HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a doua)

22 noiembrie 2017 *

„Trimitere preliminară – Uniunea vamală – Tranzit extern – Transport rutier de mărfuri efectuat sub acoperirea unui carnet TIR – Articolul 267 TFUE – Competența Curții de a interpreta articolele 8 și 11 din Convenția TIR – Nedescărcarea operațiunii TIR – Răspunderea asociației garante – Articolul 8 alineatul (7) din Convenția TIR – Obligația de a pretinde plata, în măsura în care acest lucru este posibil, de la persoana sau persoanele care datorează în mod direct aceste sume înainte de a solicita plata de la asociația garantă – Note explicative anexate la Convenția TIR – Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 – Articolul 457 alineatul (2) – Codul vamal comunitar – Articolele 203 și 213 – Persoane care au dobândit sau au deținut mărfurile și care știau sau ar fi trebuit să știe în mod normal că mărfurile au fost sustrase de sub supraveghere vamală”

În cauza C-224/16,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Varhoven administrativen sad (Curtea Administrativă Supremă, Bulgaria), prin decizia din 12 aprilie 2016, primită de Curte la 20 aprilie 2016, în procedura

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

împotriva

Nachalnik na Mitnitsa Burgas,

CURTEA (Camera a doua),

compusă din domnul M. Ilešič, președinte de cameră, domnul A. Rosas, doamna C. Toader, doamna A. Prechal (raportor) și domnul E. Jarašiūnas, judecători,

avocat general: domnul M. Bobek,

grefier: domnul M. Aleksejev, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 26 aprilie 2017,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru Asotsiatsia na balgarskite predpriyatia za mezhdunarodni prevozi i patishtata (Aebtri), de I. Krumov, advokat;

– pentru Nachalnik na Mitnitsa Burgas, acționând pentru Mitnitsa Svilengrad, de B. Borisov, de M. Petrova, de P. Dobreva și de M. Bosilkova-Kolipatkova, în calitate de agenți;

* Limba de procedură: bulgara.

– pentru guvernul bulgar, de E. Petranova și de L. Zaharieva, în calitate de agenți;

– pentru Comisia Europeană, inițial de M. Wasmeier, de B.-R. Killmann, de E. Georgieva și de L. Grønfeldt, în calitate de agenți, și ulterior de M. Wasmeier, de B.-R. Killmann și de E. Georgieva, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 5 iulie 2017,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 267 TFUE, a articolelor 8 și 11 din Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR, semnată la Geneva la 14 noiembrie 1975 și aprobată în numele Comunității Economice Europene prin Regulamentul (CEE) nr. 2112/78 al Consiliului din 25 iulie 1978 (JO 1978, L 252, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 1, p. 197), în versiunea modificată și consolidată publicată în cadrul Deciziei 2009/477/CE a Consiliului din 28 mai 2009 (JO 2009, L 165, p. 1) (denumită în continuare „Convenția TIR” sau „convenția”), a articolului 203 alineatul (3) a treia liniuță și a articolului 213 din Regulamentul (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului din 12 octombrie 1992 de instituire a Codului vamal comunitar (JO 1992, L 302, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 5, p. 58), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1791/2006 al Consiliului din 20 noiembrie 2006 (JO 2006, L 363, p. 1, Ediție specială, 01/vol. 7, p. 15) (denumit în continuare „Codul vamal”), precum și a articolului 457 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 al Comisiei din 2 iulie 1993 de stabilire a unor dispoziții de aplicare a Codului vamal comunitar (JO 1993, L 253, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 7, p. 3), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 214/2007 al Comisiei din 28 februarie 2007 (JO 2007, L 62, p. 6) (denumit în continuare „regulamentul de punere în aplicare”).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Asotsiatsia na balgarskite predpriyatia za mezhdunarodni prevozi i patishtata (Aebtri) [Asociația Societăților de Transport Rutier Internațional din Bulgaria (Aebtri)], asociație garantă, pe de o parte, și Nachalnik na Minitsa Burgas (șeful Biroului Vamal din Burgas, Bulgaria), pe de altă parte, în legătură cu o decizie de recuperare silită a unei datorii legate de taxele vamale și de taxa pe valoarea adăugată (TVA), majorată cu dobânzi la rata legală, apărute ca urmare a unor nereguli comise în timpul unui transport internațional de mărfuri efectuat sub acoperirea unui carnet TIR.

Cadrul juridic

Convenția TIR

3 Convenția TIR a intrat în vigoare pentru Comunitatea Economică Europeană la 20 iunie 1983 (JO 1983, L 31, p. 13). Toate statele membre sunt de asemenea părți la convenția menționată.

4 Preambulul Convenției TIR are următorul cuprins:

„Părțile contractante,

În dorința de a facilita transporturile internaționale de mărfuri cu vehicule rutiere,

Considerând că îmbunătățirea condițiilor de transport constituie un factor esențial pentru dezvoltarea cooperării dintre ele,

Declarându-se în favoarea simplificării și armonizării formalităților administrative din domeniul transporturilor internaționale, în special la frontiere,

Convin după cum urmează:”

5 Potrivit articolului 1 din Convenția TIR:

„În sensul prezentei convenții:

a) prin «transport TIR» se înțelege transportul mărfurilor de la un birou vamal de plecare la un birou vamal de destinație, sub regimul denumit regim TIR și stabilit prin prezenta convenție;

b) prin «operațiune TIR» se înțelege partea unui transport TIR efectuată pe teritoriul unei părți contractante de la un birou vamal de plecare sau de intrare (de trecere) la un birou vamal de destinație sau de ieșire (de trecere);

[…]

e) prin «descărcarea unei operațiuni TIR» se înțelege certificarea de către autoritățile vamale că operațiunea TIR a fost încheiată în mod corect pe teritoriul unei părți contractante. Aceasta se stabilește de către autoritățile vamale pe baza comparării datelor sau informațiilor disponibile la biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere) cu cele disponibile la biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere);

f) prin «drepturi și taxe de import sau de export» se înțelege drepturile vamale și toate celelalte drepturi, taxe, redevențe și impozite diverse care sunt percepute la import sau la export sau cu ocazia importului sau exportului de mărfuri, cu excepția redevențelor și impozitelor al căror nivel este limitat la costul aproximativ al serviciilor prestate;

[…]

o) prin «titular» al unui carnet TIR se înțelege persoana căreia i s-a emis un carnet TIR în conformitate cu prevederile corespunzătoare ale convenției și în numele căreia s-a întocmit o declarație vamală sub forma unui carnet TIR indicându-se intenția de a plasa mărfurile sub regim TIR la biroul vamal de plecare. Titularul este responsabil pentru prezentarea vehiculului rutier, a ansamblului de vehicule sau a containerului, împreună cu încărcătura și carnetul TIR aferente, la biroul vamal de plecare, la biroul vamal de trecere și la biroul vamal de destinație, cu respectarea corespunzătoare a celorlalte prevederi relevante ale convenției;

[…]

q) prin «asociație garantă» se înțelege o asociație agreată de autoritățile vamale ale unei părți contractante pentru a garanta pentru persoanele care utilizează regimul TIR.”

6 Articolul 4 din Convenția TIR prevede că mărfurile transportate sub regimul TIR pe care îl stabilește nu sunt supuse la plata sau la consemnarea drepturilor și a taxelor la import sau de export la birourile vamale de trecere.

7 Pentru punerea în aplicare a acestor facilități, Convenția TIR impune, astfel cum reiese de la articolul 3 litera (b), ca mărfurile să fie însoțite, pe întreg parcursul transportului, de un document uniform, și anume carnetul TIR, care servește la verificarea legalității operațiunii. Convenția impune de asemenea ca transporturile să fie efectuate cu garanția unor asociații agreate de părțile contractante, potrivit dispozițiilor articolului 6 din aceasta.

8 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 o pereche de volete. La începutul operațiunii de transport, cotorul nr. 1 se depune la biroul vamal de plecare. Descărcarea are loc imediat după întoarcerea cotorului 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.

9 Capitolul II din Convenția TIR, intitulat „Eliberarea carnetelor TIR Responsabilitatea asociațiilor garante”, cuprinde articolele 6-11 din aceasta.

10 Articolul 6 alineatul (1) din această convenție prevede:

„Atâta timp cât sunt îndeplinite condițiile minimale prevăzute în anexa 9 partea I, fiecare parte contractantă poate autoriza asociații să elibereze carnete TIR, fie direct, fie prin intermediul unor asociații corespondente, care să se constituie ca asociații garante. Autorizația se revocă în cazul în care condițiile și cerințele minimale din anexa 9 partea I nu mai sunt îndeplinite.”

