Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (druhá komora)

z 22. novembra 2017 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Colná únia – Vonkajší tranzit – Cestná preprava tovaru na podklade karnetu TIR – Článok 267 ZFEÚ – Právomoc Súdneho dvora vykladať články 8 a 11 dohovoru TIR – Neuvoľnenie operácie TIR – Zodpovednosť záručného združenia – Článok 8 ods. 7 dohovoru TIR – Povinnosť žiadať o zaplatenie súm podľa možnosti osobu alebo osoby, ktoré ich priamo dlhujú, pred uplatnením nároku voči záručnému združeniu – Vysvetlivky priložené k dohovoru TIR – Nariadenie (EHS) č. 2454/93 – Článok 457 ods. 2 – Colný kódex Spoločenstva – Články 203 a 213 – Osoby, ktoré tovar získali alebo prechovávali a ktoré si boli alebo si mali byť vedomé toho, že tovar bol odňatý spod colného dohľadu“

Vo veci C-224/16,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Vărchoven administrativen săd (Najvyšší správny súd, Bulharsko) z 12. apríla 2016 a doručený Súdnemu dvoru 20. apríla 2016, ktorý súvisí s konaním:

Asociacija na bălgarskite predprijatija za meždunarodni prevozi i pătištata (Aebtri)

proti

Načalnik na Mitnica Burgas,

SÚDNY DVOR (druhá komora),

v zložení: predseda druhej komory M. Ilešič, sudcovia A. Rosas, C. Toader, A. Prechal (spravodajkyňa) a E. Jarašiūnas,

generálny advokát: M. Bobek,

tajomník: M. Aleksejev, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 26. apríla 2017,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– Asociacija na bălgarskite predprijatija za meždunarodni prevozi i pătištata (Aebtri), v zastúpení: I. Krumov, advokat,

– Načalnik na Mitnica Burgas, ktorý koná za Mitnica Svilengrad, v zastúpení: B. Borisov, M. Petrova, P. Dobreva a M. Bosilkova-Kolipatkova, splnomocnení zástupcovia,

– bulharská vláda, v zastúpení: E. Petranova a L. Zacharieva, splnomocnené zástupkyne,

* Jazyk konania: bulharčina.

– Európska komisia, v zastúpení: pôvodne M. Wasmeier, B.-R. Killmann, E. Georgieva a L. Grønfeldt, splnomocnení zástupcovia, neskôr M. Wasmeier, B.-R. Killmann a E. Georgieva, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 5. júla 2017,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 267 ZFEÚ, článkov 8 a 11 Colného dohovoru o medzinárodnej preprave tovaru na podklade karnetov TIR, ktorý bol uzatvorený v Ženeve 14. novembra 1975 a schválený v mene Európskeho hospodárskeho spoločenstva nariadením Rady (EHS) č. 2112/78 z 25. júla 1978 (Ú. v. ES L 252, 1978, s. 1; Mim. vyd. 02/001, s. 208), v zmenenom a konsolidovanom znení, ktoré bolo uverejnené rozhodnutím Rady 2009/477/ES z 28. mája 2009 (Ú. v. EÚ L 165, 2009, s. 1) (ďalej len „dohovor TIR“ alebo „dohovor“), článku 203 ods. 3 tretej zarážky a článku 213 nariadenia Rady (EHS) č. 2913/92 z 12. októbra 1992, ktorým sa ustanovuje Colný kódex spoločenstva (Ú. v. ES L 302, 1992, s. 1; Mim. vyd. 02/004, s. 307), zmeneného nariadením Rady (ES) č. 1791/2006 z 20. novembra 2006 (Ú. v. EÚ L 363, 2006, s. 1) (ďalej len „colný kódex“), ako aj článku 457 ods. 2 nariadenia Komisie (EHS) č. 2454/93 z 2. júla 1993, ktorým sa vykonáva Colný kódex spoločenstva (Ú. v. ES L 253, 1993, s. 1; Mim. vyd. 02/006, s. 3), zmeneného nariadením Komisie (ES) č. 214/2007 z 28. februára 2007 (Ú. v. EÚ L 62, 2007, s. 6) (ďalej len „vykonávacie nariadenie“).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi Asociacija na bălgarskite predprijatija za meždunarodni prevozi i pătištata (Aebtri) [Bulharské združenie v oblasti medzinárodnej dopravy a ciest (Aebtri)], ktoré je záručným združením, a Načalnik na Mitnica Burgas (vedúci colného úradu Burgas, Bulharsko) týkajúceho sa rozhodnutia o nútenom vymáhaní colného dlhu a dlhu na dani z pridanej hodnoty (DPH) spolu so zákonom stanovenými úrokmi, ktorý vznikol z dôvodu nezrovnalostí, ku ktorým došlo počas medzinárodnej prepravy tovaru uskutočnenej na podklade karnetu TIR.

Právny rámec

Dohovor TIR

3 Dohovor TIR nadobudol pre Európske hospodárske spoločenstvo platnosť 20. júna 1983 (Ú. v. ES L 31, 1983, s. 13). Zmluvnými stranami uvedeného dohovoru sú zároveň všetky členské štáty.

4 Preambula dohovoru TIR znie takto:

„Zmluvné strany,

prajúc si uľahčiť medzinárodnú prepravu tovaru cestnými vozidlami,

domnievajúc sa, že zlepšenie prepravných podmienok predstavuje jeden zo základných predpokladov vzájomného rozvoja spolupráce,

vyjadrujúc sa kladne k otázke zjednodušovania a zjednocovania administratívnych formalít v oblasti medzinárodných prepráv, najmä na hraniciach,

dohodli sa takto“.

5 Podľa článku 1 dohovoru TIR:

„Na účely tohto dohovoru sa rozumie:

a) ‚prepravou TIR' preprava tovaru z colného úradu odoslania do colného úradu určenia podľa režimu nazývaného ‚režim TIR' ustanoveného týmto dohovorom;

b) ‚operáciou TIR' časť prepravy TIR, ktorá sa vykonáva na území zmluvnej strany z colného úradu odoslania alebo vstupu (pohraničného colného úradu) do colného úradu určenia alebo výstupu (pohraničného colného úradu);

…

e) ‚uvoľnením operácie TIR' potvrdenie colných orgánov, že operácia TIR bola správne ukončená na území zmluvnej strany. Colné orgány vydajú potvrdenie na základe porovnania údajov alebo informácií, ktoré sú k dispozícii na colnom úrade určenia alebo výstupu (pohraničnom colnom úrade) a na colnom úrade odoslania alebo vstupu (pohraničnom colnom úrade);

f) ‚dovoznými alebo vývoznými clami a poplatkami' clá a všetky ostatné dane, poplatky a rôzne dávky, ktoré sa vyberajú pri dovoze alebo vývoze tovaru, alebo v súvislosti s dovozom alebo vývozom tovaru, s výnimkou poplatkov a dávok, ktorých výška je obmedzená približnou cenou poskytnutých služieb;

…

o) ‚držiteľom' karnetu TIR osoba, ktorej bol vydaný karnet TIR v súlade s príslušnými ustanoveniami dohovoru a v ktorej mene bolo podané colné vyhlásenie na tlačive karnetu TIR prejavujúce jeho vôľu umiestniť tovar do režimu TIR na colnom úrade odoslania. Držiteľ karnetu TIR je zodpovedný za predloženie cestného vozidla, jazdnej súpravy alebo kontajnera spolu s nákladom a príslušným karnetom TIR colnému úradu odoslania, pohraničnému colnému úradu a colnému úradu určenia a za riadne dodržiavanie ostatných príslušných ustanovení dohovoru;

…

q) ‚záručným združením' združenie schválené colnými orgánmi zmluvnej strany s účelom ručiť za osoby používajúce režim TIR."

6 Článok 4 dohovoru TIR stanovuje, že tovar prepravovaný v režime TIR zavedenom týmto dohovorom nepodlieha na pohraničných colných úradoch plateniu alebo zloženiu dovozných alebo vývozných ciel a poplatkov.

7 Na účely uplatnenia týchto výhod dohovor TIR vyžaduje, ako vyplýva z jeho článku 3 písm. b), aby bol k tovaru počas celej jeho prepravy priložený jednotný dokument, karnet TIR, ktorý slúži na kontrolu zákonnosti operácie. Taktiež vyžaduje, aby za prepravné operácie ručili združenia schválené zmluvnými stranami podľa ustanovení jeho článku 6.

8 Karnet TIR pozostáva zo série listov, ktoré zahŕňajú útržkový list č. 1 a útržkový list č. 2 s príslušnými kmeňovými listami, na ktorých sú uvedené všetky nevyhnutné informácie, pričom pre každé prejdené územie sa použije jeden pár útržkových listov. Na začiatku prepravnej operácie sa kmeňový list č. 1 predkladá colnému úradu odoslania. K uvoľneniu dochádza pri vrátení kmeňového listu č. 2 pochádzajúceho z colného úradu výstupu, ktorý sa nachádza na tom istom colnom území. Tento postup sa opakuje v prípade každého prejdeného územia, pričom sa použijú jednotlivé páry útržkových listov, ktoré sa nachádzajú v tom istom karnete.

