniu operacji TIR i/lub przekazanie żądania zapłaty posiadaczowi karnetu TIR".

68 Chociaż rzeczona nota wyjaśniająca sugeruje w ten sposób jaśniej niż sam art. 8 ust. 7 konwencji TIR, że w razie potrzeby, dla celów żądania zapłaty od osoby bezpośrednio odpowiedzialnej, może wystarczyć zawiadomienie o niezwolnieniu operacji TIR lub przekazanie żądania zapłaty, pozostaje jednak kwestia, czy i w jakich warunkach, wobec posłużenia się w tej nocie wyrażeniem „co najmniej", poszanowanie zasady ustanowionej w tymże art. 8 ust. 7 mogłoby czynić koniecznym wyjście przez właściwe organy celne poza tak określone wymogi minimalne.

69 Z powyższego wynika, że ani brzmienie art. 8 ust. 7 konwencji TIR, ani brzmienie noty wyjaśniającej do tego postanowienia nie pozwalają same określić, jakie konkretnie czynności organy celne muszą podjąć względem osoby bezpośrednio odpowiedzialnej za dług, aby uczynić zadość obowiązkowi nałożonemu na nie przez ów art. 8 ust. 7.

70 Następnie, jeżeli chodzi o kontekst, w jaki wpisuje się owo postanowienie, dla celów jego interpretacji należy analizować je w odniesieniu do ogólnej systematyki konwencji, której część ono stanowi, oraz ogółu zawartych w niej postanowień (zob. podobnie wyrok z dnia 30 kwietnia 1974 r., Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, pkt 10).

71 W tym względzie należy przypomnieć, że art. 4 konwencji TIR stanowi, że od towarów przewożonych zgodnie z procedurą TIR, ustanowioną przez tę konwencję, w przejściowych urzędach celnych nie są uiszczane lub składane do depozytu przywozowe i wywozowe należności celne i podatkowe.

72 Jak podkreślił to już Trybunał, w celu wdrożenia ułatwień rzeczona konwencja wymaga między innymi, aby przewozy odbywały się za poręczeniem stowarzyszeń uznanych przez każdą z umawiających się stron, zgodnie z brzmieniem art. 6 tej konwencji (zob. podobnie wyrok z dnia 23 września 2003 r., BGL, C-78/01, EU:C:2003:490, pkt 5).

73 Z art. 6 ust. 1 konwencji TIR wynika ponadto, że upoważnienie stowarzyszenia do wydawania karnetów TIR i jego utrzymanie uzależnione są między innymi od spełniania przez owo stowarzyszenie minimalnych warunków i wymogów, określonych w części pierwszej załącznika 9 do wspomnianej konwencji. Wśród tych warunków i wymogów znajdują się, jak wynika z pkt 1 lit. f) ppkt (iii) i (v) owej części pierwszej, po pierwsze, zobowiązanie rzeczonego stowarzyszenia do stałej kontroli – a zwłaszcza przed wystąpieniem o pozwolenie na korzystanie przez osoby z procedury TIR – spełniania przez te osoby minimalnych warunków i wymogów, o których mowa w części drugiej załącznika 9 do konwencji TIR, i po drugie, zobowiązanie do wypełniania swoich zobowiązań wobec towarzystwa ubezpieczeniowego, poolu ubezpieczeniowego lub instytucji finansowej.

74 Gwarancja wymagana od uznanego stowarzyszenia ma na celu zapewnienie oraz ułatwienie skutecznego odzyskania przez właściwe organy celne nieuiszczonych należności celnych i podatkowych, w wypadku gdy doszło do nadużycia ułatwień przypomnianych w pkt 71 niniejszego wyroku, przy jednoczesnym obciążeniu odpowiedzialnością wspomnianego stowarzyszenia w odniesieniu do prawidłowego wykonania jego własnych obowiązków spoczywających na nim w ramach wdrażania procedury TIR.