11 Articolul 8 din convenția menționată prevede:

„(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 se constată o abatere legată de operațiunea TIR. Asociația garantă este obligată, împreună și solidar cu persoanele care datorează sumele sus-menționate, la plata acestor sume.

(2) În cazurile în care legile și reglementările administrative ale unei părți contractante nu prevăd plata drepturilor și taxelor de import sau de export în cazul menționat anterior la alineatul (1), asociația garantă se angajează să plătească, în aceleași condiții, o sumă egală cu cuantumul drepturilor și taxelor de import sau de export majorate, după caz, cu orice dobânzi de întârziere.

[…]

(7) Atunci când sumele menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol devin exigibile, autoritățile competente pretind, în măsura în care acest lucru este posibil, plata de la persoana sau persoanele care datorează [în mod direct] aceste sume, înainte de a introduce o reclamație pe lângă asociația garantă.”

12 Articolul 11 din Convenția TIR are următorul cuprins:

„(1) În cazul în care o operațiune TIR nu a fost descărcată, autoritățile competente nu au dreptul de a pretinde de la asociația garantă plata sumelor menționate la articolul 8 alineatele (1) și (2) decât dacă, în termen de un an socotit de la data luării în evidență a carnetului TIR de către autoritățile respective, acestea au avizat în scris asociația cu privire la nedescărcarea operațiunii. Această dispoziție este aplicabilă, de asemenea, în cazul în care certificatul de încheiere a operațiunii TIR a fost obținut în mod abuziv sau fraudulos, dar 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 la trei luni, socotit de la data la care asociația a fost informată că operațiunea TIR nu a fost descărcată sau că certificatul de încheiere a operațiunii TIR a fost obținut în mod abuziv sau fraudulos, dar cel târziu în termen de doi ani de la data respectivă. Cu toate acestea, în ceea ce privește cazurile care sunt deferite justiției în termenul de doi ani indicat anterior, cererea de plată se adresează într-un termen de un an, socotit de la data la care hotărârea judecătorească a devenit executorie.

(3) Pentru a achita sumele pretinse, asociația garantă dispune de un termen de trei luni, socotit de la data la care i-a fost adresată cererea de plată. Sumele vărsate se rambursează asociației în cazul în care, în termen de doi ani de la data la care i s-a adresat cererea de plată, s-a dovedit autorităților vamale că nu s-a comis nicio neregulă în ceea ce privește operațiunea de transport în cauză."

13 Potrivit articolului 43 din Convenția TIR:

„Notele explicative cuprinse în anexele 6 și 7 (partea III) interpretează anumite dispoziții ale prezentei convenții și ale anexelor la aceasta. De asemenea, notele explicative descriu anumite practici recomandate."

14 Potrivit articolului 48 din convenția menționată:

„Nicio dispoziție din prezenta convenție nu exclude dreptul părților contractante care formează o uniune vamală sau economică de a adopta reguli speciale privind operațiunile de transport care încep sau încetează pe teritoriile lor sau tranzitul prin aceste teritorii, în măsura în care aceste reguli nu reduc facilitățile prevăzute prin prezenta convenție."

15 Potrivit articolului 51 din Convenția TIR:

„Anexele la prezenta convenție fac parte integrantă din convenție."

16 Anexa 6 la Convenția TIR cuprinde între altele următoarele precizări:

„Introducere la notele explicative […]

ii) Notele explicative nu modifică dispozițiile prezentei convenții sau din anexele la aceasta, ele precizează numai conținutul, înțelesul și aria de cuprindere a acestora. […]

0.8.7. Alineatul (7) Măsurile care trebuie luate de către autoritățile competente pentru a solicita plata persoanei sau persoanelor direct răspunzătoare includ cel puțin o notificare de nedescărcare a operațiunii TIR și/sau transmiterea cererii de plată către titularul carnetului TIR. […]"

17 Partea I din anexa 9 la Convenția TIR cuprinde pasajul următor:

„1. Condițiile și cerințele minimale pe care trebuie să le respecte asociațiile pentru a fi autorizate de părțile contractante să elibereze carnete TIR și să activeze în calitate de garanți în conformitate cu articolul 6 din convenție sunt:

[…]

e) întocmirea în scris a unui acord sau a oricărui alt instrument juridic între asociație si autoritățile competente ale părții contractante pe teritoriul căreia este înființată. […]

f) Un angajament în acordul scris sau în orice alt instrument juridic prevăzut la litera (e), conform căruia asociația:

[…]

iii) verifică în mod continuu și, în special, înainte de a solicita autorizarea pentru accesul persoanelor la regimul TIR îndeplinirea condițiilor și cerințelor minime de către acele persoane, așa cum se prevede în partea II a prezentei anexe;

[…]

v) își asigură obligațiile în mod satisfăcător pentru autoritățile competente ale părților contractante în care este constituită, la o societate de asigurări, fond al asiguratorilor sau instituție financiară. […]

[…]”

18 Articolul 8 alineatul (7) din Convenția TIR a fost abrogat începând din 13 septembrie 2012 și a fost înlocuit cu o dispoziție cu conținut aproape identic care figurează de atunci la articolul 11 alineatul (2) din convenția menționată (JO 2012, L 244, p. 1).

19 Nota explicativă referitoare la acest nou articol 11 alineatul (2) are următorul cuprins:

„Eforturile care trebuie întreprinse de autoritățile competente pentru a pretinde plata de la persoana sau persoanele responsabile de plata sumelor datorate includ cel puțin trimiterea cererii de plată titularului carnetului TIR la adresa indicată în carnetul TIR sau persoanei ori persoanelor responsabile, dacă sunt diferite, stabilite în conformitate cu legislația națională. […]”

Codul vamal

20 Articolul 91 din Codul vamal, care figurează la subpunctul I, intitulat „[d]ispoziții generale”, de la punctul B, intitulat „[t]ranzit extern”, din secțiunea 3, intitulată „[r]egimuri suspensive și regimuri vamale cu impact economic”, din capitolul 2, intitulat „[r]egimuri vamale”, din titlul IV, intitulat „[d]estinația vamală”, prevede:

„(1) Regimul de tranzit extern permite circulația dintr-un punct într-altul pe teritoriul vamal al Comunității:

(a) a mărfurilor necomunitare, fără ca aceste mărfuri să fie supuse drepturilor de import și altor taxe sau măsuri de politică comercială;

[…]

(2) Circulația menționată în alineatul (1) are loc:

(a) fie conform regimului de tranzit comunitar extern;

(b) fie în baza unui carnet TIR (Convenția TIR), cu condiția ca aceste transporturi:
1. să fi început sau să se fi încheiat în afara Comunității […]

[…]”

21 Articolul 92 din Codul vamal, care figurează la același subpunct I, prevede:

„(1) Regimul de tranzit extern ia sfârșit și obligațiile titularului se consideră îndeplinite atunci când mărfurile plasate sub acest regim și documentele solicitate sunt prezentate la biroul vamal de destinație în conformitate cu dispozițiile regimului respectiv.

(2) Autoritățile vamale încheie regimul atunci când sunt în măsură să stabilească, pe baza comparației datelor disponibile de la biroul vamal de plecare cu cele de la biroul vamal de destinație, că regimul a luat sfârșit în mod corect.”

22 Articolul 96 din Codul vamal, care figurează la subpunctul II, intitulat „[d]ispoziții speciale referitoare la tranzitul comunitar extern”, care face parte din punctul B al secțiunii 3 din capitolul 2 din titlul IV, prevede:

„(1) Principalul obligat este titularul regimului de tranzit comunitar extern. El răspunde pentru:

(a) prezentarea în vamă a mărfurilor intacte la biroul vamal de destinație în termenul prevăzut și cu respectarea întocmai a măsurilor de identificare adoptate de autoritățile vamale;

(b) respectarea dispozițiilor referitoare la regimul de tranzit comunitar.

(2) Sub rezerva obligațiilor prevăzute la alineatul (1) ale principalului obligat, un transportator sau destinatar al mărfurilor care acceptă mărfurile știind că ele sunt plasate sub un regim de tranzit comunitar este, de asemenea, obligat să prezinte mărfurile intacte la biroul vamal de destinație în termenul prevăzut și cu respectarea întocmai a măsurilor de identificare adoptate de autoritățile vamale.”

23 Articolele 201-216 din Codul vamal formează capitolul 2, intitulat „[n]așterea datoriei vamale”, din titlul VII, intitulat „[d]atoria vamală”, din codul menționat.