9 Kapitola II dohovoru TIR s názvom „Vydávanie karnetov TIR Zodpovednosť záručných združení“ zahŕňa články 6 až 11 tohto dohovoru.

10 Článok 6 ods. 1 tohto dohovoru stanovuje:

„Každá zmluvná strana môže splnomocniť niektoré združenia, aby priamo alebo prostredníctvom zodpovedajúcich združení vydávali karnety TIR a vystupovali ako ručiteľ, ak sa dodržia minimálne podmienky a požiadavky ustanovené v prvej časti prílohy 9. Toto oprávnenie sa zruší, ak nie sú splnené minimálne podmienky a požiadavky ustanovené v prvej časti prílohy 9.“

11 Článok 8 uvedeného dohovoru stanovuje:

„1. Záručné združenie sa zaväzuje zaplatiť dovozné alebo vývozné clá a poplatky zvýšené o prípadné úroky z omeškania, ktoré by sa mali zaplatiť podľa colných zákonov a nariadení krajiny, v ktorej bol predpis týkajúci sa operácie TIR porušený. Toto združenie ručí za zaplatenie uvedených súm spoločne a nerozdielne s osobami, ktoré ich dlhujú.

2. Ak sa v prípadoch uvedených v odseku 1 tohto článku v zákonoch a nariadeniach zmluvnej strany neustanovuje platenie dovozných alebo vývozných ciel a poplatkov, záručné združenie sa zaväzuje zaplatiť za tých istých podmienok sumu rovnajúcu sa výške dovozných alebo vývozných ciel a poplatkov zvýšených o prípadné úroky z omeškania.

…

7. Pri vzniknutej splatnosti súm uvedených v odsekoch 1 a 2 tohto článku príslušné orgány majú podľa možnosti žiadať o zaplatenie osobu alebo osoby, ktoré ich priamo dlhujú, predtým než svoj nárok uplatnia voči záručnému združeniu.“

12 Článok 11 dohovoru TIR znie takto:

„1. Keď operácia TIR nebola uvoľnená, príslušné orgány nie sú oprávnené požadovať od záručného združenia zaplatenie súm uvedených v odsekoch 1 a 2 článku 8, pokiaľ tieto orgány do jedného roka od dátumu prijatia karnetu TIR písomne neupovedomili združenie o neuvoľnení. Toto ustanovenie platí aj v prípade, ak bolo potvrdenie o ukončení operácie TIR získané neoprávnene alebo protizákonne, ale v takom prípade je lehota dvojročná.

2. Žiadosť o zaplatenie súm uvedených v odsekoch 1 a 2 článku 8 sa zasiela záručnému združeniu najskôr tri mesiace odo dňa, keď bolo toto združenie upovedomené, že operácia nebola uvoľnená alebo že potvrdenie o ukončení operácie TIR bolo získané neoprávnene alebo protizákonne, a najneskôr do dvoch rokov od toho istého dňa. V prípadoch, ktoré sa v priebehu uvedenej dvojročnej lehoty stanú predmetom súdneho konania, sa však žiadosť o zaplatenie zasiela do jedného roka odo dňa, kedy sa súdne rozhodnutie stalo vykonateľným.

3. Na zaplatenie požadovaných súm má záručné združenie trojmesačnú lehotu odo dňa, v ktorom mu bola žiadosť o zaplatenie zaslaná. Zaplatené sumy sa združeniu vrátia, ak sa do dvoch rokov odo dňa uvedeného na žiadosti o zaplatenie k spokojnosti colných orgánov preukáže, že pri danej prepravnej operácii neboli porušené žiadne predpisy.“

13 Článok 43 dohovoru TIR stanovuje:

„Vysvetlivky uvedené v prílohe 6 a 7, III. časť, podávajú výklad niektorých ustanovení tohto dohovoru a jeho príloh. Takisto opisujú niektoré odporúčané postupy.“

14 Podľa článku 48 uvedeného dohovoru:

„Žiadne ustanovenie tohto dohovoru nevylučuje právo zmluvných strán, ktoré tvoria colnú alebo hospodársku úniu, prijímať osobitné predpisy upravujúce prepravné operácie, ktoré sa začínajú alebo končia na ich území alebo sa vykonávajú tranzitom cez tieto územia, pokiaľ tieto predpisy neobmedzujú výhody ustanovené týmto dohovorom.“

15 Článok 51 dohovoru TIR stanovuje:

„Prílohy k tomuto dohovoru tvoria neoddeliteľnú súčasť tohto dohovoru.“

16 Príloha 6 dohovoru TIR zahŕňa najmä tieto spresnenia:

„Úvod k vysvetlivkám

…

ii) Vysvetlivkami sa nemenia ustanovenia tohto dohovoru alebo jeho príloh, ale upresňuje sa nimi ich obsah, význam a dosah.

…

0.8.7. Odsek 7

Opatrenia vykonávané príslušnými orgánmi na účely vyžiadania si úhrady od priamo zodpovednej osoby alebo osôb musia obsahovať aspoň oznámenie o neuvoľnení operácie TIR a/alebo postúpenie platobnej pohľadávky držiteľovi karnetu TIR.

…“

17 Časť I prílohy 9 dohovoru TIR zahŕňa takúto pasáž:

„1. Minimálne podmienky a požiadavky, ktoré musia splniť združenia, aby od zmluvných strán získali schválenie na vydávanie karnetov TIR a vystupovanie ako ručiteľ v súlade s článkom 6 dohovoru, sú tieto:

…

e) založenie písomnej zmluvy alebo inej právnej listiny medzi združením a príslušnými orgánmi zmluvnej strany, na území ktorej sídli. …

f) záväzok združenia uvedený v zmluve alebo v inej právnej listine podľa písmena e) tohto odseku, že združenie:

…

iii) bude sústavne overovať, a to najmä pred tým, ako požiada o schválenie vstupu osôb do režimu TIR, či tieto osoby spĺňajú minimálne podmienky a požiadavky uvedené v časti II tejto prílohy;

…

v) ručí za svoje záväzky k spokojnosti príslušných orgánov zmluvnej strany, na území ktorej sídli, spolu s poisťovňou, združením poisťovateľov alebo finančnou inštitúciou. …

…“

18 Článok 8 ods. 7 dohovoru TIR bol s účinnosťou od 13. septembra 2012 vypustený a nahradený ustanovením s takmer totožným obsahom, ktoré je od tej doby obsiahnuté v článku 11 ods. 2 uvedeného dohovoru (Ú. v. EÚ L 244, 2012, s. 1).

19 Vysvetlivka týkajúca sa tohto nového článku 11 ods. 2 znie takto:

„Úsilie príslušných orgánov s cieľom žiadať o zaplatenie od povinnej osoby alebo povinných osôb zahŕňa aspoň zaslanie žiadosti o zaplatenie držiteľovi karnetu TIR na jeho adresu uvedenú v karnete TIR alebo povinnej osobe alebo povinným osobám, ak sa líšia, určeným v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi. …“

Colný kódex

20 Článok 91 colného kódexu, ktorý sa nachádza v bode I s názvom „Všeobecné ustanovenia“ bodu B s názvom „Vonkajší tranzit“ oddielu 3 s názvom „Colný režim s podmienečným oslobodením od cla a colné režimy s ekonomickým účinkom“ kapitoly 2 s názvom „Colné režimy“ hlavy IV s názvom „Colne schválené určenie alebo použitie“ tohto kódexu, stanovuje:

„1. Colný režim vonkajší tranzit umožňuje prepravu medzi dvoma miestami v rámci colného územia spoločenstva:

a) tovaru, ktorý nie je tovarom spoločenstva bez toho, aby tovar podliehal dovoznému clu alebo iným platbám alebo obchodno-politickým opatreniam;

…

2. Preprava podľa odseku 1 sa môže uskutočniť:

a) vo vonkajšom tranzitnom colnom režime spoločenstva; alebo

b) na podklade karnetu TIR (Dohovor TIR), pokiaľ táto preprava:
1. začala alebo sa má skončiť mimo spoločenstva

…“

21 Článok 92 colného kódexu, ktorý sa nachádza v tom istom bode I, stanovuje:

„1. Colný režim vonkajšieho tranzitu končí a povinnosti držiteľa sú splnené, ak je tovar prepustený do určitého colného režimu a požadované dokumenty sú predložené colnému úradu určenia v súlade s ustanoveniami príslušného colného režimu.

2. Colné úrady ukončia colný režim, ak majú možnosť sa presvedčiť na základe porovnania údajov, ktoré má k dispozícii úrad odoslania a [tých], ktoré má k dispozícii colný úrad určenia, že sa colný režim skončil správne.“

22 Článok 96 colného kódexu, ktorý sa nachádza v bode II s názvom „Osobitné ustanovenia týkajúce sa vonkajšieho tranzitu spoločenstva“ bodu B oddielu 3 kapitoly II hlavy IV tohto kódexu, stanovuje:

„1. Hlavný zodpovedný je držiteľom vonkajšieho tranzitného colného režimu spoločenstva. Je zodpovedný za:

a) predloženie tovaru v stanovenej lehote colnému úradu určenia v nezmenenom stave a zároveň za dodržanie opatrení prijatých colnými orgánmi k identifikácii tovaru;

b) dodržiavanie predpisov vzťahujúcich sa na tranzitný colný režim spoločenstva.