75 Z powyższego wynika między innymi, że przewidzianego w art. 8 ust. 7 konwencji TIR wymogu zażądania zapłaty spornych kwot najpierw od osoby bezpośrednio odpowiedzialnej nie można interpretować w ten sposób, że wykonanie w praktyce tego wymogu wywoływać będzie ryzyko utraty danych należności celnych i podatkowych. Ów wymóg nie może tym bardziej prowadzić do nałożenia na właściwy organ celny nadmiernych obowiązków proceduralnych nieuwzględniających w ogóle obowiązków własnych spoczywających na stowarzyszeniu poręczającym przy wdrażaniu procedury TIR i które byłyby niezgodne ze wspomnianym w poprzednim punkcie celem ułatwiania odzyskiwania tego długu celnego.

76 Tymczasem wymaganie od właściwego organu celnego, aby najpierw wyczerpał on wszystkie możliwości odzyskania, którymi dysponuje względem osoby lub osób bezpośrednio odpowiedzialnych za dług, co zmuszałoby ów organ, w zależności od przypadku, do wnoszenia skarg sądowych i wszczynania postępowań egzekucyjnych przeciwko takim osobom, które mogłyby mieć miejsce zamieszkania w innych państwach członkowskich lub, jak w sprawie w postępowaniu głównym, w państwie trzecim, powodowałoby, po pierwsze, i w świetle terminów, jakie mogłyby być rezultatem takich kroków, że rzeczony organ ponosiłby ryzyko, iż nie będzie on więcej w stanie odzyskać spornych kwot obciążających stowarzyszenie poręczające. Należy bowiem mieć na uwadze w tym względzie terminy, w których żądanie zapłaty musi zostać skierowane do stowarzyszenia poręczającego na mocy art. 11 ust. 2 konwencji TIR.

77 Po drugie, konsekwencją takiego wymogu byłoby zmuszenie organu celnego do podjęcia potencjalnie niezmiernie uciążliwych kroków, które nie wydają się możliwe do pogodzenia ani z okolicznością, że złożenie do depozytu należności celnych i podatkowych, od którego odstąpiono na mocy art. 4 konwencji TIR, umożliwia temu organowi właśnie uniknięcie podejmowania takich kroków, ani z podziałem odpowiedzialności, jakiego rzeczona konwencja dokonuje między organy celne i stowarzyszenia poręczające.

78 Ponadto rzeczony wymóg stwarzałby również istotne ryzyko, że rzeczony organ będzie musiał, w wypadku niewypłacalności osoby bezpośrednio odpowiedzialnej za dług, ostatecznie ponieść potencjalnie wysokie koszty związane z przymusową egzekucją.

79 W drugiej kolejności z art. 8 ust. 1 konwencji TIR wynika, że poprzez umowę poręczenia stowarzyszenia poręczające zobowiązują się do uiszczenia należności celnych podlegających zapłacie przez osoby, od których są one bezpośrednio należne na zasadzie odpowiedzialności wspólnej i solidarnej z tymi osobami, nawet jeśli na mocy art. 8 ust. 7 tej konwencji właściwe organy powinny, w miarę możliwości, zażądać ich zapłaty od osoby bezpośrednio odpowiedzialnej przed skierowaniem roszczenia do stowarzyszenia poręczającego (zob. podobnie wyrok z dnia 5 października 2006 r., Komisja/Belgia, C-377/03, EU:C:2006:638, pkt 86).

80 Tymczasem jak zaznaczył rzecznik generalny w pkt 44 opinii, istnienie takiego rodzaju odpowiedzialności oznacza, że stowarzyszenie poręczające samo jest dłużnikiem, wspólnie z osobami, od których dane kwoty są bezpośrednio należne. Ponadto z samego charakteru odpowiedzialności solidarnej wynika, że każdy dłużnik jest odpowiedzialny za całkowitą kwotę tego długu i że wierzyciel może zasadniczo zażądać zapłaty od jednego lub wielu dłużników, wedle swego wyboru (zob. podobnie wyrok z dnia 18 maja 2017 r., Latvijas dzelzceļš, C-154/16, EU:C:2017:392, pkt 85).