24 Potrivit articolului 203 din acest cod:

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

– sustragerea de sub supravegherea vamală a mărfurilor supuse drepturilor de import.

(2) Datoria vamală ia naștere în momentul sustragerii mărfurilor de sub supravegherea vamală.

(3) Debitorii vamali sunt:

– persoana care a sustras mărfurile de sub supraveghere vamală;

– orice persoană care a participat la o astfel de acțiune și care știa sau ar fi trebuit să știe în mod normal că mărfurile au fost sustrase de sub supraveghere vamală;

– orice persoană care a dobândit sau a deținut mărfurile în cauză și care știa sau ar fi trebuit să știe, în mod normal, în momentul cumpărării sau al primirii mărfurilor, că ele au fost sustrase de sub supraveghere vamală

și

– după caz, persoana care trebuie să execute obligațiile care rezultă din depozitarea temporară a mărfurilor sau din utilizarea regimului vamal sub care sunt plasate acele mărfuri.”

25 Articolul 213 din Codul vamal prevede:

„Atunci când mai multe persoane sunt obligate să plătească aceeași datorie, acestea sunt obligate să plătească în solidar acea datorie.”

Regulamentul de punere în aplicare

26 Articolele 454, 455, 455a și 457 din regulamentul de punere în aplicare figurează în secțiunea 2, intitulată „[r]egimul TIR”, din capitolul 9, intitulat „[t]ransporturi efectuate sub regim TIR sau sub regim ATA”, din titlul II, intitulat „[s]tatutul vamal al mărfurilor și tranzitul”, din partea II, intitulată „[d]estinația vamală”, din acest regulament.

27 Potrivit articolului 454 din regulamentul menționat:

„Dispozițiile din prezenta secțiune se aplică transporturilor efectuate cu carnete TIR în cazul în care drepturile de import sau alte taxe sunt aplicate în cadrul Comunității.”

28 Articolul 455 din regulamentul de punere în aplicare are următorul cuprins:

„(1) Autoritățile vamale din statul membru de destinație sau de ieșire înapoiază partea respectivă din foaia nr. 2 a carnetului TIR autorităților vamale din statul membru de intrare sau de plecare, fără întârziere și într-un termen de maximum o lună de la data încheierii operațiunii TIR.

(2) În cazul în care partea respectivă din foaia nr. 2 a carnetului TIR nu este înapoiată autorităților vamale din statul membru de intrare sau de plecare, după două luni de la data acceptării carnetului TIR, autoritățile respective informează asociația garantă în cauză cu privire la aceasta, fără a aduce atingere notificării care trebuie prezentată în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din Convenția TIR.

Acestea informează de asemenea titularul carnetului TIR și solicită atât acestuia, cât și asociației garante respective să furnizeze dovada că operațiunea TIR a fost încheiată.

(3) Dovada prevăzută la alineatul (2) poate fi făcută, la cererea autorităților vamale, prin prezentarea unui document aprobat de autoritățile vamale ale statului membru de destinație sau de ieșire, care să identifice mărfurile respective și să stabilească faptul că ele au fost prezentate biroului vamal de destinație sau de ieșire.

[…]”

29 Articolul 455a din regulamentul de punere în aplicare prevede:

„(1) Atunci când, la patru luni de la data înregistrării carnetului TIR, autoritățile vamale ale statului membru de intrare sau de plecare nu au intrat în posesia dovezii că operațiunea TIR s-a încheiat, acestea inițiază de îndată o procedură de cercetare pentru a strânge informațiile necesare încheierii operațiunii TIR sau, în lipsa acestora, pentru a stabili condițiile de apariție a datoriei vamale, a identifica debitorul și a stabili autoritățile vamale responsabile cu înscrierea în evidența contabilă.

Această procedură se inițiază imediat, în cazul în care autoritățile vamale sunt informate din timp că operațiunea TIR nu a fost încheiată sau când se presupune acest lucru.

[…]

(3) Pentru inițierea unei proceduri de cercetare, autoritățile vamale din statul membru de intrare sau de plecare adresează o cerere însoțită de toate informațiile necesare autorităților vamale din statul de destinație sau de ieșire.

(4) Autoritățile vamale din statul membru de destinație sau de ieșire răspund de îndată cererii.

[…]”

30 Articolul 457 din regulamentul de punere în aplicare prevede:

„(1) În înțelesul articolului 8 alineatul (4) din Convenția TIR, atunci când o operațiune TIR are loc pe teritoriul vamal al Comunității, orice asociație garantă stabilită în cadrul Comunității poate deveni responsabilă de plata datoriei vamale garantate, aferentă mărfurilor care fac obiectul acestei operațiuni, o valoare echivalentă cu 60 000 EUR pe carnet TIR sau o valoare echivalentă exprimată în moneda națională.

(2) Asociația garantă, stabilită în statul membru competent în conformitate cu articolul 215 din cod pentru recuperare, este răspunzătoare de plata valorii garantate a datoriei vamale.

[…]"

Litigiul principal și întrebările preliminare

31 La 11 noiembrie 2008, o operațiune de tranzit a fost inițiată sub acoperirea unui carnet TIR la punctul vamal Kapitan Andreevo (Bulgaria) de către Sargut, societate cu răspundere limitată stabilită în Turcia și care avea în același timp calitățile de titular al carnetului respectiv și de transportator al mărfurilor vizate. Destinația declarată a transportului era un punct vamal situat în România.

32 Întrucât nu au primit nicio informație privind încheierea acestei operațiuni TIR, la 29 aprilie 2009, autoritățile vamale bulgare au inițiat în temeiul articolului 455a din regulamentul de punere în aplicare o procedură de cercetare privind încheierea operațiunii menționate, adresându-se autorităților vamale române. În răspunsul lor, aceste autorități au arătat că nici mărfurile și nici carnetul TIR în cauză nu le-au fost prezentate și că le este imposibil să obțină informații cu privire la acestea.

33 La 8 iulie 2009, punctul vamal Kapitan Andreevo a trimis autorităților vamale române, în scopul verificării, o copie a voletului nr. 2 al carnetului TIR, pe care Sargut le-a transmis-o între timp. În răspunsul lor, primit de autoritățile bulgare la 28 august 2009, autoritățile române au arătat că voletul menționat nu a fost prezentat la vama de destinație și că documentul prezentat pare neautentic sau falsificat.

34 La 10 septembrie 2009, șeful postului vamal Kapitan Andreevo a adoptat o decizie prin care a stabilit cuantumul datoriei Sargut corespunzătoare taxelor vamale și TVA-ului eludat, precum și dobânzilor legale la aceste sume. Această decizie a fost notificată atât Sargut, cât și Aebtri.

35 Ulterior respingerii acțiunii administrative îndreptate împotriva deciziei menționate de către șeful Mitnitsa Svilengrad (Biroul Vamal Svilengrad, Bulgaria), Sargut a introdus, la 27 octombrie 2009, o acțiune la Administrativen sad Haskovo (Tribunalul Administrativ din Haskovo, Bulgaria), care a admis-o prin hotărârea din 28 ianuarie 2010. Prin hotărârea din 2 noiembrie 2010, Varhoven administrativen sad (Curtea Administrativă Supremă, Bulgaria) a anulat această hotărâre și a respins acțiunea formulată de Sargut, după ce a confirmat temeinicia deciziei din 10 septembrie 2009.

36 Prin scrisoarea din 15 noiembrie 2010, s-a solicitat Aebtri să plătească datoria, aceasta nedând curs acestei solicitări în termenul de trei luni prevăzut la articolul 11 alineatul (3) din Convenția TIR.

37 La 7 iunie 2011, șeful Biroului Vamal Svilengrad a solicitat direcției regionale competente a Natsionalna agentsia za prihodite (Agenția Națională a Veniturilor Bugetare, Bulgaria) să inițieze procedurile de executare silită a deciziei din 10 septembrie 2009 împotriva Sargut. După ce a fost informat de autoritatea menționată că nu a fost luată nicio măsură de sechestru și că nu a fost recuperată nicio sumă aferentă descărcării datoriei în discuție în litigiul principal, la 5 septembrie 2012, șeful Biroului Vamal Svilengrad a adoptat o decizie de recuperare silită a sumelor vizate de la Aebtri, decizie confirmată în urma unei contestații, prin decizia directorului Agenției Vămilor.

38 Aebtri a formulat o acțiune împotriva acestei din urmă decizii, în susținerea căreia a afirmat că articolul 8 alineatul (7) din Convenția TIR a fost încălcat, autoritățile bulgare neîncercând în prealabil să recupereze datoria de la debitorii principali.