2. Bez toho, aby tým boli dotknuté povinnosti hlavného zodpovedného podľa odseku 1, je dopravca alebo príjemca tovaru, ktorý prijíma tovar a je si vedomý, že tento tovar je prepravovaný v rámci tranzitu spoločenstva, taktiež povinný predložiť tovar v stanovenej lehote colnému úradu určenia v nezmenenom stave a za dodržania opatrení prijatých colnými orgánmi na zabezpečenie identifikácie tovaru.“

23 Články 201 až 216 colného kódexu tvoria kapitolu 2 s názvom „Vznik colného dlhu“ hlavy VII s názvom „Colný dlh“ uvedeného kódexu.

24 Podľa článku 203 tohto kódexu:

„1. Colný dlh pri dovoze vzniká:

– nezákonným odňatím tovaru, ktorý podlieha dovoznému clu spod colného dohľadu.

2. Colný dlh vzniká v okamihu, keď je tovar odňatý spod colného dohľadu.

3. Dlžníkmi sú:

– osoba, ktorá odňala tovar spod colného dohľadu,

– akékoľvek osoby, ktoré sa tohto odňatia zúčastnili a ktoré si boli vedomé alebo si mali byť vedomé toho, že tovar je odnímaný spod colného dohľadu,

– akékoľvek osoby, ktoré tovar odňatý spod colného dohľadu získali alebo prechovávali a ktoré si boli alebo si mali byť v čase získania alebo prijatia takéhoto tovaru vedomé, že tento bol odňatý spod colného dohľadu, a

– prípadne taktiež osoba, ktorá má plniť povinnosti vyplývajúce z dočasného uskladnenia tovaru alebo z použitia colného režimu, do ktorého bol tovar prepustený.“

25 Článok 213 colného kódexu stanovuje:

„Ak je za zaplatenie jedného colného dlhu zodpovedných niekoľko osôb, považujú sa za spoločných a nerozdielnych dlžníkov tohto dlhu.“

Vykonávacie nariadenie

26 Články 454, 455, 455a a 457 vykonávacieho nariadenia sa nachádzajú v oddiele 2 s názvom „Postup TIR“ kapitoly 9 s názvom „Preprava podľa režimu TIR alebo ATA“ hlavy II s názvom „Colný štatút tovaru a tranzit“ časti II s názvom „Colne schválené určenie alebo použitie“ tohto nariadenia.

27 Podľa článku 454 uvedeného nariadenia:

„Ustanovenia tejto časti sa uplatňujú pri preprave tovaru na podklade karnetov TIR, pokiaľ zahŕňajú všetky dovozné clá, alebo ostatné poplatky v rámci spoločenstva.“

28 Článok 455 vykonávacieho nariadenia znie takto:

„1. Colné orgány členského štátu určenia alebo výstupu bezodkladne, a najneskôr do jedného mesiaca od dátumu ukončenia operácie TIR, vrátia príslušnú časť dokladu č. 2 karnetu TIR colným orgánom členského štátu vstupu alebo odoslania.

2. Ak sa príslušná časť dokladu č. 2 karnetu TIR nevráti colným orgánom členského štátu vstupu alebo odoslania do dvoch mesiacov od dátumu prijatia karnetu TIR, tieto orgány o tom informujú príslušné záručné združenie, bez toho, aby bolo dotknuté oznámenie urobené v súlade s článkom 11 ods. 1 dohovoru TIR.

Taktiež informujú držiteľa karnetu TIR a vyzvú držiteľa a príslušné záručné združenie, aby poskytli dôkaz o ukončení operácie TIR.

3. S odvolaním sa na druhú časť odseku 2, tento dôkaz musí byť dodaný colným orgánom v prijateľnej forme dokladu potvrdeného colnými orgánmi členského štátu určenia alebo výstupu, ktorý identifikuje tovar a potvrdí, že tovar bol predložený na colnom úrade určenia alebo výstupu.

…“

29 Článok 455a vykonávacieho nariadenia stanovuje:

„1. Ak v rámci lehoty štyroch mesiacov odo dňa prijatia karnetu TIR, colné orgány členského štátu vstupu a odoslania nedostali dôkaz o ukončení operácie TIR, bezodkladne začnú pátracie konanie na účel získania informácií potrebných na uvoľnenie operácie TIR alebo ak to nie je možné, aby zistili, či colný dlh vznikol, identifikovali dlžníka a určili colné orgány zodpovedn[é] za zaúčtovanie sumy cla.

Ak colné orgány majú podozrenie alebo dostanú informáciu o tom, že operácia TIR nebola ukončená začnú bezodkladne pátracie konanie.

…

3. Colné orgány členského štátu vstupu alebo odoslania musia zaslať žiadosť so všetkými potrebnými informáciami colným orgánom členského štátu vstupu alebo odoslania, aby mohlo byť začaté pátracie konanie.

4. Colné orgány členského štátu určenia alebo výstupu musia bezodkladne zaslať odpoveď.

…“

30 Článok 457 vykonávacieho nariadenia stanovuje:

„1. Na účely článku 8 ods. 4 dohovoru TIR, ak sa operácia TIR realizuje na colnom území spoločenstva, akékoľvek záručné združenie so sídlom v spoločenstve sa môže stať zodpovedné za platbu zaručenej sumy colného dlhu za tovar v operácii TIR do výšky 60 000 [eur] alebo ekvivalentnej sumy v národnej mene na jeden karnet TIR.

2. Záručné združenie so sídlom v členskom štáte, ktorý je príslušný na vybratie colného dlhu podľa článku 215 zákonníka, je zodpovedné za platbu zaručenej sumy colného dlhu.

…“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

31 Dňa 11. novembra 2008 začala Sargut, spoločnosť s ručením obmedzeným so sídlom v Turecku, ktorá mala postavenie držiteľa karnetu TIR a zároveň prepravcu predmetného tovaru, tranzitnú operáciu na podklade uvedeného karnetu na colnom úrade Kapitan Andrejevo (Bulharsko). Ohlásené miesto určenia prepravy bol colný úrad v Rumunsku.

32 Keďže bulharské colné orgány nedostali žiadnu informáciu o ukončení tejto operácie TIR, 29. apríla 2009 začali podľa článku 455a vykonávacieho nariadenia pátracie konanie týkajúce sa uvoľnenia uvedenej operácie tak, že sa obrátili na rumunské colné orgány. Vo svojej odpovedi rumunské colné orgány uviedli, že im nebol predložený ani predmetný tovar, ani predmetný karnet TIR, a že v tejto súvislosti nemajú možnosť získať žiadne informácie.

33 Dňa 8. júla 2009 colný úrad Kapitan Andrejevo zaslal rumunským colným orgánom na účely overenia kópiu útržkového listu č. 2 karnetu TIR, ktorý mu medzičasom predložila Sargut. Rumunské orgány vo svojej odpovedi doručenej bulharským orgánom 28. augusta 2009 uviedli, že uvedený útržkový list nebol predložený colnému úradu určenia a že sa zdá, že predložený dokument nie je autentický alebo že je falošný.

34 Dňa 10. septembra 2009 vedúci colného úradu Kapitan Andrejevo vydal rozhodnutie, ktorým stanovil výšku colného dlhu a dlhu na neodvedenej DPH spoločnosti Sargut, ako aj zákonom stanovené úroky z týchto súm. Toto rozhodnutie bolo oznámené tak spoločnosti Sargut, ako aj združeniu Aebtri.

35 Po tom, ako vedúci Mitnica Svilengrad (colný úrad Svilengrad, Bulharsko) zamietol správny opravný prostriedok spoločnosti Sargut proti uvedenému rozhodnutiu, Sargut podala 27. októbra 2009 žalobu na Administrativen săd Chaskovo (Správny súd Chaskovo, Bulharsko), ktorý jej rozsudkom z 28. januára 2010 vyhovel. Rozsudkom z 2. novembra 2010 Vărchoven administrativen săd (Najvyšší správny súd, Bulharsko) potvrdil dôvodnosť rozhodnutia z 10. septembra 2009, uvedený rozsudok zrušil a zamietol žalobu spoločnosti Sargut.

36 Listom z 15. novembra 2010 bolo Aebtri vyzvané, aby zaplatilo dlh, čo v lehote troch mesiacov stanovenej v článku 11 ods. 3 dohovoru TIR neurobilo.

37 Dňa 7. júna 2011 vedúci colného úradu Svilengrad požiadal príslušné krajské riaditeľstvo Nacionalna agencija za prichodite (Národná agentúra pre verejné príjmy, Bulharsko), aby začalo konanie o nútenom výkone rozhodnutia z 10. septembra 2009 proti spoločnosti Sargut. Po tom, ako uvedený orgán informoval vedúceho colného úradu Svilengrad, že nebolo vykonané žiadne opatrenie o zaistení a že v rámci vyrovnania dlhu vo veci samej nebola vymožená žiadna suma, vedúci colného úradu Svilengrad prijal 5. septembra 2012 vo vzťahu k združeniu Aebtri rozhodnutie o nútenom vymáhaní predmetných súm, pričom toto rozhodnutie bolo potvrdené rozhodnutím riaditeľa Colnej agentúry o opravnom prostriedku.