81 W świetle tego wspólnego i solidarnego charakteru odpowiedzialności stowarzyszenia poręczającego w miejsce organu celnego wymogu przewidzianego w art. 8 ust. 7 konwencji TIR, polegającego na żądaniu zapłaty spornych kwot od osoby bezpośrednio odpowiedzialnej, nie można interpretować w ten sposób, że prowadzi on do sytuacji, w której odpowiedzialność stowarzyszenia poręczającego ostatecznie uzyskiwałaby całkowicie pomocniczy charakter względem odpowiedzialności wspomnianej osoby. Tymczasem byłoby tak, gdyby konsekwencją tego wymogu było zobowiązanie właściwego organu celnego do kontynuowania odzyskiwania długu od osoby bezpośrednio odpowiedzialnej do etapu egzekucji.

82 Wreszcie, jeżeli chodzi o cele realizowane przez konwencję TIR, z preambuły do niej wynika, że zawierając rzeczoną konwencję, umawiające się strony pragnęły „ułatwić międzynarodowe przewozy towarów pojazdami drogowymi”, mając na uwadze, że „poprawa warunków przewozu stanowi jeden z zasadniczych czynników rozwoju współpracy między nimi”, oraz „opowiadając się za uproszczeniem i harmonizacją formalności administracyjnych, zwłaszcza na granicach, w dziedzinie przewozów międzynarodowych”.

83 Cel procedury TIR ustanowionej przez tę konwencję, której sama nazwa wskazuje wyraźnie, że chodzi o konwencję celną, polega między innymi, jak wspomniano w motywie 2 decyzji 2009/477, na umożliwianiu przewozu towarów na podstawie międzynarodowej procedury tranzytowej przy minimalnej interwencji ze strony organów celnych znajdujących się na trasie tranzytu, a poprzez międzynarodowy łańcuch gwarancji – na zapewnianiu także stosunkowo łatwego dostępu do wymaganych gwarancji.

84 Tymczasem interpretacja art. 8 ust. 7 konwencji TIR, wedle której wskutek tego postanowienia właściwy organ celny ma obowiązek wyczerpać wszystkie możliwości odzyskania długu od osoby lub osób bezpośrednio zań odpowiedzialnych, zanim będzie mógł zażądać zapłaty od stowarzyszenia poręczającego, naruszałaby równowagę między z jednej strony ułatwieniami przyznanymi na podstawie art. 4 konwencji TIR, a z drugiej strony jednym z zasadniczych warunków, które muszą przyświecać ich wdrażaniu, a mianowicie szczególną odpowiedzialnością stowarzyszenia poręczającego.

85 Jak zaznaczył rzecznik generalny w pkt 48 opinii, taka interpretacja zagrażałaby w konsekwencji realizowanemu przez konwencję TIR celowi polegającemu na ułatwianiu międzynarodowych przewozów towarowych przez pojazdy drogowe.

86 W świetle ogółu powyższych uwag art. 8 ust. 7 konwencji TIR w związku z dotyczącą tego postanowienia notą wyjaśniającą należy interpretować w ten sposób, że organ celny czyni zadość swemu obowiązkowi żądania zapłaty od osoby bezpośrednio odpowiedzialnej, wówczas gdy stosuje się do wymogów minimalnych wynikających z rzeczonej noty wyjaśniającej.

87 W niniejszej sprawie bezsporne jest, że przed wydaniem w dniu 5 września 2012 r. decyzji o przymusowym odzyskaniu długów rozpatrywanych w postępowaniu głównym względem Aebtri właściwe organy celne powiadomiły posiadacza karnetu TIR o niezwolnieniu operacji TIR i zażądały od niego zapłaty tych długów, przez co minimalne wymogi wynikające z noty wyjaśniającej dotyczącej art. 8 ust. 7 konwencji TIR zostały spełnione, przynajmniej jeżeli chodzi o tego posiadacza. Co więcej, rzeczone organy uczyniły nawet więcej, niż przewidywały owe wymogi minimalne, albowiem po zażądaniu zapłaty od stowarzyszenia poręczającego zwróciły się do właściwych organów celnych z wnioskiem o przymusową egzekucję od rzeczonego posiadacza.

88 W tych okolicznościach na drugie pytanie prejudycjalne należy odpowiedzieć, że art. 8 ust. 7 konwencji TIR należy interpretować w ten sposób, że w sytuacji takiej jak ta rozpatrywana w postępowaniu głównym organy celne uczyniły zadość swemu obowiązkowi, wyrażonemu w tym postanowieniu, aby w miarę możliwości żądać zapłaty przywozowych należności celnych i podatkowych od posiadacza karnetu TIR jako osoby bezpośrednio odpowiedzialnej za ich uregulowanie, przed skierowaniem roszczenia do stowarzyszenia poręczającego.