39 Această acțiune a fost respinsă prin hotărârea Administrativen sad Haskovo (Tribunalul Administrativ din Haskovo), care a considerat, pe de o parte, că administrația vamală a făcut tot ce era posibil pentru a obține de la Sargut plata datoriei și, pe de altă parte, că, întrucât operațiunea de tranzit nu s-a încheiat în mod legal, nu s-a dovedit că mărfurile au ajuns la destinatarul acestora și că acesta din urmă a confirmat primirea către vama de destinație.

40 Aebtri a formulat recurs împotriva acestei hotărâri la Varhoven administrativen sad (Curtea Administrativă Supremă), care indică mai întâi că, deși consideră că Curtea este competentă să interpreteze dispozițiile vizate din Convenția TIR, consideră totuși necesar să se asigure în acest sens, adresând Curții o întrebare cu privire la acest aspect.

41 Instanța de trimitere arată, în continuare, că termenele prevăzute la articolul 11 alineatele (1) și (2) din Convenția TIR în scopul avizării asociației garante în legătură cu nedescărcarea, pe de o parte, și al introducerii unei cereri de plată la aceasta, pe de altă parte, au fost respectate în speță. Aceasta manifestă însă îndoieli cu privire la aspectul dacă autoritățile vamale și-au îndeplinit obligația pe care le-o impune articolul 8 alineatul (7) din această convenție de a pretinde, în măsura în care este posibil, plata sumelor în cauză de la titularul carnetului TIR în calitate de persoană care datorează în mod direct aceste sume, înainte de a introduce o reclamație la asociația garantă.

42 Instanța menționată precizează în această privință că, potrivit propriei decizii interpretative din 25 martie 2003 pronunțate de plen, „[a]tunci când creanțele vizate la articolul 8 alineatele (1) și (2) din Convenția [TIR] au devenit exigibile, autoritățile vamale pot solicita plata de la asociația garantă în cazul în care toate măsurile posibile au fost adoptate pentru recuperarea sumelor de la persoane rezidente sau străine care sunt debitorii primari ai acestora”.

43 Ulterior pronunțării deciziei interpretative menționate, s-a constatat că diferite complete ale Varhoven administrativen sad (Curtea Administrativă Supremă), statuând în ultimă instanță, au răspuns în mod divergent la aspectul dacă astfel de măsuri au fost luate într-o situație precum cea în discuție în litigiul principal.

44 În sfârșit, instanța de trimitere se referă la diferite elemente de probă prezentate în cursul procedurii care a condus la decizia din 5 septembrie 2012. Aceasta menționează în special, în această privință, o scrisoare de trăsură internațională privind transportul mărfurilor în cauză și care cuprinde numărul carnetului TIR, numărul vehiculului de transport vizat, precum și menționarea, drept destinatară a mărfurilor, a Irem Corporation SRL Romania, semnătura și ștampila acesteia din urmă și indicarea datei primirii, respectiv 13 noiembrie 2008. Instanța menționată amintește de asemenea un „document internațional de consignație” privind mărfurile respective care cuprinde ștampila transportatorului, în speță Sargut, semnătura și ștampila Irem Corporation aplicate la aceeași dată, precum și o confirmare de primire a mărfurilor care poartă ștampila și semnătura acestei din urmă societăți.

45 Potrivit instanței de trimitere, aceste documente diferite permit să se concluzioneze că mărfurile în cauză în litigiul principal au fost recepționate de Irem Corporation și că aceasta din urmă știa, cu ocazia acestei recepții, că aceste mărfuri au fost transportate sub acoperirea unui carnet TIR. În schimb, nu ar exista nicio dovadă că mărfurile în cauză au fost declarate la biroul vamal de destinație.

46 În aceste condiții, instanța de trimitere consideră că Administrativen sad Haskovo (Tribunalul Administrativ din Haskovo) ar fi trebuit să considere că pentru destinatarul mărfurilor a luat naștere, în temeiul articolului 96 alineatul (2) din Codul vamal, o obligație de a prezenta el însuși mărfurile menționate la biroul vamal de destinație. Or, acesta din urmă a confirmat că, în speță, nici mărfurile, nici carnetul TIR nu i-au fost prezentate.

47 În acest caz, s-ar pune problema dacă trebuie să se considere că destinatarul menționat știa sau ar fi trebuit să știe în mod normal că mărfurile au fost sustrase de sub supraveghere vamală și că, în consecință, el avea calitatea de debitor primar al datoriei în sensul articolului 203 alineatul (3) a treia liniuță din Codul vamal și dacă administrația vamală nu era, ca urmare a acestui fapt, obligată la rândul ei să solicite plata de la acest destinatar înainte de a pune în discuție responsabilitatea asociației garante.

48 În aceste condiții, Varhoven administrativen sad (Curtea Administrativă Supremă) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) În vederea evitării pronunțări unor hotărâri contradictorii, Curtea are competența de a interpreta [Convenția TIR] – într-un mod care obligă instanțele naționale ale statelor membre – atunci când este vorba despre domeniul reglementat la articolele 8 și 11 din Convenție, pentru a putea aprecia dacă există răspunderea asociației garante care este reglementată și la articolul 457 alineatul (2) din [regulamentul de punere în aplicare]?

2) Potrivit interpretării date articolului 457 alineatul (2) din regulamentul de punere în aplicare, coroborat cu articolul 8 alineatul (7) [în prezent articolul 11 alineatul (2)] din Convenția TIR, precum și notelor explicative la acestea, se poate considera că, într-un caz precum cel din speță, atunci când sumele menționate la articolul 8 alineatele (1) și (2) [din Convenția TIR] devin exigibile, înainte de a solicita asociației garante plata acestora, autoritățile vamale vor solicita în măsura posibilului plata sumelor respective titularului carnetului TIR?

3) Trebuie să se considere că destinatarul care a achiziționat sau posedă marfa despre care se cunoaște că a fost transportată sub acoperirea unui carnet TIR, dar despre care nu s-a constatat dacă a fost prezentată biroului vamal de destinație sau dacă a fost înregistrată la acesta, este, numai în aceste condiții, persoana care ar fi trebuit în mod normal să știe că marfa a fost sustrasă supravegherii vamale și trebuie considerat debitor solidar în sensul articolului 203 alineatul (3) a treia liniuță coroborat cu articolul 213 din [Codul vamal comunitar]?

4) În cazul unui răspuns afirmativ la a treia întrebare: faptul că administrația vamală nu a solicitat acestui destinatar plata datoriei vamale împiedică angajarea răspunderii asociației garante – reglementată și la articolul 457 alineatul (2) din Regulamentul de aplicare a Codului vamal comunitar – în temeiul articolului 1 litera (q) din [Convenția TIR]?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

49 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă Curtea este competentă să statueze cu titlu preliminar asupra interpretării articolelor 8 și 11 din Convenția TIR.

50 Astfel cum rezultă dintr-o jurisprudență constantă a Curții, un acord internațional încheiat de Uniune constituie un act adoptat de una dintre instituțiile acesteia în sensul articolului 267 primul paragraf litera (b) TFUE, iar dispozițiile acordului menționat fac parte integrantă, începând de la intrarea în vigoare de acestuia, din ordinea juridică a Uniunii, astfel încât Curtea este competentă să se pronunțe cu titlu preliminar cu privire la interpretarea unui astfel de acord (a se vedea în special Hotărârea din 30 aprilie 1974, Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, punctele 3-6, precum și Hotărârea din 4 mai 2010, TNT Express Nederland, C-533/08, EU:C:2010:243, punctul 60 și jurisprudența citată).

51 Astfel cum s-a arătat la punctele 1 și 3 din prezenta hotărâre, Convenția TIR, la care sunt părți și toate statele membre, a fost aprobată în numele Comunității prin Regulamentul nr. 2112/78 și a intrat în vigoare pentru Comunitate la 20 iunie 1983.

52 În ceea ce privește mai precis dispozițiile articolelor 8 și 11 din Convenția TIR la care se referă instanța de trimitere în întrebarea adresată, trebuie amintit că dispozițiile menționate au legătură în esență cu răspunderea asociațiilor garante în ceea ce privește plata drepturilor și a taxelor la import în cazul unor nereguli legate de o operațiune TIR și cu condițiile în care o astfel de răspundere poate fi invocată de autoritățile vamale competente. Astfel de dispoziții urmăresc astfel în esență securizarea perceperii taxelor vamale, facilitând în același timp operațiunile vamale de tranzit extern de mărfuri.