38 Aebtri podalo proti tomuto rozhodnutiu žalobu, na podporu ktorej uviedlo, že bol porušený článok 8 ods. 7 dohovoru TIR, keďže bulharské orgány najprv nevymáhali dlh od svojich hlavných dlžníkov.

39 Administrativen săd Chaskovo (Správny súd Chaskovo) túto žalobu rozsudkom zamietol, pričom sa jednak domnieval, že colná správa vykonala všetko, čo bolo možné na to, aby od spoločnosti Sargut vyžiadala zaplatenie dlhu, a jednak, že vzhľadom na skutočnosť, že tranzitná operácia nebola ukončená riadne, nebolo preukázané, že tovar bol doručený svojmu príjemcovi a že tento príjemca potvrdil jeho prijatie colnému úradu určenia.

40 Aebtri podalo kasačný opravný prostriedok proti tomuto rozsudku na Vărchoven administrativen săd (Najvyšší správny súd), ktorý najskôr uvádza, že aj keď sa domnieva, že Súdny dvor má právomoc vykladať predmetné ustanovenia dohovoru TIR, považuje za nevyhnutné sa o tom ubezpečiť tak, že sa v tejto otázke obráti na Súdny dvor.

41 Vnútroštátny súd ďalej uvádza, že lehoty stanovené v článku 11 ods. 1 a 2 dohovoru TIR jednak na účely informovania záručného združenia o neuvoľnení a jednak na podanie žiadosti o zaplatenie tomuto záručnému združeniu boli v tomto prípade dodržané. Má však pochybnosti o otázke, či si colné orgány splnili povinnosť, ktorú im ukladá článok 8 ods. 7 tohto dohovoru, a to vyžadovať v rozsahu, v akom je to možné, zaplatenie predmetných súm od držiteľa karnetu TIR ako osoby, ktorá ich priamo dlhuje, predtým než svoj nárok uplatnia voči záručnému združeniu.

42 Uvedený súd v tomto ohľade uvádza, že podľa jeho vlastného výkladového rozhodnutia z 25. marca 2003 prijatého v pléne „keď sa pohľadávky uvedené v článku 8 ods. 1 a 2 dohovoru [TIR] stanú splatnými, colné orgány môžu od záručného združenia požadovať platbu, pokiaľ sa vykonali všetky dostupné opatrenia na vymoženie súm od rezidentov alebo cudzincov, ktorí sú hlavnými dlžníkmi.“

43 Po vyhlásení uvedeného výkladového rozhodnutia sa však ukázalo, že jednotlivé senáty Vărchoven administrativen săd (Najvyšší správny súd) v rámci rozhodovania v poslednom stupni zodpovedali otázku, či boli v takých prípadoch, o aký ide v prejednávanej veci, prijaté takéto opatrenia, rozličným spôsobom.

44 Vnútroštátny súd napokon odkazuje na rozličné dôkazy predložené počas konania, ktoré viedlo k vydaniu rozhodnutia z 5. septembra 2012. V tomto ohľade odkazuje najmä na medzinárodný nákladný list týkajúci sa prepravy predmetného tovaru, ktorý obsahuje číslo karnetu TIR, číslo predmetného prepravného vozidla, ako aj zmienku o tom, že príjemcom tohto tovaru je Irem Corporation SRL Romania, podpis a odtlačok pečiatky tejto spoločnosti, a uvedenie dátumu prijatia 13. novembra 2008. Uvedený súd taktiež spomína „oznámenie o medzinárodnej zásielke“ uvedeného tovaru s odtlačkom pečiatky prepravcu, v tomto prípade spoločnosti Sargut, s podpisom a odtlačkom pečiatky spoločnosti Irem Corporation z toho istého dňa, ako aj potvrdenie o prevzatí tovaru s odtlačkom pečiatky a podpisom tejto spoločnosti.

45 Podľa vnútroštátneho súdu tieto rozličné dokumenty umožňujú dospieť k záveru, že tovar, o aký ide vo veci samej, prevzala Irem Corporation a že táto spoločnosť si pri prevzatí bola vedomá, že tento tovar bol prepravený na podklade karnetu TIR. Naproti tomu neexistuje žiadny dôkaz, že uvedený tovar by bol ohlásený colnému orgánu určenia.

46 Za týchto podmienok vnútroštátny súd zastáva názor, že Administrativen săd Chaskovo (Správny súd Chaskovo) mal dospieť k záveru, že príjemcovi tovaru vznikla povinnosť vyplývajúca z článku 96 ods. 2 colného kódexu, aby sám predložil uvedený tovar colnému orgánu určenia. Colný orgán určenia potvrdil, že v tomto prípade mu nebol predložený ani tovar, ani karnet TIR.

47 V tejto súvislosti vzniká otázka, či je potrebné sa domnievať, že uvedený príjemca si bol vedomý alebo si mal byť vedomý, že tovar bol odňatý spod colného dohľadu a že v dôsledku toho bol hlavným dlžníkom v zmysle článku 203 ods. 3 tretej zarážky colného kódexu, a či colná správa nebola z tohto dôvodu povinná tiež požadovať platbu od tohto príjemcu pred uplatnením zodpovednosti záručného združenia.

48 Za týchto podmienok Vărchoven administrativen săd (Najvyšší správny súd) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má Súdny dvor s cieľom zabrániť vydávaniu protichodných súdnych rozhodnutí právomoc vykladať [dohovor TIR] záväzným spôsobom pre všetky súdy členských štátov, ak ide o oblasť upravenú v článkoch 8 a 11 tohto dohovoru, na účely posúdenia, či sa uplatní zodpovednosť záručného združenia, ktorú upravuje aj článok 457 ods. 2 [vykonávacieho nariadenia]?

2. Možno na základe výkladu článku 457 ods. 2 vykonávacieho nariadenia v spojení s článkom 8 ods. 7 (teraz článok 11 ods. 2) dohovoru TIR a vysvetlivkami k nemu konštatovať, že v prípade, o aký ide v tejto veci, sú colné orgány po splatnosti dlhov uvedených v článku 8 ods. 1 a 2 [dohovoru TIR] podľa možností povinné požadovať ich zaplatenie najskôr od držiteľa karnetu TIR, ktorý ich priamo dlhuje, a až následne vyzvať na ich zaplatenie záručné združenie?

3. Je potrebné sa domnievať, že príjemca, ktorý získal alebo prechovával tovar, o ktorom mu je známe, že sa prepravoval na podklade karnetu TIR, a v prípade ktorého nie je zrejmé, že bol predložený a ohlásený colnému orgánu určenia, sa len na základe týchto okolností považuje za osobu, ktorá si mala byť vedomá, že tento tovar bol odňatý spod colného dohľadu, pričom tento príjemca sa má posúdiť ako solidárny dlžník v zmysle článku 203 ods. 3 tretej zarážky v spojení s článkom 213 [colného kódexu]?

4. V prípade kladnej odpovede na tretiu otázku: bráni nečinnosť colného orgánu spočívajúca v tom, že takéhoto príjemcu nevyzval na zaplatenie colného dlhu, tomu, aby sa uplatnila zodpovednosť záručného združenia v zmysle článku 1 písm. q) dohovoru TIR, ktorú upravuje najmä článok 457 ods. 2 vykonávacieho nariadenia?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

49 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či má Súdny dvor právomoc rozhodovať v prejudiciálnom konaní o výklade článkov 8 a 11 dohovoru TIR.

50 Ako vyplýva z ustálenej judikatúry Súdneho dvora, medzinárodná zmluva uzatvorená Úniou predstavuje akt prijatý jednou z jej inštitúcií v zmysle článku 267 prvého odseku písm. b) ZFEÚ a ustanovenia uvedenej zmluvy sú od momentu, keď nadobudla platnosť, neoddeliteľnou súčasťou právneho poriadku Únie, takže Súdny dvor má právomoc v rámci prejudiciálneho konania rozhodnúť o výklade takejto zmluvy (pozri najmä rozsudky z 30. apríla 1974, Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, body 3 až 6, ako aj zo 4. mája 2010, TNT Express Nederland, C-533/08, EU:C:2010:243, bod 60 a citovanú judikatúru).

51 Ako bolo uvedené v bodoch 1 a 3 tohto rozsudku, dohovor TIR, ktorého zmluvnými stranami sú zároveň všetky členské štáty, bol schválený v mene Spoločenstva nariadením č. 2112/78 a nadobudol pre Spoločenstvo platnosť 20. júna 1983.