W przedmiocie pytania trzeciego

89 Poprzez swe pytanie trzecie sąd odsyłający stara się w istocie ustalić, czy art. 203 ust. 3 tiret trzecie i art. 213 kodeksu celnego należy interpretować w ten sposób, że okoliczność, iż odbiorca nabył lub posiadał towary, co do których wiedział, że zostały one przewiezione z zastosowaniem karnetu TIR, i fakt, że w odniesieniu do tych towarów nie ustalono, iż zostały one przedstawione i zgłoszone przed urzędem celnym przeznaczenia, wystarczają same w sobie, aby uznać, że ów odbiorca wiedział lub powinien był wiedzieć, że towary te zostały usunięte spod dozoru celnego w rozumieniu pierwszego z tych przepisów, i z uwagi na to należy uważać, że jest on solidarnie odpowiedzialny za dług celny na podstawie drugiego z tych przepisów.

90 Tytułem wstępu należy przypomnieć, że z art. 1 lit. o) konwencji TIR wynika, że posiadacz karnetu TIR jest osobą odpowiedzialną za przedstawienie pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera wraz z ładunkiem i odnoszącym się do niego karnetem TIR w wyjściowym urzędzie celnym, w przejściowym urzędzie celnym i w urzędzie celnym przeznaczenia.

91 Niemniej jednak konwencja TIR nie stoi na przeszkodzie temu, aby jej umawiająca się strona przewidziała w swym ustawodawstwie, że osoby inne niż posiadacz karnetu TIR również mogą być bezpośrednio odpowiedzialne za przywozowe należności celne i podatkowe, o których mowa w art. 8 ust. 1 tej konwencji. Ów ostatni przepis odsyła bowiem w liczbie mnogiej do „osób, od których kwoty te są należne”, z którymi to osobami stowarzyszenie poręczające może być wspólnie i solidarnie zobowiązane do zapłaty tych kwot, podczas gdy art. 8 ust. 7 rzeczonej konwencji odsyła ze swej strony do zapłaty tych kwot „przez osobę lub osoby bezpośrednio odpowiedzialne”.

92 Jeżeli chodzi o prawo Unii, należy między innymi przypomnieć w tym względzie, że stosownie do art. 203 ust. 1 kodeksu celnego usunięcie towaru podlegającego należnościom celnym przywozowym powoduje powstanie długu celnego w przywozie (wyrok z dnia 20 stycznia 2005 r., Honeywell Aerospace, C-300/03, EU:C:2005:43, pkt 18 i przytoczone tam orzecznictwo).

93 Jak wynika z utrwalonego orzecznictwa Trybunału, pojęcie „usunięcia spod nadzoru celnego” zawarte w tym przepisie należy rozumieć w ten sposób, że obejmuje ono każde działanie lub zaniechanie stanowiące choćby chwilową przeszkodę dla właściwego organu celnego w dostępie do towaru podlegającego dozorowi celnemu i w przeprowadzeniu kontroli przewidzianej w art. 37 ust. 1 kodeksu celnego (wyrok z dnia 20 stycznia 2005 r., Honeywell Aerospace, C-300/03, EU:C:2005:43, pkt 19 i przytoczone tam orzecznictwo).

94 Ma to miejsce, kiedy – jak w sprawie w postępowaniu głównym – urząd wyjścia spornej przesyłki objętej procedurą wspólnotowego tranzytu zewnętrznego z zastosowaniem karnetu TIR stwierdzi, że przesyłka ta nie została przedstawiona w urzędzie przeznaczenia i że procedura TIR nie została zakończona w odniesieniu do tej przesyłki (zob. analogicznie wyrok z dnia 20 stycznia 2005 r., Honeywell Aerospace, C-300/03, EU:C:2005:43, pkt 20).