53 Având în vedere ceea ce precedă, Curtea este competentă să interpreteze articolele 8 și 11 din Convenția TIR, dispoziții în materie vamală cu privire la al căror domeniu de aplicare de altfel s-a pronunțat deja cu titlu preliminar (a se vedea în special Hotărârea din 23 septembrie 2003, BGL, C-78/01, EU:C:2003:490, punctele 47 și 70, Hotărârea din 5 octombrie 2006, Comisia/Germania, C-105/02, EU:C:2006:637, punctele 80 și 82, Hotărârea din 5 octombrie 2006, Comisia/Belgia, C-377/03, EU:C:2006:638, punctele 67-70, 86 și 88, precum și Hotărârea din 14 mai 2009, Internationaal Verhuis- en Transportbedrijf Jan de Lely, C-161/08, EU:C:2009:308, punctele 34-36).

54 Prin urmare, este necesar să se răspundă la prima întrebare că Curtea este competentă să se pronunțe cu titlu preliminar cu privire la interpretarea articolelor 8 și 11 din Convenția TIR.

Cu privire la a doua întrebare

55 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 457 alineatul (2) din regulamentul de punere în aplicare coroborat cu articolul 8 alineatul (7) din Convenția TIR trebuie interpretat în sensul că, într-o situație precum cea în cauză în litigiul principal, autoritățile vamale și-au îndeplinit obligația, enunțată în această a doua dispoziție, de a solicita plata drepturilor și a taxelor la import vizate, în măsura în care este posibil, de la titularul carnetului TIR în calitate de persoană care datorează în mod direct aceste sume, înainte de a introduce o reclamație pe lângă asociația garantă.

56 Trebuie amintit, cu titlu introductiv, că drepturile și obligațiile unei asociații garante sunt reglementate în același timp de Convenția TIR, de reglementarea Uniunii și de contractul de garanție, supus dreptului național, încheiat de asociația menționată cu statul membru respectiv (a se vedea în acest sens Hotărârea din 5 octombrie 2006, Comisia/Belgia, C-377/03, EU:C:2006:638, punctul 84 și jurisprudența citată).

57 În speță, întrebarea preliminară vizează determinarea demersurilor pe care autoritățile vamale competente sunt obligate să le efectueze față de titularul unui carnet TIR în calitatea sa de persoană care datorează în mod direct drepturile și taxele datorate în urma unei nereguli referitoare la o operațiune TIR, înainte de a putea continua recuperarea acestor sume de la asociația garantă.

58 Or, Convenția TIR cuprinde o dispoziție care privește tocmai această problematică, dispoziție care, în consecință, trebuie avută în vedere în mod prioritar. Astfel, articolul 8 alineatul (7) din această convenție prevede că, înainte de a introduce o reclamație pe lângă asociația garantă, autoritățile competente trebuie să pretindă, în măsura în care este posibil, „plata [sumelor respective] de la persoana sau persoanele care datorează [în mod direct] aceste sume”.

59 În ceea ce privește reglementarea Uniunii, este necesar să se sublinieze că, deși atât Codul vamal, cât și regulamentul de punere în aplicare cuprind dispoziții care au scopul de a include sistemul prevăzut de Convenția TIR în reglementarea menționată, precizând în același timp anumite modalități de aplicare a sistemului menționat, dispozițiile amintite nu cuprind nicio indicație în vederea precizării măsurilor

concrete a căror adoptare revine autorităților competente în scopul de a pretinde plata sumelor în cauză de la persoana sau de la persoanele care datorează în mod direct aceste sume, înainte de a putea introduce o reclamație la asociația garantă.

60 Astfel, deși articolul 457 alineatul (2) din regulamentul de punere în aplicare, la care face trimitere instanța de trimitere în cadrul întrebării adresate, reafirmă cu claritate principiul răspunderii asociației garante pentru plata sumei garantate a datoriei vamale, dispoziția menționată nu cuprinde nicio indicație de ordin procedural aferentă condițiilor în care o reclamație poate fi adresată unei astfel de asociații.

61 Având în vedere cele ce precedă, se impune în speță să se efectueze numai examinarea domeniului de aplicare al articolului 8 alineatul (7) din Convenția TIR.

62 În ceea ce privește interpretarea dispoziției menționate, este important de amintit că, în conformitate cu o jurisprudență constantă a Curții, un tratat internațional trebuie interpretat în funcție de termenii utilizați în redactare și în lumina obiectivelor acestuia. Articolul 31 din Convenția de la Viena din 23 mai 1969 cu privire la dreptul tratatelor și articolul 31 din Convenția de la Viena din 21 martie 1986 cu privire la dreptul tratatelor între state și organizații internaționale sau între organizații internaționale, care exprimă în acest sens dreptul internațional cutumiar general, precizează, referitor la acest aspect, că un tratat trebuie să fie interpretat cu bună-credință, potrivit sensului obișnuit care trebuie atribuit termenilor tratatului în contextul lor și în lumina obiectului și a scopului său (Hotărârea Curții din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 40, precum și jurisprudența citată).

63 În speță, trebuie să se arate de la bun început că Convenția TIR cuprinde, în anexa 6, note explicative care, astfel cum se precizează la articolul 43 din această convenție, interpretează anumite dispoziții ale acesteia. Articolul 51 din Convenția TIR prevede, la rândul său, că anexele la această convenție fac parte integrantă din aceasta. În cele din urmă, rezultă din cuprinsul punctului (ii) din introducerea la notele explicative cuprinsă în anexa 6 la convenția menționată că notele menționate nu modifică dispozițiile acestei convenții, ci precizează numai conținutul, înțelesul și aria de cuprindere a acestora.

64 Pe de altă parte, ținând seama de perioada în care au avut loc faptele din cauza principală, trebuie, în speță, să se ia în considerare nota explicativă aferentă articolului 8 alineatul (7) din Convenția TIR, astfel cum a fost reprodusă la punctul 16 din prezenta hotărâre. În schimb, întrucât este inaplicabilă *ratione temporis*, nota explicativă aferentă articolului 11 alineatul (2) din această convenție, în versiunea în vigoare de la 13 septembrie 2012, astfel cum a fost reprodusă la punctul 19 din prezenta hotărâre și la care s-a referit de asemenea instanța de trimitere în întrebarea sa, nu poate fi luată în considerare la soluționarea cauzei principale.

65 În ceea ce privește, mai întâi, modul de redactare a articolului 8 alineatul (7) din Convenția TIR, convenție în legătură cu care trebuie amintit de la bun început că a fost redactată în limbile engleză, franceză și rusă, cele trei texte fiind autentice, dispoziția menționată prevede că, atunci când drepturile și taxele vizate la articolul 8 alineatele (1) și (2) din convenția menționată devin exigibile, autoritățile competente trebuie, în măsura în care este posibil, „[să pretindă] plata” de la persoana sau persoanele care datorează în mod direct aceste sume, înainte de a introduce „o reclamație” la asociația garantă.

66 Or, este necesar să se constate că termenii „requérir le paiement” și „require payment”, utilizați în versiunile franceză și, respectiv, engleză ale articolului 8 alineatul (7) din Convenția TIR nu sunt nici clari, nici univoci, în special în ceea ce privește natura actelor concrete pe care le pot implica din partea autorităților competente vizate.

67 În ceea ce privește nota explicativă aferentă articolului 8 alineatul (7) din Convenția TIR, aceasta precizează că măsurile care trebuie luate de către autoritățile competente pentru a pretinde o asemenea plată includ „cel puțin o notificare de nedescărcare a operațiunii TIR și/sau transmiterea cererii de plată către titularul carnetului TIR”.

68 Deși nota explicativă menționată sugerează astfel, mai clar decât însuși textul articolului 8 alineatul (7) din Convenția TIR, că, dacă este cazul, poate fi suficient, în scopul de a pretinde plata de la persoana care datorează în mod direct suma respectivă, să i se fi adresat o notificare de nedescărcare și/sau o cerere de plată, persistă totuși întrebarea, având în vedere folosirea în această notă a locuțiunii „cel puțin”, dacă și în ce condiții eventuale respectarea regulii stabilite la articolul 8 alineatul (7) menționat ar putea necesita ca autoritățile vamale competente să depășească cerințele minime astfel stabilite.

69 Rezultă din cele ce precedă că nici textul articolului 8 alineatul (7) din Convenția TIR, nici cel al notei explicative aferente acestei dispoziții nu permit, singure, să se determine actele concrete pe care autoritățile vamale trebuie să le efectueze față de persoana care datorează în mod direct suma respectivă în scopul îndeplinirii obligației pe care le-o impune articolul 8 alineatul (7) menționat.