52 Pokiaľ ide presnejšie o ustanovenia článkov 8 a 11 dohovoru TIR, na ktoré odkazuje vnútroštátny súd vo svojej otázke, je potrebné pripomenúť, že uvedené ustanovenia v podstate súvisia so zodpovednosťou záručných združení, pokiaľ ide o platenie dovozných ciel a poplatkov v prípade nezrovnalostí týkajúcich sa operácie TIR, a s podmienkami, za akých sa môžu príslušné colné orgány dovolávať takej zodpovednosti. Tieto ustanovenia majú teda v podstate za cieľ zabezpečovať výber cla a zároveň uľahčovať colné operácie vonkajšieho tranzitu tovaru.

53 S ohľadom na uvedené má Súdny dvor právomoc vykladať články 8 a 11 dohovoru TIR, ustanovenia v oblasti ciel, o dosahu ktorých napokon už v prejudiciálnom konaní rozhodoval (pozri najmä rozsudky z 23. septembra 2003, BGL, C-78/01, EU:C:2003:490, body 47 a 70; z 5. októbra 2006, Komisia/Nemecko, C-105/02, EU:C:2006:637, body 80 a 82; z 5. októbra 2006, Komisia/Belgicko, C-377/03, EU:C:2006:638, body 67 až 70, 86 a 88, ako aj zo 14. mája 2009, Internationaal Verhuis- en Transportbedrijf Jan de Lely, C-161/08, EU:C:2009:308, body 34 až 36).

54 Na prvú otázku je teda potrebné odpovedať tak, že Súdny dvor má právomoc rozhodovať v prejudiciálnom konaní o výklade článkov 8 a 11 dohovoru TIR.

O druhej otázke

55 Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 457 ods. 2 vykonávacieho nariadenia v spojení s článkom 8 ods. 7 dohovoru TIR vykladať v tom zmysle, že v takej situácii, o akú ide vo veci samej, colné orgány splnili svoju povinnosť stanovenú v článku 8 ods. 7 dohovoru TIR vyžadovať zaplatenie predmetných dovozných ciel a poplatkov, pokiaľ je to možné, od držiteľa karnetu TIR ako osoby, ktorá priamo dlhuje tieto sumy, predtým než svoj nárok uplatnili voči záručnému združeniu.

56 Na úvod je potrebné pripomenúť, že práva a povinnosti záručného združenia sa spravujú zároveň dohovorom TIR, právnou úpravou Únie a zmluvou o ručení podľa vnútroštátneho práva, ktorú uzatvorilo uvedené združenie s dotknutým členským štátom (pozri v tomto zmysle rozsudok z 5. októbra 2006, Komisia/Belgicko, C-377/03, EU:C:2006:638, bod 84 a citovanú judikatúru).

57 V tomto prípade sa má prejudiciálnou otázkou stanoviť postup, aký majú príslušné colné orgány zvoliť vo vzťahu k držiteľovi karnetu TIR ako osobe, ktorá priamo dlhuje clá a poplatky v súvislosti s nezrovnalosťou týkajúcou sa operácie TIR, než budú môcť pristúpiť k vymáhaniu týchto súm od záručného združenia.

58 Dohovor TIR obsahuje ustanovenie, ktoré konkrétne súvisí s touto problematikou, pričom ide o ustanovenie, na ktoré je potrebné sa prioritne zamerať. Článok 8 ods. 7 tohto dohovoru totiž stanovuje, že pred uplatnením svojho nároku voči záručnému združeniu majú príslušné orgány podľa možnosti „žiadať o zaplatenie [predmetných súm] osobu alebo osoby, ktoré ich priamo dlhujú“.

59 Pokiaľ ide o právnu úpravu Únie, je potrebné poznamenať, že aj keď colný kódex a vykonávacie nariadenie obsahujú ustanovenia, ktorých účinkom má byť začleniť režim stanovený dohovorom TIR do uvedenej právnej úpravy, pričom konkretizujú určité spôsoby uplatňovania uvedeného režimu, uvedené ustanovenia neobsahujú žiadnu informáciu na spresnenie konkrétnych opatrení, ktorých prijatie prináleží príslušným orgánom s cieľom požadovať zaplatenie predmetných súm od osoby alebo osôb, ktoré ich priamo dlhujú, predtým než svoj nárok uplatnia voči záručnému združeniu.

60 Aj keď totiž článok 457 ods. 2 vykonávacieho nariadenia, na ktorý sa vo svojej otázke odvoláva vnútroštátny súd, jasne potvrdzuje zásadu zodpovednosti záručného združenia za zaplatenie zaručenej sumy colného dlhu, uvedené ustanovenie neobsahuje žiadnu zmienku procesnej povahy týkajúcu sa podmienok, za akých možno nárok voči takémuto združeniu uplatniť.

61 S ohľadom na uvedené je v tomto prípade potrebné zamerať sa len na preskúmanie dosahu článku 8 ods. 7 dohovoru TIR.

62 Pokiaľ ide o výklad uvedeného ustanovenia, je potrebné pripomenúť, že v súlade s ustálenou judikatúrou Súdneho dvora sa medzinárodná zmluva má vykladať v závislosti od jej znenia, ako aj vzhľadom na jej ciele. Články 31 Viedenského dohovoru z 23. mája 1969 o zmluvnom práve a Viedenského dohovoru z 21. marca 1986 o zmluvnom práve medzi štátmi a medzinárodnými

organizáciami alebo medzi medzinárodnými organizáciami, ktoré v tomto smere vyjadrujú všeobecné medzinárodné obyčajové právo, v tejto súvislosti spresňujú, že zmluva sa má vykladať dobromyseľne, v súlade s obvyklým významom, ktorý sa dáva výrazom v zmluve v ich celkovej súvislosti, a takisto s prihliadnutím na predmet a účel zmluvy (rozsudok z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 40, ako aj citovaná judikatúra).

63 V tomto prípade je na úvod potrebné zdôrazniť, že dohovor TIR obsahuje vo svojej prílohe 6 vysvetlivky, ktoré, ako to spresňuje článok 43 tohto dohovoru, podávajú výklad niektorých ustanovení tohto dohovoru. Pokiaľ ide o článok 51 dohovoru TIR, tento stanovuje, že prílohy tohto dohovoru tvoria jeho neoddeliteľnú súčasť. Napokon z bodu ii) úvodu k vysvetlivkám, ktorý je uvedený v prílohe 6 uvedeného dohovoru, vyplýva, že uvedenými vysvetlivkami sa nemenia ustanovenia tohto dohovoru, ale upresňuje sa nimi ich obsah, význam a dosah.

64 Navyše, vzhľadom na obdobie, keď došlo ku skutočnostiam vo veci samej, je v tomto prípade potrebné zohľadniť vysvetlivku týkajúcu sa článku 8 ods. 7 dohovoru TIR, ako je uvedená v bode 16 tohto rozsudku. Naproti tomu, keďže vysvetlivka týkajúca sa článku 11 ods. 2 tohto dohovoru v znení platnom od 13. septembra 2012, ako je uvedená v bode 19 tohto rozsudku a na ktorú sa vnútroštátny súd vo svojej otázke tiež odvolával, je *ratione temporis* neuplatniteľná, na účely konania vo veci samej ju nemožno zohľadniť.

65 Pokiaľ ide najskôr o znenie článku 8 ods. 7 dohovoru TIR, dohovoru, o ktorom je na úvod potrebné pripomenúť, že bol vypracovaný v anglickom, francúzskom a ruskom jazyku, pričom tieto tri verzie majú rovnakú platnosť, uvedené ustanovenie stanovuje, že ak sa stanú clá a poplatky uvedené v článku 8 ods. 1 a 2 uvedeného dohovoru splatné, príslušné orgány majú podľa možnosti „žiadať o zaplatenie“ osobu alebo osoby, ktoré ich priamo dlhujú, predtým než svoj „nárok“ uplatnia voči záručnému združeniu.

66 Je potrebné konštatovať, že výrazy „requérir le paiement“ a „require payment“ (žiadať o zaplatenie), ktoré sú v tomto poradí použité vo francúzskej a anglickej verzii článku 8 ods. 7 dohovoru TIR, nie sú jasné ani jednoznačné, osobitne pokiaľ ide o povahu konkrétnych aktov dotknutých príslušných orgánov, ktoré by mohli na základe nich vzniknúť činnosťou dotknutých príslušných orgánov.

67 Pokiaľ ide o vysvetlivku týkajúcu sa článku 8 ods. 7 dohovoru TIR, táto spresňuje, že opatrenia vykonávané príslušnými orgánmi na účely vyžiadania si úhrady musia obsahovať „aspoň oznámenie o neuvoľnení operácie TIR a/alebo postúpenie platobnej pohľadávky držiteľovi karnetu TIR.“

68 Aj keď uvedená vysvetlivka naznačuje zreteľnejšie ako samotné znenie článku 8 ods. 7 dohovoru TIR, že na účely požiadania osoby, ktorá je priamym dlžníkom, o zaplatenie, by mohlo prípadne stačiť, aby jej bolo adresované oznámenie o neuvoľnení a/alebo uplatnenie nároku, vzhľadom na použitie výrazu „aspoň“ v tejto vysvetlivke zostáva otázne, či a prípadne za akých okolností by si mohlo dodržanie pravidla stanoveného v uvedenom článku 8 ods. 7 vyžadovať, aby príslušné colné orgány išli nad rámec takto stanovených minimálnych požiadaviek.

