Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

22 päivänä marraskuuta 2017 *

Ennakkoratkaisupyyntö – Tulliliitto – Ulkoinen passitus – TIR-carnet'hen merkittyjen tavaroiden maantiekuljetus – SEUT 267 artikla – Unionin tuomioistuimen toimivalta tulkita TIR-yleissopimuksen 8 ja 11 artiklaa – TIR-toimenpidettä ei ole päätetty – Takaajayhdistyksen vastuu – TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohta – Velvollisuus vaatia maksua mahdollisuuksien mukaan suoraan korvausvelvolliselta henkilöltä tai henkilöiltä ennen vaatimuksen esittämistä takaajayhdistykselle – TIR-yleissopimukseen liitetyt selittävät huomautukset – Asetus (ETY) N:o 2454/93 – 457 artiklan 2 kohta – Yhteinen tullikoodeksi – 203 ja 213 artikla – Henkilöt, jotka ovat hankkineet tai joilla oli hallussaan tavarat ja jotka ovat tienneet tai joiden olisi kohtuudella pitänyt tietää, että tavarat oli siirretty pois tullivalvonnasta

Asiassa C-224/16,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Varhoven administrativen sad (ylin hallintotuomioistuin, Bulgaria) on esittänyt 12.4.2016 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 20.4.2016, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

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

vastaan

Nachalnik na Mitnitsa Burgas,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. Ilešič sekä tuomarit A. Rosas, C. Toader, A. Prechal (esittelevä tuomari) ja E. Jarašiūnas,

julkisasiamies: M. Bobek,

kirjaaja: hallintovirkamies M. Aleksejev,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 26.4.2017 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

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

– Nachalnik na Mitnitsa Burgas, joka toimii Mitnitsa Svilengradin nimissä, asiamiehinään B. Borisov, M. Petrova, P. Dobreva ja M. Bosilkova-Kolipatkova,

* Oikeudenkäyntikieli: bulgaria.

– Bulgarian hallitus, asiamiehinään E. Petranova ja L. Zaharieva,

– Euroopan komissio, asiamiehinään aluksi M. Wasmeier, B.-R. Killmann, E. Georgieva ja L. Grønfeldt, sitten Wasmeier, Killmann ja Georgieva,

kuultuaan julkisasiamiehen 5.7.2017 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee SEUT 267 artiklan, TIR-carnet'isiin merkittyjen tavaroiden kansainvälisestä kuljetuksesta tehdyn tulliyleissopimuksen, joka allekirjoitettiin Genevessä 14.11.1975 ja hyväksyttiin Euroopan talousyhteisön puolesta 25.7.1978 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 2112/78 (EYVL 1978, L 252, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna, ja julkaistiin konsolidoituna 28.5.2009 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2009/477/EY (EUVL 2009, L 165, s. 1) (jäljempänä TIR-yleissopimus tai yleissopimus), 8 ja 11 artiklan, yhteisön tullikoodeksista 12.10.1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 (EYVL 1992, L 302, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 20.11.2006 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 1791/2006 (EUVL 2006, L 363, s. 1) (jäljempänä tullikoodeksi), 203 artiklan 3 kohdan kolmannen luetelmakohdan ja 213 artiklan sekä tietyistä yhteisön tullikoodeksin soveltamista koskevista säännöksistä 2.7.1993 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 2454/93 (EYVL 1993, L 253, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 28.2.2007 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 214/2007 (EUVL 2007, L 62, s. 6) (jäljempänä soveltamisasetus), 457 artiklan 2 kohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa ovat vastakkain Asotsiatsia na balgarskite predpriyatia za mezhdunarodni prevozi i patishtata (Aebtri) (kansainvälisten maantiekuljetusten alan bulgarialaisten yritysten järjestö), joka on takaajayhdistys, ja Nachalnik na Mitnitsa Burgas (Burgasin tulliviraston johtaja, Bulgaria) ja jossa on kyseessä TIR-carnet'hen merkittyjen tavaroiden kansainvälisen kuljetuksen yhteydessä tapahtuneiden sääntöjenvastaisuuksien vuoksi syntyneen velan, joka koskee tulleja ja arvonlisäveroa laillisine korkoineen, pakkoperintää koskeva päätös.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

TIR-yleissopimus

3 TIR-yleissopimus tuli voimaan Euroopan talousyhteisön osalta 20.6.1983 (EYVL 1983, L 31, s. 13). Myös kaikki jäsenvaltiot ovat tämän yleissopimuksen sopimuspuolia.

4 TIR-yleissopimuksen johdanto-osassa määrätään seuraavaa:

”Sopimuspuolet, jotka

haluavat helpottaa kansainvälistä maantiekulkuneuvoilla tapahtuvaa tavarankuljetusta,

katsovat, että kuljetusolosuhteiden parantaminen on yksi olennaisista tekijöistä sopimuspuolten välisen yhteistyön kehittämisessä,

ilmoittavat kannattavansa kansainvälisen kuljetuksen hallintomuodollisuuksien yksinkertaistamista ja yhdenmukaistamista, erityisesti rajoilla,

ovat sopineet seuraavaa”.