70 În ceea ce privește, în continuare, contextul în care se înscrie această din urmă dispoziție, este necesar, în scopul interpretării acesteia, să fie examinată în raport cu economia generală a convenției din care face parte, precum și a ansamblului dispozițiilor cuprinse în aceasta (a se vedea în acest sens Hotărârea din 30 aprilie 1974, Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, punctul 10).

71 În această privință, trebuie amintit în primul rând că articolul 4 din Convenția TIR prevede că mărfurile transportate sub regimul TIR pe care îl stabilește nu sunt supuse la plată sau la consemnarea drepturilor și a taxelor la import sau la export la birourile vamale de trecere.

72 Astfel cum a subliniat deja Curtea, pentru punerea în aplicare a acestor facilități, convenția menționată impune în special ca transporturile să aibă loc cu garanția asociațiilor agreate de părțile contractante, în conformitate cu dispozițiile articolului 6 din aceasta (a se vedea în acest sens Hotărârea din 23 septembrie 2003, BGL, C-78/01, EU:C:2003:490, punctul 5).

73 Reiese, pe de altă parte, de la articolul 6 alineatul (1) din Convenția TIR că autorizarea unei asociații de a elibera carnete TIR și menținerea acestei autorizări sunt subordonate în special condiției ca asociația menționată să respecte condițiile și cerințele minime stabilite în partea I din anexa 9 la convenția menționată. Printre aceste condiții și cerințe figurează, astfel cum reiese de la punctul 1 litera f) subpunctele iii) și v) din această parte I, pe de o parte, angajamentul asociației menționate de a verifica în mod continuu și în special înainte de a solicita autorizarea pentru accesul persoanelor la regimul TIR îndeplinirea condițiilor și a cerințelor minime de către acele persoane, așa cum se prevede în partea II din anexa 9 la Convenția TIR, și, pe de altă parte, angajamentul de a-și asigura obligațiile la o societate de asigurări, fond al asiguratorilor sau instituție financiară.

74 Garanția impusă asociației agreate urmărește astfel să asigure, facilitând-o în același timp, recuperarea efectivă de către autoritățile vamale competente a drepturilor și a taxelor eludate, în cazul în care s-a abuzat de facilitățile menționate la punctul 71 din prezenta hotărâre, și responsabilizând în același timp asociația menționată cu privire la executarea adecvată a obligațiilor proprii care îi revin în cadrul punerii în aplicare a regimului TIR.

75 Rezultă din aceasta în special că cerința prevăzută la articolul 8 alineatul (7) din Convenția TIR de a pretinde plata sumelor în cauză mai întâi de la persoana care le datorează în mod direct nu poate fi interpretată astfel încât punerea în aplicare concretă a acestei cerințe să determine un risc de pierdere a drepturilor și a taxelor vizate. Cerința menționată nu poate conduce nici la punerea în sarcina autorității vamale competente a unor obligații procedurale excesive care nu ar ține nicidecum seama

de responsabilitățile proprii care revin asociației garante în cadrul punerii în aplicare a regimului TIR și care s-ar dovedi incompatibile cu obiectivul de a facilita recuperarea datoriei vamale, menționat la punctul precedent.

76 Or, a solicita autorității vamale competente să epuizeze mai întâi toate posibilitățile de recuperare de care dispune împotriva persoanei sau a persoanelor care datorează în mod direct aceste sume, ceea ce ar constrânge-o, dacă este cazul, să introducă acțiuni în justiție și să inițieze proceduri de executare împotriva unor astfel de persoane, eventual stabilite în alte state membre sau, precum în acțiunea principală, într-un stat terț, ar implica în primul rând și având în vedere termenele care ar putea rezulta din astfel de demersuri riscul pentru autoritatea menționată de a nu mai putea recupera sumele în cauză de la asociația garantă. Astfel, trebuie în special să se țină seama în această privință de termenele în care cererea de plată trebuie adresată asociației garante în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Convenția TIR.

77 În al doilea rând, o astfel de cerință ar avea drept consecință să se impună autorității vamale demersuri care pot fi extrem de greoaie și care nu sunt conciliabile nici cu împrejurarea că consemnarea drepturilor și a taxelor la care s-a renunțat în temeiul articolului 4 din Convenția TIR ar fi fost de natură tocmai să permită să se evite ca respectiva autoritate să trebuiască să recurgă la astfel de demersuri, nici cu repartizarea responsabilităților realizată de convenția menționată între autoritățile vamale și asociațiile garante.

78 În plus, cerința menționată ar genera de asemenea riscul nonneglijabil ca autoritatea menționată să trebuiască, în cazul insolvabilității persoanei care datorează în mod direct sumele respective, să suporte în mod definitiv costurile, potențial ridicate, legate de recuperarea silită.

79 În al doilea rând, reiese de la articolul 8 alineatul (1) din Convenția TIR că, prin contractul de garanție, asociațiile garante se angajează să achite taxele vamale datorate de debitorii direcți și sunt, în această privință, obligate, împreună și solidar cu debitorii menționați, la plata acestor sume, chiar dacă, în temeiul articolului 8 alineatul (7) din această convenție, autoritățile competente trebuie, în măsura în care este posibil, să pretindă plata de la persoana care o datorează în mod direct înainte de a introduce o reclamație la asociația garantă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 5 octombrie 2006, Comisia/Belgia, C-377/03, EU:C:2006:638, punctul 86).

80 Or, astfel cum a arătat avocatul general în esență la punctul 44 din concluzii, existența unei astfel de răspunderi implică faptul că asociația garantă este ea însăși debitoare împreună cu persoanele care datorează în mod direct sumele în cauză. În plus, din natura însăși a răspunderii solidare rezultă că fiecare debitor răspunde pentru cuantumul total al datoriei, iar creditorul rămâne în principiu liber să solicite plata acestei datorii unuia sau mai multor debitori, la alegerea sa (a se vedea în acest sens Hotărârea din 18 mai 2017, Latvijas dzelzceļš, C-154/16, EU:C:2017:392, punctul 85).

81 Având în vedere faptul că asociația garantă răspunde față de autoritatea vamală împreună și solidar cu debitorul direct, cerința prevăzută la articolul 8 alineatul (7) din Convenția TIR de a solicita plata sumelor în cauză de la persoana care datorează în mod direct sumele respective nu poate fi interpretată astfel încât să conducă la o situație în care răspunderea asociației garante ar dobândi în final un caracter complet subsidiar în raport cu cea a persoanei menționate. Or, această situație s-ar regăsi în speță dacă cerința amintită ar avea drept consecință obligarea administrației vamale competente să continue până în stadiul executării recuperarea datoriei de la persoana care datorează în mod direct sumele respective.

82 În ceea ce privește, în cele din urmă, obiectivele urmărite de Convenția TIR, rezultă din preambulul acesteia că, prin încheierea convenției menționate, părțile contractante au intenționat să „facilit[eze] transporturile internaționale de mărfuri cu vehicule rutiere”, considerând în același timp că

„îmbunătățirea condițiilor de transport constituie un factor esențial pentru dezvoltarea cooperării între ele” și declarându-se „în favoarea simplificării și armonizării formalităților administrative din domeniul transporturilor internaționale, în special la frontiere”.

83 Obiectivul sistemului TIR instituit prin convenția menționată, al cărei titlu pune de altfel în evidență caracterul de convenție vamală, constă în special, astfel cum s-a arătat în considerentul (2) al Deciziei 2009/477, în a permite transportul de mărfuri în regim de tranzit internațional cu intervenția minimă a administrațiilor vamale de pe traseu și în a asigura, printr-un lanț internațional de garanții, accesul relativ simplu la garanțiile necesare.

84 Or, a interpreta articolul 8 alineatul (7) din Convenția TIR în sensul că are drept efect obligarea autorității vamale competente să epuizeze toate posibilitățile de recuperare de la persoana sau de la persoanele care datorează în mod direct sumele respective, înainte de a putea solicita plata lor de la asociația garantă, ar însemna să se aducă atingere însuși echilibrului existent între, pe de o parte, facilitățile acordate la articolul 4 din Convenția TIR și, pe de altă parte, una dintre condițiile esențiale care trebuie să guverneze punerea lor în aplicare, respectiv răspunderea specială care revine asociației garante.

85 Astfel cum a subliniat avocatul general la punctul 48 din concluzii, o astfel de interpretare ar pune, așadar, în pericol obiectivul care constă în facilitarea transporturilor internaționale de mărfuri cu vehicule rutiere urmărit de Convenția TIR.