69 Z uvedeného vyplýva, že ani znenie článku 8 ods. 7 dohovoru TIR, ani znenie vysvetlivky týkajúcej sa tohto ustanovenia samy osebe neumožňujú určiť, aké konkrétne akty majú colné orgány predložiť osobe, ktorá je priamo dlžná, aby si splnili povinnosť, ktorú im ukladá uvedený článok 8 ods. 7.

70 Ďalej, pokiaľ ide o kontext, do ktorého patrí toto ustanovenie, na účely jeho výkladu je potrebné ho preskúmať s ohľadom na všeobecnú štruktúru dohovoru, ktorého je súčasťou, ako aj všetkých ustanovení, ktoré sú v ňom uvedené (pozri v tomto zmysle rozsudok z 30. apríla 1974, Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, bod 10).

71 V tomto ohľade je po prvé potrebné pripomenúť, že článok 4 dohovoru TIR stanovuje, že tovar prepravovaný v režime TIR zavedenom týmto dohovorom nepodlieha na pohraničných colných úradoch plateniu alebo zloženiu dovozných alebo vývozných ciel a poplatkov.

72 Ako už Súdny dvor zdôraznil, na účely uplatnenia týchto výhod uvedený dohovor najmä vyžaduje, aby za prepravu ručili združenia schválené zmluvnými stranami v súlade s ustanoveniami článku 6 tohto dohovoru (pozri v tomto zmysle rozsudok z 23. septembra 2003, BGL, C-78/01, EU:C:2003:490, bod 5).

73 Navyše z článku 6 ods. 1 dohovoru TIR vyplýva, že oprávnenie združenia na vydávanie karnetov TIR a udržiavanie tohto oprávnenia podliehajú predovšetkým podmienke, že uvedené združenie dodržiava minimálne podmienky a požiadavky stanovené v prvej časti prílohy 9 uvedeného dohovoru. Medzi týmito podmienkami a požiadavkami sú uvedené, ako vyplýva z bodu 1 písm. f) bodov iii) a v) tejto prvej časti, jednak záväzok uvedeného združenia sústavne overovať, a to najmä pred tým, ako požiada o schválenie vstupu osôb do režimu TIR, či tieto osoby spĺňajú minimálne podmienky a požiadavky uvedené v druhej časti prílohy 9 dohovoru TIR, a jednak záväzok ručenia za svoje záväzky spolu s poisťovňou, združením poisťovateľov alebo finančnou inštitúciou.

74 Ručenie požadované od schváleného združenia má teda za cieľ zabezpečiť a uľahčiť, aby príslušné colné orgány mohli účinne vymáhať dlžné clá a poplatky, ak došlo k zneužitiu výhod pripomenutých v bode 71 tohto rozsudku, pričom uvedené združenie sa tým zaväzuje k riadnemu výkonu vlastných povinností, ktoré má v rámci výkonu režimu TIR.

75 Z toho najmä vyplýva, že požiadavka stanovená v článku 8 ods. 7 dohovoru TIR, a to požadovať zaplatenie predmetných súm najskôr od osoby, ktorá ich priamo dlhuje, nemožno vykladať takým spôsobom, že by konkrétne vykonanie tejto požiadavky spôsobovalo nebezpečenstvo straty predmetných ciel a poplatkov. Uvedená požiadavka nemôže viesť ani k tomu, aby boli príslušnému colnému orgánu uložené nadmerné procesné povinnosti, ktoré by vôbec nezohľadňovali vlastnú zodpovednosť záručného združenia v rámci výkonu režimu TIR a ktoré by sa ukázali byť nezlučiteľnými s cieľom uvedeným v prechádzajúcom bode, a to uľahčiť vymáhanie colného dlhu.

76 Vyžadovať od príslušného colného orgánu, aby najprv vyčerpal všetky možnosti vymáhania, ktoré má k dispozícii voči osobe alebo osobám, ktoré sú priamymi dlžníkmi, čo by ho mohlo nútiť, aby podal žaloby na súd a inicioval exekučné konanie proti takým osobám, ktoré môžu byť usadené v iných členských štátoch, alebo, ako v prípade konania vo veci samej, v treťom štáte, by po prvé a vzhľadom na lehoty, ktoré by mohli z takýchto postupov vyplývať, mohlo uvedený orgán vystaviť nebezpečenstvu, že už nebude schopný vymôcť predmetné sumy od záručného združenia. V tomto ohľade je totiž potrebné najmä prihliadnuť na lehoty, v rámci ktorých musí byť žiadosť o platbu adresovaná záručnému združeniu podľa článku 11 ods. 2 dohovoru TIR.

77 Po druhé takáto požiadavka by mala za následok, že colnému orgánu by sa nariaďovali postupy, ktoré sú potenciálne extrémne zložité a ktoré sa nezdajú byť zlučiteľné ani s okolnosťou, že zloženie ciel a poplatkov, ktoré sa podľa článku 4 dohovoru TIR nevyžaduje, by presne umožňovalo uvedenému orgánu vyhnúť sa povinnosti takéto postupy využiť, ani s rozdelením zodpovednosti medzi colné orgány a záručné združenia, ako to stanovuje uvedený dohovor.

78 Navyše uvedená požiadavka by tiež vytvárala nezanedbateľné riziko, že uvedený orgán by v prípade insolventnosti osoby, ktorá je priamym dlžníkom, musel v konečnom dôsledku znášať náklady súvisiace s núteným vymáhaním, ktoré sú potenciálne vysoké.

79 Po druhé z článku 8 ods. 1 dohovoru TIR vyplýva, že zmluvou o ručení sa záručné združenia zaväzujú zaplatiť clá, ktoré dlhujú priami dlžníci, a v tomto ohľade ručia za zaplatenie uvedených súm spoločne a nerozdielne s uvedenými dlžníkmi, aj keď podľa článku 8 ods. 7 tohto dohovoru musia príslušné

orgány podľa možnosti žiadať o zaplatenie osobu, ktorá ich priamo dlhuje, predtým, než svoj nárok uplatnia voči záručnému združeniu (pozri v tomto zmysle rozsudok z 5. októbra 2006, Komisia/Belgicko, C-377/03, EU:C:2006:638, bod 86).

80 Ako v podstate uviedol generálny advokát v bode 44 svojich návrhov, existencia takejto zodpovednosti znamená, že samotné záručné združenie je dlžníkom, a to spoločne a nerozdielne s osobami, ktoré predmetné sumy dlhujú priamo. Navyše zo samotnej povahy spoločnej a nerozdielnej zodpovednosti vyplýva, že každý dlžník je zodpovedný za celú výšku dlhu a že veriteľ má v zásade voľnosť požadovať zaplatenie tohto dlhu od jedného alebo viacerých dlžníkov podľa svojho výberu (pozri v tomto zmysle rozsudok z 18. mája 2017, Latvijas dzelzceļš, C-154/16, EU:C:2017:392, bod 85).

81 S ohľadom na túto spoločnú a nerozdielnu povahu zodpovednosti záručného združenia voči colnému orgánu nemožno požiadavku stanovenú v článku 8 ods. 7 dohovoru TIR, a to požadovať zaplatenie predmetných súm od osoby, ktorá ich priamo dlhuje, vykladať tak, že by viedla k situácii, keď by zodpovednosť záručného združenia mala v konečnom dôsledku v podstate úplne subsidiárnu povahu vo vzťahu k zodpovednosti uvedenej osoby. Tak by to bolo v prípade, keby táto požiadavka mala za dôsledok, že od príslušnej colnej správy sa vyžaduje, aby pokračovala vo vymáhaní dlhu voči osobe, ktorá je priamym dlžníkom, a to až do fázy exekúcie.

82 Napokon, pokiaľ ide o ciele sledované dohovorom TIR, z jeho preambuly vyplýva, že uzavretím uvedeného dohovoru zmluvné strany zamýšľali „uľahčiť medzinárodnú prepravu tovaru cestnými vozidlami“, pričom sa domnievali, že „zlepšenie prepravných podmienok predstavuje jeden zo základných predpokladov vzájomného rozvoja spolupráce“, a deklarovali, že sa vyjadrujú „kladne k otázke zjednodušovania a zjednocovania administratívnych formalít v oblasti medzinárodných prepráv, najmä na hraniciach“.

83 Cieľ systému TIR zavedeného uvedeným dohovorom, ktorého samotný názov okrem iného preukazuje, že tento dohovor má colnú povahu, spočíva najmä, ako to uvádza odôvodnenie 2 rozhodnutia 2009/477, v umožnení prepravy tovaru v rámci medzinárodného tranzitného režimu s minimálnymi zásahmi colnej správy počas cesty a prostredníctvom medzinárodného záručného reťazca v zabezpečení pomerne jednoduchého prístupu k požadovaným zárukám.

84 Výklad článku 8 ods. 7 dohovoru TIR v tom zmysle, že v dôsledku neho sa príslušnému colnému orgánu ukladá povinnosť vyčerpať všetky možnosti vymáhania voči osobe alebo osobám, ktoré sú priamymi dlžníkmi predtým, než môže požadovať zaplatenie od záručného združenia, by narúšal samotnú rovnováhu, ktorá existuje medzi výhodami priznanými v článku 4 dohovoru TIR na jednej strane a jednou z podstatných podmienok, ktorými sa musí spravovať ich vykonanie, konkrétne osobitnou zodpovednosťou záručného združenia, na strane druhej.