95 Jeżeli chodzi o osoby odpowiedzialne, na wstępie należy przypomnieć, że od chwili wejścia w życie kodeksu celnego zamierzeniem ustawodawcy unijnego było ustalenie w sposób wyczerpujący przesłanek wskazujących osoby będące dłużnikami (wyrok z dnia 17 listopada 2011 r., Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, pkt 12 i przytoczone tam orzecznictwo).

96 W wypadku długu celnego powstałego w wyniku nieprawidłowego usunięcia towarów spod dozoru celnego osoby, które mogą zostać dłużnikami celnymi, zostały określone w art. 203 ust. 3 kodeksu celnego, rozróżniającym cztery kategorie potencjalnych dłużników.

97 Zgodnie z art. 203 ust. 3 tiret trzecie kodeksu celnego zaliczają się do nich osoby, które nabyły lub posiadały towar i które w chwili jego nabycia lub wejścia w jego posiadanie wiedziały bądź powinny były wiedzieć, że jest to towar usunięty spod dozoru celnego.

98 Jak wynika z pkt 44 i 45 niniejszego wyroku, sąd odsyłający, odnotowując pewne dokumenty, których pochodzenie i data sporządzenia nie są sprecyzowane, uważa, że można z nich wysnuć jedynie wniosek, iż przy odbiorze rozpatrywanych w postępowaniu głównym towarów ich odbiorca wiedział lub powinien był wiedzieć, że były one przewożone z zastosowaniem karnetu TIR. Według rzeczonego sądu na podstawie tychże dokumentów nie ma możliwości ustalenia, czy wspomniane towary zostały przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia.

99 W tym względzie należy na wstępie zaznaczyć, że wbrew zawartym w postanowieniu odsyłającym twierdzeniom dotyczącym założenia, na którym opiera się rozumowanie, które doprowadziło sąd odsyłający do rozważań w przedmiocie zakresu art. 203 ust. 3 tiret trzecie kodeksu celnego, art. 96 ust. 2 rzeczonego kodeksu nie można w żadnym wypadku interpretować w ten sposób, iż sam odbiorca towarów, który wiedział w momencie ich odbioru, że były one przewożone z zastosowaniem karnetu TIR, bez otrzymania gwarancji, że zostały one przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia, jest zobowiązany na podstawie tego drugiego przepisu do przedstawienia owych towarów w rzeczonym urzędzie.

100 Artykuł 96 ust. 2 kodeksu celnego nie ma bowiem zastosowania w wypadku przewozu towarów z zastosowaniem karnetu TIR.

101 Jak wynika z art. 91 ust. 2 lit. a) i b) tego kodeksu, przemieszczanie towarów w ramach procedury tranzytu zewnętrznego może odbywać się „z zastosowaniem procedury zewnętrznego tranzytu wspólnotowego” albo „z zastosowaniem karnetu TIR”.

102 Tymczasem art. 96 rzeczonego kodeksu stanowi, jak wynika z samego nagłówka tytułu, w którym się znajduje, przepis szczególny dotyczący zewnętrznego tranzytu wspólnotowego.

103 Wobec powyższego, po pierwsze, odbiorcy towarów przewożonych z zastosowaniem karnetu TIR nie można uważać za osobę, która musi wykonać obowiązki będące następstwem wykorzystania procedury celnej, którą objęto towary w rozumieniu art. 203 ust. 3 tiret czwarte kodeksu celnego.

104 Po drugie, z powyższego wynika, że art. 96 ust. 2 kodeksu celnego nie ma żadnego znaczenia w odniesieniu do kwestii tego, czy w sytuacji takiej jak ta w postępowaniu głównym odbiorca towaru mógłby mieć status dłużnika długu celnego na podstawie art. 203 ust. 3 tiret trzecie kodeksu celnego.