86 Având în vedere toate cele de mai sus, articolul 8 alineatul (7) din Convenția TIR coroborat cu nota explicativă aferentă dispoziției menționate trebuie interpretat în sensul că o autoritate vamală își îndeplinește obligația de a solicita plata de la persoana care datorează în mod direct sumele respective în cazul în care se conformează cerințelor minime care reies din nota explicativă menționată.

87 În speță, nu se contestă că, anterior adoptării la 5 septembrie 2012 a unei decizii de recuperare silită a datoriilor în cauză în litigiul principal împotriva Aebtri, autoritățile vamale competente au notificat titularului carnetului TIR nedescărcarea operațiunii TIR și au solicitat acestuia plata acestor datorii, astfel încât cerințele minime care reies din nota explicativă aferentă articolului 8 alineatul (7) din Convenția TIR au fost îndeplinite, cel puțin în ceea ce privește acest titular. În definitiv, autoritățile menționate au realizat chiar mai mult decât cerințele minime amintite deoarece, după ce au solicitat plata de la asociația garantă, ele au sesizat și autoritățile fiscale competente cu o cerere de recuperare silită de la titularul respectiv.

88 În aceste condiții, trebuie să se răspundă la a doua întrebare că articolul 8 alineatul (7) din Convenția TIR trebuie interpretat în sensul că, într-o situație precum cea în cauză în litigiul principal, autoritățile vamale și-au îndeplinit obligația, enunțată în dispoziția menționată, de a solicita plata drepturilor și a taxelor la import vizate, în măsura în care este posibil, de la titularul carnetului TIR în calitate de persoană care datorează în mod direct aceste sume, înainte de a introduce o reclamație la asociația garantă.

Cu privire la a treia întrebare

89 Prin intermediul celei de a treia întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă articolul 203 alineatul (3) a treia liniuță și articolul 213 din Codul vamal trebuie interpretate în sensul că împrejurarea că un destinatar a dobândit sau a avut în posesie mărfuri despre care știa că fuseseră transportate sub acoperirea unui carnet TIR și faptul că nu s-a stabilit că aceste mărfuri au fost prezentate și declarate la biroul vamal de destinație sunt în sine suficiente pentru a se considera că un astfel de destinatar știa sau ar fi trebuit să știe în mod normal că mărfurile menționate au fost sustrase

de sub supravegherea vamală în sensul celei dintâi dintre aceste dispoziții, astfel încât acesta trebuie să fie considerat răspunzător în solidar pentru datoria vamală în temeiul celei de a doua dintre aceste dispoziții.

90 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că reiese din articolul 1 litera o) din Convenția TIR că titularul unui carnet TIR este responsabil pentru prezentarea vehiculului rutier, a ansamblului de vehicule sau a containerului, împreună cu încărcătura și carnetul TIR aferente, la biroul vamal de plecare, la biroul vamal de trecere și la biroul vamal de destinație.

91 Cu toate acestea, Convenția TIR nu se opune ca o parte contractantă la aceasta să prevadă în legislația sa ca alte persoane în afara titularului carnetului TIR să datoreze de asemenea în mod direct drepturile și taxele la import vizate la articolul 8 alineatul (1) din această convenție. Astfel, această din urmă dispoziție face trimitere, la plural, la „persoanele care datorează sumele” împreună și solidar cu care asociația garantă poate fi obligată la plata acestor sume, pe când articolul 8 alineatul (7) din convenția menționată se referă, însă, la plata sumelor menționate de către „persoana sau persoanele care datorează [în mod direct]” aceste sume.

92 În ceea ce privește dreptul Uniunii, este important să se amintească în special în această privință că, în temeiul articolului 203 alineatul (1) din Codul vamal, sustragerea de sub supravegherea vamală a mărfurilor supuse taxelor la import dă naștere unei datorii vamale la import (Hotărârea din 20 ianuarie 2005, Honeywell Aerospace, C-300/03, EU:C:2005:43, punctul 18 și jurisprudența citată).

93 Astfel cum reiese din jurisprudența Curții, noțiunea „sustragere de sub supravegherea vamală”, care figurează în dispoziția menționată, trebuie înțeleasă ca incluzând orice acțiune sau omisiune care are drept rezultat, chiar dacă numai pe moment, împiedicarea accesului autorității vamale competente la mărfuri aflate sub supraveghere vamală și a efectuării controalelor prevăzute la articolul 37 alineatul (1) din Codul vamal (Hotărârea din 20 ianuarie 2005, Honeywell Aerospace, C-300/03, EU:C:2005:43, punctul 19 și jurisprudența citată).

94 Această situație se regăsește în cazul în care, precum în cauza principală, biroul de plecare a transportului vizat aflat în regim de tranzit extern sub acoperirea unui carnet TIR a constatat că acest transport nu a fost prezentat biroului de destinație și că regimul TIR nu a fost descărcat pentru transportul respectiv (a se vedea prin analogie Hotărârea din 20 ianuarie 2005, Honeywell Aerospace, C-300/03, EU:C:2005:43, punctul 20).

95 În ceea ce privește persoanele obligate la plată, trebuie amintit de la bun început că, de la intrarea în vigoare a Codului vamal, legiuitorul Uniunii a intenționat să determine în mod complet condițiile de stabilire a persoanelor debitoare ale datoriei vamale (Hotărârea din 17 noiembrie 2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, punctul 12 și jurisprudența citată).

96 În cazul unei datorii vamale născute ca urmare a sustragerii ilegale a unor mărfuri de sub supravegherea vamală, persoanele care pot fi debitoare ale acestei datorii vamale sunt enumerate la articolul 203 alineatul (3) din Codul vamal, care distinge patru categorii de debitori potențiali.

97 Printre aceștia se numără, potrivit articolului 203 alineatul (3) a treia liniuță din Codul vamal, orice persoană care a dobândit sau a deținut mărfurile în cauză și care știa sau ar fi trebuit să știe, în mod normal, în momentul cumpărării sau al primirii mărfurilor, că ele au fost sustrase de sub supraveghere vamală.

98 Astfel cum reiese de la punctele 44 și 45 din prezenta hotărâre, instanța de trimitere, care menționează anumite documente a căror origine și a căror dată a prezentării nu sunt precizate, consideră că se poate deduce din acestea numai că, cu ocazia recepției mărfurilor în cauză în acțiunea principală,

destinatarul acesteia știa sau ar fi trebuit să știe că acestea au fost transportate sub acoperirea unui carnet TIR. Potrivit instanței menționate, aceste documente nu permit în schimb să se stabilească că mărfurile respective au fost prezentate la biroul vamal de destinație.

99 În această privință, este necesar să se arate de la bun început că, contrar a ceea ce se afirmă în decizia de trimitere ca premisă a raționamentului care a determinat instanța de trimitere să ridice problema domeniului de aplicare al articolului 203 alineatul (3) a treia liniuță din Codul vamal, articolul 96 alineatul (2) din codul menționat nu poate în niciun caz să fie interpretat în sensul că destinatarul mărfurilor care cunoștea astfel, în momentul recepției acestora din urmă, că acestea au circulat sub acoperirea unui carnet TIR, dar care, pe de altă parte, nu a primit garanția că acestea au fost prezentate la biroul vamal de destinație ar avea obligația, în temeiul acestei din urmă dispoziții, să prezinte el însuși mărfurile menționate la biroul respectiv.

100 Astfel, articolul 96 alineatul (2) din Codul vamal nu este aplicabil în cazul circulației mărfurilor sub acoperirea unui carnet TIR.

101 Astfel cum reiese de la articolul 91 alineatul (2) literele (a) și (b) din acest cod, circulația mărfurilor în regim de tranzit extern poate fi realizată fie „sub regimul de tranzit comunitar extern”, fie „în baza unui carnet TIR”.

102 Or, articolul 96 din codul menționat constituie, astfel cum rezultă chiar din denumirea titlului în care figurează, o dispoziție specială referitoare la tranzitul comunitar extern.

103 De aici rezultă, pe de o parte, că destinatarul mărfurilor transportate sub acoperirea unui carnet TIR nu poate fi considerat drept persoana care trebuie să execute obligațiile pe care le determină utilizarea regimului vamal sub care sunt plasate mărfurile, în sensul articolului 203 alineatul (3) a patra liniuță din Codul vamal.

104 Pe de altă parte, rezultă că articolul 96 alineatul (2) din Codul vamal este lipsit de orice relevanță cu privire la aspectul dacă, într-o situație precum cea din litigiul principal, destinatarul mărfurilor ar putea avea calitatea de debitor al datoriei vamale în temeiul articolului 203 alineatul (3) a treia liniuță din Codul vamal.