85 Ako uviedol generálny advokát v bode 48 svojich návrhov, takýto výklad by tak ohrozoval cieľ spočívajúci v uľahčení medzinárodnej prepravy tovaru cestnými vozidlami, ktorý sleduje dohovor TIR.

86 Vzhľadom na uvedené sa má článok 8 ods. 7 dohovoru TIR v spojení s vysvetlivkou týkajúcou sa uvedeného ustanovenia vykladať v tom zmysle, že colný orgán si splní svoju povinnosť požadovať zaplatenie od osoby, ktorá je priamym dlžníkom, pokiaľ splní minimálne požiadavky vyplývajúce z uvedenej vysvetlivky.

87 V tomto prípade je nesporné, že pred tým, ako bolo 5. septembra 2012 prijaté voči združeniu Aebtri rozhodnutie o nútenom vymáhaní dlhov, o ktoré ide vo veci samej, príslušné colné orgány oznámili držiteľovi karnetu TIR neuvoľnenie operácie TIR a požiadali ho o zaplatenie týchto dlhov, takže minimálne požiadavky vyplývajúce z vysvetlivky týkajúcej sa článku 8 ods. 7 dohovoru TIR boli splnené, a to aspoň pokiaľ ide o tohto držiteľa. Napokon uvedené orgány dokonca išli nad rámec

uvedených minimálnych požiadaviek, pretože po tom, ako požiadali záručné združenie o zaplatenie, obrátili sa ešte na príslušné daňové orgány so žiadosťou, aby pristúpili k nútenému vymáhaniu od uvedeného držiteľa.

88 Za týchto podmienok je potrebné na druhú otázku odpovedať tak, že článok 8 ods. 7 dohovoru TIR sa má vykladať v tom zmysle, že v takej situácii, o akú ide vo veci samej, colné orgány splnili povinnosť stanovenú v uvedenom ustanovení vyžadovať zaplatenie predmetných dovozných ciel a poplatkov, pokiaľ je to možné, od držiteľa karnetu TIR ako osoby, ktorá priamo dlhuje tieto sumy, predtým než svoj nárok uplatnili voči záručnému združeniu.

O tretej otázke

89 Svojou treťou otázkou sa vnútroštátny súd pýta, či sa majú článok 203 ods. 3 tretia zarážka a článok 213 colného kódexu vykladať v tom zmysle, že okolnosť, že príjemca získal alebo prechovával tovar, o ktorom vedel, že bol prepravený na podklade karnetu TIR, a skutočnosť, že nie je preukázané, že tento tovar bol predložený a ohlásený colnému orgánu určenia, samy osebe postačujú na konštatovanie, že takýto príjemca si bol vedomý alebo si mal byť vedomý, že uvedený tovar bol odňatý spod colného dohľadu v zmysle článku 203 ods. 3 tretej zarážky colného kódexu, takže je potrebné ho považovať za solidárne zodpovedného za colný dlh podľa článku 213 colného kódexu.

90 Na úvod je potrebné pripomenúť, že z článku 1 písm. o) dohovoru TIR vyplýva, že držiteľ karnetu TIR je zodpovedný za predloženie cestného vozidla, jazdnej súpravy alebo kontajnera spolu s nákladom a príslušným karnetom TIR colnému úradu odoslania, pohraničnému colnému úradu a colnému úradu určenia.

91 Dohovor TIR pritom nebráni tomu, aby zmluvná strana tohto dohovoru vo svojom právnom poriadku upravila, že osoby iné ako držiteľ karnetu TIR môžu byť tiež priamymi dlžníkmi na dovozných clách a poplatkoch, ako to stanovuje článok 8 ods. 1 tohto dohovoru. Toto ustanovenie totiž v pluráli odkazuje na „osob[y], ktoré ich dlhujú“, s ktorými môže záručné združenie zodpovedať spoločne a nerozdielne za zaplatenie týchto súm, zatiaľ čo článok 8 ods. 7 uvedeného dohovoru odkazuje na zaplatenie uvedených súm „osob[ou] alebo osob[ami], ktoré ich priamo dlhujú“.

92 Pokiaľ ide o právo Únie, v tomto ohľade je predovšetkým potrebné pripomenúť, že podľa článku 203 ods. 1 colného kódexu colný dlh pri dovoze vzniká nezákonným odňatím tovaru, ktorý podlieha dovoznému clu spod colného dohľadu (rozsudok z 20. januára 2005, Honeywell Aerospace, C-300/03, EU:C:2005:43, bod 18 a citovaná judikatúra).

93 Ako vyplýva z judikatúry Súdneho dvora, pojem „odňatie spod colného dohľadu“ obsiahnutý v uvedenom ustanovení treba chápať tak, že zahŕňa akékoľvek konanie alebo opomenutie konať s cieľom zabrániť príslušnému colnému orgánu, aj keď len krátkodobo, v prístupe k tovaru, ktorý podlieha colnému dohľadu, a zabrániť mu vo vykonaní kontrol upravených v článku 37 ods. 1 colného kódexu (rozsudok z 20. januára 2005, Honeywell Aerospace, C-300/03, EU:C:2005:43, bod 19 a citovaná judikatúra).

94 Toto je prípad, keď ako vo veci samej úrad odoslania predmetnej zásielky prepustenej do režimu vonkajšieho tranzitu na podklade karnetu TIR zistil, že táto zásielka nebola predložená colnému úradu určenia a že režim TIR nebol pri predmetnej zásielke ukončený (pozri analogicky rozsudok z 20. januára 2005, Honeywell Aerospace, C-300/03, EU:C:2005:43, bod 20).

95 Pokiaľ ide o dlžníkov, na úvod je potrebné pripomenúť, že normotvorca Únie od nadobudnutia účinnosti colného kódexu zamýšľal vyčerpávajúcim spôsobom stanoviť podmienky určenia osôb, ktoré sú dlžníkmi colného dlhu (rozsudok zo 17. novembra 2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, bod 12 a citovaná judikatúra).

96 V prípade colného dlhu, ktorý vznikol v dôsledku protiprávneho odňatia tovaru spod colného dohľadu, sú osoby, ktoré môžu byť dlžníkmi colného dlhu, vymenované v článku 203 ods. 3 colného kódexu, ktorý rozlišuje štyri kategórie potenciálnych dlžníkov.

97 Medzi nimi sú podľa článku 203 ods. 3 tretej zarážky colného kódexu uvedené osoby, ktoré predmetný tovar získali alebo prechovávali a ktoré si boli alebo si mali byť v čase získania alebo prijatia takéhoto tovaru vedomé, že ide o tovar odňatý spod colného dohľadu.

98 Ako vyplýva z bodov 44 a 45 tohto rozsudku, vnútroštátny súd, ktorý sa odvoláva na určité dokumenty, ktorých pôvod a dátum vypracovania nie sú konkretizované, sa domnieva, že z týchto dokumentov možno vyvodiť jedine to, že v čase prijatia tovaru, o ktorý ide vo veci samej, si jeho príjemca bol vedomý alebo si mal byť vedomý, že tento tovar bol prepravený na podklade karnetu TIR. Podľa uvedeného súdu tieto dokumenty naopak neumožňujú stanoviť, že uvedený tovar bol predložený colnému úradu určenia.

99 V tomto ohľade je potrebné na úvod zdôrazniť, že v rozpore s tým, čo je uvedené v rozhodnutí vnútroštátneho súdu ako predpoklad, na ktorom sú založené úvahy, ktoré viedli vnútroštátny súd k položeniu otázky o dosahu článku 203 ods. 3 tretej zarážky colného kódexu, článok 96 ods. 2 uvedeného kódexu nemožno v žiadnom prípade vykladať v tom zmysle, že príjemca tovaru, ktorý si v čase jeho prijatia bol vedomý, že tento tovar bol prepravený na podklade karnetu TIR bez toho, aby okrem iného dostal garanciu, že tento tovar bol predložený colnému úradu určenia, je podľa tohto ustanovenia povinný sám predložiť tento tovar uvedenému úradu.

100 Článok 96 ods. 2 colného kódexu sa totiž neuplatňuje v prípade prepravy tovaru na podklade karnetu TIR.

101 Ako vyplýva z článku 91 ods. 2 písm. a) a b) tohto kódexu, preprava tovaru v režime vonkajšieho tranzitu sa môže uskutočniť buď „vo vonkajšom tranzitnom colnom režime“, alebo „na podklade karnetu TIR“.

102 Ako vyplýva zo samotného názvu hlavy, v ktorej sa nachádza článok 96 uvedeného kódexu, tento článok predstavuje osobitné ustanovenie týkajúce sa vonkajšieho tranzitu Spoločenstva.