105 Jeżeli chodzi o ten ostatni przepis, w pkt 97 niniejszego wyroku przypomniano, że zgodnie z jego brzmieniem taki status należy przyjąć, jeśli zostanie ustalone, że po pierwsze, odbiorca towarów nabył lub posiadał je, i po drugie, w momencie nabycia lub wejścia w posiadanie tych towarów wiedział lub powinien był wiedzieć, że chodziło o towary usunięte spod dozoru celnego. Artykuł 203 ust. 3 tiret trzecie kodeksu celnego dotyczy zatem osoby, która mimo że nie była sprawcą nieprawidłowego usunięcia spod dozoru celnego, które spowodowało powstanie długu celnego, i sama nie była zobowiązana dokonać odprawy celnej, to jednak była uwikłana w nieprawidłowe usunięcie albo przed jego dokonaniem, albo po nim, z powodu jego nabycia lub wejścia w jego posiadanie (zob. analogicznie wyrok z dnia 25 stycznia 2017 r., Ultra-Brag, C-679/15, EU:C:2017:40, pkt 22).

106 Drugi z warunków ustanowionych tak w art. 203 ust. 3 tiret trzecie kodeksu celnego oznacza w praktyce, że w momencie nabycia lub otrzymania danych towarów odbiorca wiedział lub powinien był wiedzieć, że nie zostały one przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia i że w konsekwencji nie uiszczono należności celnych i podatkowych, które były ewentualnie należne. Tak oto status „dłużnika” w rozumieniu art. 203 ust. 3 tiret trzecie kodeksu celnego jest uzależniony od warunków, które opierają się na okolicznościach ocenianych subiektywnie, a mianowicie czy osoby fizyczne lub prawne świadomie uczestniczyły w nabyciu lub znajdowały się w posiadaniu towarów usuniętych spod dozoru celnego (zob. analogicznie wyrok z dnia 3 marca 2005 r., Papismedov i in., C-195/03, EU:C:2005:131, pkt 40 i przytoczone tam orzecznictwo).

107 Wskazany warunek dotyczy rozważań co do okoliczności faktycznych, wobec czego zgodnie z podziałem kompetencji między sądami unijnymi a krajowymi do sądów krajowych należy zasadniczo zbadanie, czy warunek ów jest spełniony w konkretnej sprawie (zob. analogicznie wyrok z dnia 17 listopada 2011 r., Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, pkt 21 i przytoczone tam orzecznictwo).

108 W tym celu sądy krajowe muszą zasadniczo dokonać ogólnej oceny okoliczności toczących się przed nimi spraw (zob. analogicznie wyrok z dnia 17 listopada 2011 r., Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, pkt 23), uwzględniając między innymi wszystkie informacje, jakimi dysponował odbiorca lub o których powinien był on wiedzieć między innymi z powodu swych zobowiązań umownych (zob. analogicznie wyrok z dnia 17 listopada 2011 r., Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, pkt 25), oraz, w zależności od wypadku, doświadczenie, jakie posiada odbiorca jako podmiot gospodarczy w zakresie przywozu towarów przewożonych z zastosowaniem karnetów TIR.

109 W niniejszej sprawie pytanie sądu odsyłającego dotyczy szczególnej kwestii tego, czy okoliczność, iż odbiorca nabył lub posiadał towary, w sytuacji gdy wiedział lub powinien był wiedzieć, w świetle dokumentów otrzymanych lub podpisanych przez niego przy wejściu w posiadanie tych towarów, że zostały one przewiezione z zastosowaniem karnetu TIR, podczas gdy równocześnie nie ustalono, że towary te zostały przedstawione i zgłoszone w urzędzie celnym przeznaczenia, sama w sobie wystarcza, aby uznać, że rzeczony odbiorca wiedział lub powinien był wiedzieć, iż wspomniane towary zostały usunięte spod dozoru celnego w rozumieniu art. 203 ust. 3 tiret trzecie kodeksu celnego.

110 Tymczasem przyjęcie takiej interpretacji w odniesieniu do wspomnianego przepisu byłoby w istocie równoznaczne z wysnuciem wniosku – w oparciu o niewzruszalne domniemanie, jedynie na podstawie okoliczności, iż odbiorca wie lub powinien wiedzieć, że towary, w których posiadanie wszedł, zostały przewiezione z zastosowaniem karnetu TIR – że wiedział on lub powinien był wiedzieć, iż rzeczone towary nie zostały, przy założeniu, że tak było, przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia.