105 În ceea ce privește această din urmă dispoziție, s-a amintit la punctul 97 din prezenta hotărâre că, potrivit modului de redactare a acesteia, o astfel de calitate trebuie reținută dacă s-a stabilit, pe de o parte, că destinatarul mărfurilor a dobândit sau a deținut efectiv mărfurile în cauză și, pe de altă parte, că acesta știa sau ar fi trebuit să știe, în mod normal, în momentul cumpărării sau al primirii mărfurilor, că ele au fost sustrase de sub supraveghere vamală. Articolul 203 alineatul (3) a treia liniuță din Codul vamal vizează astfel o persoană care, deși nu este autoarea actului de sustragere ilegală a unor mărfuri de sub supravegherea vamală, act care a dat naștere datoriei vamale, și nu este obligată ea însăși să efectueze operațiunile de vămuire, a fost totuși implicată în sustragerea ilegală, fie înainte, fie după aceasta, ca urmare a faptului că a dobândit sau a deținut mărfurile (a se vedea prin analogie Hotărârea din 25 ianuarie 2017, Ultra-Brag, C-679/15, EU:C:2017:40, punctul 22).

106 Cea de a doua dintre condițiile stabilite astfel la articolul 203 alineatul (3) a treia liniuță din Codul vamal implică concret că, în momentul în care a dobândit sau a deținut mărfurile în cauză, destinatarul știa sau ar fi trebuit să știe, în mod normal, că mărfurile menționate nu fuseseră prezentate biroului vamal de destinație și că, în consecință, drepturile vamale și taxele eventual datorate fuseseră achitate. Astfel, calitatea de „debitor” în sensul articolului 203 alineatul (3) a treia liniuță din Codul vamal este subordonată unor condiții care se întemeiază pe elemente de apreciere subiectivă, respectiv ca persoanele fizice sau juridice să fi participat cu bună știință la operațiunile de dobândire sau de deținere a mărfurilor sustrase de sub supraveghere vamală (a se vedea prin analogie Hotărârea din 3 martie 2005, Papismedov și alții, C-195/03, EU:C:2005:131, punctul 40, precum și jurisprudența citată).

107 Întrucât condiția menționată vizează considerații de ordin factual, în temeiul repartizării competențelor între instanțele Uniunii și instanțele naționale, este de competența instanțelor naționale să aprecieze dacă aceasta este îndeplinită într-un caz concret (a se vedea prin analogie Hotărârea din 17 noiembrie 2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, punctul 21 și jurisprudența citată).

108 În acest scop, instanțele menționate trebuie în esență să efectueze o evaluare globală a împrejurărilor cauzei cu care sunt sesizate (a se vedea prin analogie Hotărârea din 17 noiembrie 2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, punctul 23), luând în considerare mai ales toate informațiile care erau la dispoziția destinatarului sau despre care acesta trebuia să aibă în mod normal cunoștință, în special ca urmare a obligațiilor sale contractuale (a se vedea prin analogie Hotărârea din 17 noiembrie 2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, punctul 25), precum și, dacă este cazul, experiența pe care o are destinatarul menționat, în calitate de operator economic, în domeniul importurilor de mărfuri transportate sub acoperirea carnetelor TIR.

109 În speță, întrebarea adresată de instanța de trimitere se referă la aspectul precis dacă împrejurarea că un destinatar a dobândit sau a deținut mărfurile și știa sau ar fi trebuit să știe, pe baza documentației primite sau semnate de acesta la recepția acestor mărfuri, că au fost transportate sub acoperirea unui carnet TIR, în condițiile în care, pe de altă parte, nu s-a stabilit că aceste mărfuri au fost prezentate și declarate la biroul vamal de destinație, este, în sine, suficientă pentru a considera că destinatarul menționat știa sau ar fi trebuit să știe în mod normal că mărfurile respective au fost sustrase de sub supraveghere vamală, în sensul articolului 203 alineatul (3) a treia liniuță din Codul vamal.

110 Or, reținerea unei astfel de interpretări în ceea ce privește dispoziția menționată ar echivala în esență cu a deduce, prin intermediul unei forme de prezumție irefragabilă, din simpla împrejurare că un destinatar știe sau ar fi trebuit să știe în mod normal că mărfurile pe care le recepționează au fost transportate sub acoperirea unui carnet TIR, că acesta știa sau ar fi trebuit să știe că mărfurile respective nu fuseseră prezentate biroului vamal de destinație, presupunând că acest lucru este adevărat.

111 O astfel de interpretare, care este străină condițiilor subiective enunțate la articolul 203 alineatul (3) a treia liniuță din Codul vamal, nu ar fi conciliabilă nici cu intenția legiuitorului Uniunii, amintită la punctul 95 din prezenta hotărâre, care urmărește să determine în mod complet condițiile de stabilire a persoanelor debitoare ale datoriei vamale, nici cu însăși litera și obiectul acestei dispoziții (a se vedea prin analogie Hotărârea din 23 septembrie 2004, Spedition Ulustrans, C-414/02, EU:C:2004:551, punctele 39, 40 și 42).

112 În acest context, trebuie în special să se sublinieze că nicio dispoziție din Convenția TIR sau din reglementarea Uniunii nu are drept obiect sau drept efect instituirea în sarcina destinatarilor mărfurilor care au fost transportate sub acoperirea unui carnet TIR a unei obligații personale de a se asigura că mărfurile care le-au fost livrate au fost efectiv prezentate biroului vamal de destinație.

113 Având în vedere toate considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la a treia întrebare că articolul 203 alineatul (3) a treia liniuță și articolul 213 din Codul vamal trebuie interpretate în sensul că împrejurarea că un destinatar a dobândit sau a avut în posesie mărfuri despre care știa că fuseseră transportate sub acoperirea unui carnet TIR și faptul că nu s-a stabilit că aceste mărfuri au fost prezentate și declarate la biroul vamal de destinație nu sunt în sine suficiente pentru a se considera că un astfel de destinatar știa sau ar fi trebuit să știe în mod normal că mărfurile menționate au fost sustrase de sub supravegherea vamală în sensul celei dintâi dintre aceste dispoziții, astfel încât acesta trebuie să fie considerat răspunzător în solidar pentru datoria vamală în temeiul celei de a doua dintre aceste dispoziții.

Cu privire la a patra întrebare

114 Astfel cum rezultă chiar din modul de redactare a celei de a patra întrebări, aceasta nu a fost adresată de instanța de trimitere decât pentru eventualitatea în care Curtea ar răspunde afirmativ la cea de a treia întrebare. Având în vedere răspunsul negativ dat la aceasta din urmă, nu este necesar să se răspundă la a patra întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

115 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, 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 doua) declară:

1) **Curtea este competentă să se pronunțe cu titlu preliminar cu privire la interpretarea articolelor 8 și 11 din Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR, semnată la Geneva la 14 noiembrie 1975 și aprobată în numele Comunității Economice Europene prin Regulamentul (CEE) nr. 2112/78 al Consiliului din 25 iulie 1978, în versiunea modificată și consolidată publicată în cadrul Deciziei 2009/477/CE a Consiliului din 28 mai 2009.**

2) **Articolul 8 alineatul (7) din Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR, aprobată în numele Comunității prin Regulamentul nr. 2112/78, în versiunea modificată și consolidată publicată în cadrul Deciziei 2009/477, trebuie interpretat în sensul că, într-o situație precum cea în cauză în litigiul principal, autoritățile vamale și-au îndeplinit obligația, enunțată în dispoziția menționată, de a pretinde plata drepturilor și a taxelor la import vizate, în măsura în care este posibil, de la titularul carnetului TIR în calitate de persoană care datorează în mod direct aceste sume, înainte de a introduce o reclamație la asociația garantă.**

3) **Articolul 203 alineatul (3) a treia liniuță și articolul 213 din Regulamentul (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului din 12 octombrie 1992 de instituire a Codului vamal comunitar, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1791/2006 al Consiliului din 20 noiembrie 2006, trebuie să fie interpretate în sensul că împrejurarea că un destinatar a dobândit sau a avut în posesie mărfuri despre care știa că fuseseră transportate sub acoperirea unui carnet TIR și faptul că nu s-a stabilit că aceste mărfuri au fost prezentate și declarate la biroul vamal de destinație nu sunt în sine suficiente pentru a se considera că un astfel de destinatar știa sau ar fi trebuit să știe în mod normal că mărfurile menționate au fost sustrase de sub supravegherea vamală în sensul celei dintâi dintre aceste dispoziții, astfel încât acesta trebuie să fie considerat răspunzător în solidar pentru datoria vamală în temeiul celei de a doua dintre aceste dispoziții.**

Semnături