103 Na jednej strane z toho vyplýva, že príjemcu tovaru prepraveného na podklade karnetu TIR nemožno považovať za osobu, ktorá musí splniť povinnosti, ktoré súvisia s použitím colného režimu, do ktorého bol tovar prepustený v zmysle článku 203 ods. 3 štvrtej zarážky colného kódexu.

104 Na druhej strane z tohto vyplýva, že článok 96 ods. 2 colného kódexu je irelevantný, pokiaľ ide o otázku, či v takej situácii, o akú ide vo veci samej, mohol mať príjemca tovaru postavenie dlžníka colného dlhu podľa článku 203 ods. 3 tretej zarážky colného kódexu.

105 Pokiaľ ide o toto ustanovenie, v bode 97 tohto rozsudku bolo pripomenuté, že podľa jeho znenia sa toto postavenie prizná, ak sa jednak preukáže, že príjemca tovaru tento tovar získal alebo prechovával, a jednak, že si bol alebo si mal byť v čase získania alebo prijatia takéhoto tovaru vedomý, že tento tovar bol odňatý spod colného dohľadu. Článok 203 ods. 3 tretia zarážka colného kódexu sa teda týka osoby, ktorá aj keď nie je autorom aktu nezákonného odňatia spod colného dohľadu, v dôsledku ktorého vznikol colný dlh, a sama osebe nie je povinná vykonať colné vybavenie, sa podieľala na nezákonnom odňatí buď pred týmto odňatím, alebo po ňom z dôvodu, že získala alebo prechovávala tovar (pozri analogicky rozsudok z 25. januára 2017, Ultra-Brag, C-679/15, EU:C:2017:40, bod 22).

106 Druhá z podmienok takto stanovených v článku 203 ods. 3 tretej zarážke colného kódexu konkrétne znamená, že v okamihu, keď príjemca získal alebo prijal predmetný tovar, si bol alebo si mal byť vedomý, že uvedený tovar nebol predložený colnému úradu určenia, a že v dôsledku toho neboli prípadne dlžné clá a poplatky zaplatené. Postavenie „dlžníka“ v zmysle článku 203 ods. 3 tretej zarážky

colného kódexu teda závisí od podmienok, ktoré spočívajú na subjektívnych zložkách posúdenia, totiž či sa fyzické alebo právnické osoby vedome podieľali na operáciách získavania alebo prechovávania tovaru odňatého spod colného dohľadu (pozri analogicky rozsudok z 3. marca 2005, Papismedov a i., C-195/03, EU:C:2005:131, bod 40, ako aj citovanú judikatúru).

107 Keďže uvedená podmienka sa týka okolností skutkovej povahy, vzhľadom na rozdelenie právomocí medzi súdmi Únie a vnútroštátnymi súdmi je úlohou vnútroštátnych súdov, aby posúdili, či je táto podmienka v konkrétnom prípade splnená (pozri analogicky rozsudok zo 17. novembra 2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, bod 21 a citovanú judikatúru).

108 Na tento účel musia uvedené súdy v podstate vykonať celkové posúdenie okolností veci, ktorá im bola predložená (pozri analogicky rozsudok zo 17. novembra 2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, bod 23), pričom predovšetkým vezmú do úvahy informácie, ktoré mal príjemca k dispozícii alebo o ktorých mal najmä z dôvodu svojich zmluvných povinností vedieť (pozri analogicky rozsudok zo 17. novembra 2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, bod 25), ako aj prípadne skúsenosť, ktorou disponuje uvedený príjemca ako hospodársky subjekt v oblasti dovozu tovaru prepravovaného na podklade karnetov TIR.

109 V tomto prípade sa podanie vnútroštátneho súdu týka konkrétnej otázky, či samotná okolnosť, že príjemca získal alebo prechovával tovar, pričom vzhľadom na dokumenty, ktoré prijal alebo podpísal pri príležitosti prijatia tohto tovaru, si bol vedomý alebo si mal byť vedomý, že tento tovar bol prepravený na podklade karnetu TIR, pričom sa nepreukázalo, že tento tovar bol predložený alebo ohlásený colnému orgánu určenia, postačuje na účely konštatovania, že uvedený príjemca si bol vedomý alebo si mal byť vedomý, že uvedený tovar bol odňatý spod colného dohľadu v zmysle článku 203 ods. 3 tretej zarážky colného kódexu.

110 Ak by sa prijal podobný výklad, pokiaľ ide o uvedené ustanovenie, v podstate by to znamenalo, že prostredníctvom nevyvrátiteľnej domnienky by sa z obyčajnej okolnosti, že príjemca si bol vedomý alebo si mal byť vedomý, že tovar, ktorý prijal, bol prepravený na podklade karnetu TIR, vyvodil záver, že tento príjemca si bol vedomý alebo si mal byť vedomý, že uvedený tovar nebol predložený colnému úradu určenia, pokiaľ to tak bolo.

111 Takýto výklad, ktorý nie je v súlade so subjektívnymi podmienkami stanovenými v článku 203 ods. 3 tretej zarážke colného kódexu, by nebol zlučiteľný ani so zámerom normotvorcu Únie pripomenutým v bode 95 tohto rozsudku, a to komplexne upraviť podmienky určenia osôb, ktoré sú dlžníkmi colného dlhu, ani so samotným znením a cieľom tohto ustanovenia (pozri analogicky rozsudok z 23. septembra 2004, Spedition Ulustrans, C-414/02, EU:C:2004:551, body 39, 40 a 42).

112 V tomto kontexte je potrebné najmä zdôrazniť, že cieľom alebo účinkom žiadneho ustanovenia dohovoru TIR alebo právnej úpravy Únie nie je uložiť príjemcom tovaru, ktorý bol prepravený na podklade karnetu TIR, osobnú povinnosť ubezpečiť sa, že tovar, ktorý im bol doručený, bol riadne predložený colnému úradu určenia.

113 Vzhľadom na uvedené je potrebné na tretiu otázku odpovedať tak, že článok 203 ods. 3 tretia zarážka a článok 213 colného kódexu sa majú vykladať v tom zmysle, že okolnosť, že príjemca získal alebo prechovával tovar, o ktorom vedel, že bol prepravený na podklade karnetu TIR, a skutočnosť, že nie je preukázané, že tento tovar bol predložený a ohlásený colnému orgánu určenia, samy osebe nepostačujú na konštatovanie, že takýto príjemca si bol vedomý alebo si mal byť vedomý, že uvedený tovar bol odňatý spod colného dohľadu v zmysle článku 203 ods. 3 tretej zarážky colného kódexu, a teda, že sa má považovať za solidárne zodpovedného za colný dlh podľa článku 213 colného kódexu.

O štvrtej otázke

114 Ako vyplýva zo samotného znenia štvrtej otázky, vnútroštátny súd predložil túto otázku len pre prípad kladnej odpovede Súdneho dvora na tretiu otázku. Vzhľadom na zápornú odpoveď na tretiu otázku nie je potrebné preskúmať štvrtú otázku.

O trovách

115 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (druhá komora) rozhodol takto:

1. **Súdny dvor má právomoc rozhodovať v prejudiciálnom konaní o výklade článkov 8 a 11 Colného dohovoru o medzinárodnej preprave tovaru na podklade karnetov TIR, ktorý bol uzatvorený v Ženeve 14. novembra 1975 a schválený v mene Európskeho hospodárskeho spoločenstva nariadením Rady (EHS) č. 2112/78 z 25. júla 1978, v zmenenom a konsolidovanom znení, ktoré bolo uverejnené rozhodnutím Rady 2009/477/ES z 28. mája 2009.**

2. **Článok 8 ods. 7 Colného dohovoru o medzinárodnej preprave tovaru na podklade karnetov TIR, ktorý bol schválený v mene Spoločenstva nariadením č. 2112/78, v zmenenom a konsolidovanom znení, ktoré bolo uverejnené rozhodnutím 2009/477, sa má vykladať v tom zmysle, že v takej situácii, o akú ide vo veci samej, colné orgány splnili povinnosť stanovenú v uvedenom ustanovení vyžadovať zaplatenie predmetných dovozných ciel a poplatkov, pokiaľ je to možné, od držiteľa karnetu TIR ako osoby, ktorá priamo dlhuje tieto sumy, predtým, než svoj nárok uplatnili voči záručnému združeniu.**

3. **Článok 203 ods. 3 tretia zarážka a článok 213 nariadenia Rady (EHS) č. 2913/92 z 12. októbra 1992, ktorým sa ustanovuje Colný kódex spoločenstva, zmeneného nariadením Rady (ES) č. 1791/2006 z 20. novembra 2006, sa majú vykladať v tom zmysle, že okolnosť, že príjemca získal alebo prechovával tovar, o ktorom vedel, že bol prepravený na podklade karnetu TIR, a skutočnosť, že nie je preukázané, že tento tovar bol predložený a ohlásený colnému orgánu určenia, samy osebe nepostačujú na konštatovanie, že takýto príjemca si bol vedomý alebo si mal byť vedomý, že uvedený tovar bol odňatý spod colného dohľadu v zmysle článku 203 ods. 3 tretej zarážky colného kódexu, a teda, že sa má považovať za solidárne zodpovedného za colný dlh podľa článku 213 colného kódexu.**

Podpisy