111 Taka interpretacja, która nie odpowiada subiektywnym warunkom wymienionym w art. 203 ust. 3 tiret trzecie kodeksu celnego, jest nie do pogodzenia z zamiarem prawodawcy Unii przypomnianym w pkt 95 niniejszego wyroku, polegającym na całościowym uregulowaniu warunków ustalania osób będących dłużnikami długu celnego, ani z brzmieniem i celem tego rzeczonego przepisu (zob. analogicznie wyrok z dnia 23 września 2004 r., Spedition Ulustrans, C-414/02, EU:C:2004:551, pkt 39, 40, 42).

112 W tym kontekście należy zwłaszcza podkreślić, że celem lub skutkiem żadnego z postanowień konwencji TIR lub uregulowania Unii nie jest nałożenie na odbiorców towarów, które przewożono z zastosowaniem karnetu TIR, osobistego obowiązku upewnienia się, że dostarczone im towary zostały prawidłowo przedstawione w urzędzie celnym przeznaczenia.

113 W świetle powyższego na pytanie trzecie należy odpowiedzieć, że art. 203 ust. 3 tiret trzecie i art. 213 kodeksu celnego należy interpretować w ten sposób, że okoliczność, iż odbiorca nabył lub posiadał towary, co do których wiedział, że zostały one przewiezione z zastosowaniem karnetu TIR, i fakt, że w odniesieniu do tych towarów nie ustalono, iż zostały one przedstawione i zgłoszone przed urzędem celnym przeznaczenia, nie wystarczają same w sobie, aby uznać, że ów odbiorca wiedział lub powinien był wiedzieć, iż towary te zostały usunięte spod dozoru celnego w rozumieniu pierwszego z tych przepisów, i z uwagi na to należy uważać, że jest on solidarnie odpowiedzialny za dług celny na podstawie drugiego z tych przepisów.

W przedmiocie pytania czwartego

114 Jak wynika z samego brzmienia pytania czwartego, sąd odsyłający zadał je jedynie na wypadek udzielenia przez Trybunał odpowiedzi twierdzącej na pytanie trzecie. Mając na względzie przeczącą odpowiedź udzieloną na pytanie trzecie, udzielenie odpowiedzi na pytanie czwarte jest zbędne.

W przedmiocie kosztów

115 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (druga izba) orzeka, co następuje:

1) **Trybunał jest właściwy, aby orzekać w trybie prejudycjalnym o wykładni art. 8 i 11 Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR, zawartej w Genewie dnia 14 listopada 1975 r. i zatwierdzonej w imieniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2112/78 z dnia 25 lipca 1978 r., w brzmieniu zmienionym i skonsolidowanym opublikowanym w decyzji Rady 2009/477/WE z dnia 28 maja 2009 r.**

2) **Artykuł 8 ust. 7 Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR, zatwierdzonej w imieniu Wspólnoty rozporządzeniem nr 2112/78, w brzmieniu zmienionym i skonsolidowanym opublikowanym w decyzji 2009/477, należy interpretować w ten sposób, że w sytuacji takiej jak rozpatrywana w postępowaniu głównym organy celne uczyniły zadość swemu obowiązkowi, wyrażonemu w tym postanowieniu, aby w miarę możliwości żądać zapłaty przywozowych należności celnych i podatkowych od posiadacza karnetu TIR, jako osoby bezpośrednio odpowiedzialnej za ich uregulowanie, przed skierowaniem roszczenia do stowarzyszenia poręczającego.**

3) **Artykuł 203 ust. 3 tiret trzecie i art. 213 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiającego Wspólnotowy kodeks celny, zmienionego rozporządzeniem Rady (WE) nr 1791/2006 z dnia 20 listopada 2006 r., należy interpretować w ten sposób, że okoliczność, iż odbiorca nabył lub posiadał towary, co do których wiedział, że zostały one przewiezione z zastosowaniem karnetu TIR, i fakt, że w odniesieniu do tych towarów nie ustalono, iż zostały one przedstawione i zgłoszone przed urzędem celnym przeznaczenia, nie wystarczają same w sobie, aby uznać, że ów odbiorca wiedział lub powinien był wiedzieć, iż towary te zostały usunięte spod dozoru celnego w rozumieniu pierwszego z tych przepisów, i z uwagi na to należy uważać, że jest on solidarnie odpowiedzialny za dług celny na podstawie drugiego z tych przepisów.**

Podpisy