5 TIR-yleissopimuksen 1 artiklassa määrätään seuraavaa:

”Tässä yleissopimuksessa tarkoitetaan ilmaisulla:

a) ’TIR-kuljetus’ tavarankuljetusta lähtötullitoimipaikasta määrätullitoimipaikkaan tässä yleissopimuksessa määrätyssä menettelyssä, josta käytetään nimitystä ’TIR-menettely’;

b) ’TIR-toimenpide’ TIR-kuljetuksen osaa, joka suoritetaan sopimuspuolen alueella lähtö- tai saapumistullitoimipaikasta (välitullitoimipaikasta) määrä- tai poistumistullitoimipaikkaan (välitullitoimipaikkaan);

– –

e) ’TIR-toimenpiteen päättäminen’ sitä, että tulliviranomaiset antavat hyväksynnän sille, että TIR-toimenpide on saatettu asianmukaisesti päätökseen sopimuspuolen alueella. Tulliviranomaiset varmistavat toimenpiteen asianmukaisuuden vertaamalla määrä- tai poistumistullitoimipaikasta (välitullitoimipaikasta) saatuja tietoja ja lähtö- tai saapumistullitoimipaikasta (välitullitoimipaikasta) saatuja tietoja toisiinsa;

f) ’tuonti- tai vientitullit ja -verot’ tulleja ja kaikkia muita tavaroiden maahan tuonnista tai viennistä tai niiden yhteydessä kannettavia maksuja, veroja tai kuluja, ei kuitenkaan maksuja eikä kuluja, joiden määrä vastaa suunnilleen suoritetuista palveluista aiheutuneita kustannuksia;

– –

o) TIR-carnet’n ’haltija’ henkilöä, jolle TIR-carnet on annettu asiaan liittyvien yleissopimuksen määräysten mukaisesti ja jonka puolesta tulli-ilmoitus on tehty TIR-carnet’na, josta ilmenee aikomus asettaa tavara TIR-menettelyyn lähtötullitoimipaikassa. Haltijalla on velvollisuus esittää maantiekulkuneuvo, ajoneuvoyhdistelmä tai kontti yhdessä lastin ja sitä koskevan TIR-carnet’n kanssa tarkastettavaksi lähtötullitoimipaikassa, välitullitoimipaikassa ja määrätullitoimipaikassa, sekä noudattaa asianmukaisesti muita asiaan liittyviä yleissopimuksen määräyksiä;

– –

q) ’takaajayhdistys’ yhdistystä, jonka sopimuspuolen tulliviranomaiset ovat hyväksyneet TIR-menettelyä käyttävien henkilöiden takaajaksi.”

6 TIR-yleissopimuksen 4 artiklassa määrätään, että yleissopimuksessa käyttöön otetussa TIR-menettelyssä kuljetettavista tavaroista ei makseta eikä talleteta vienti- tai tuontitulleja eikä vienti- ja tuontiveroja välitullitoimipaikoissa.

7 TIR-yleissopimuksessa edellytetään näiden helpotusten soveltamiseksi, kuten sen 3 artiklan b alakohdassa määrätään, että tavaroiden mukaan on liitettävä niiden koko kuljetuksen ajaksi yhtenäinen asiakirja eli TIR-carnet, jonka avulla voidaan tarkastaa toimenpiteen sääntöjenmukaisuus. Siinä edellytetään myös, että kuljetusten on tapahduttava sopimuspuolten tämän yleissopimuksen 6 artiklan määräysten mukaisesti hyväksymien yhdistysten takaamina.

8 TIR-carnet muodostuu sarjasta lehtiä, joihin kuuluu 1 lehti ja 2 lehti sekä vastaavat kantaosat, ja lehtiin on merkitty kaikki tarpeelliset tiedot siten, että kutakin kauttakulkualuetta varten käytetään yksi pari lehtiä. Kuljetustoimenpiteen alkaessa kantaosa 1 jätetään lähtötullitoimipaikkaan. Toimenpiteen päättäminen tapahtuu kantaosan 2 palauduttua siitä tullitoimipaikasta, jonka kautta kuljetus on poistunut samalta tullialueelta. Tämä menettely toistetaan jokaisen kauttakulkualueen osalta käyttämällä samaan carnet’hen pareittain sisältyviä lehtiä.

9 TIR-yleissopimuksen II luku, jonka otsikko on ”TIR-carnet’iden antaminen Takaajayhdistysten vastuu”, sisältää yleissopimuksen 6–11 artiklat.

10 Mainitun yleissopimuksen 6 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa:

”Kukin sopimuspuoli voi valtuuttaa yhdistykset antamaan TIR-carnet’ita joko itse tai vastaavanlaisten yhdistysten välityksellä ja toimimaan takuunantajina edellyttäen, että ne noudattavat liitteen 9 ensimmäisessä osassa mainittuja vähimmäisehtoja ja -vaatimuksia. Lupa peruutetaan, mikäli liitteen 9 ensimmäisen osan sisältämät vähimmäisehdot ja -vaatimukset eivät enää täyty.”

11 Mainitun yleissopimuksen 8 artiklassa määrätään seuraavaa:

”1. Takaajayhdistys sitoutuu maksamaan erääntyvät tuonti- tai vientitullit ja -verot mahdollisine korkoineen sen maan tullilainsäädännön mukaan, jossa TIR-toimenpidettä koskeva sääntöjenvastaisuus on havaittu. Se on velvollinen maksamaan tällaiset määrät yhteisvastuullisesti niiden henkilöiden kanssa, jotka ovat vastuussa edellä mainituista maksuista.

2. Kun sopimuspuolen lainsäädännössä ei säädetä tuonti- tai vientitullien ja -verojen maksamisesta 1 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa, takaajayhdistyksen on sitouduttava suorittamaan samoin ehdoin tuonti- tai vientitulleja ja -veroja vastaava määrä sekä mahdolliset viivästyskorot.

– –

7. Kun tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa mainitut määrät erääntyvät, toimivaltaisten viranomaisten on mahdollisuuksien mukaan vaadittava maksu suoraan korvausvelvolliselta henkilöltä tai henkilöiltä ennen takaajayhdistykselle esitettävää vaatimusta.”

12 TIR-yleissopimuksen 11 artiklassa määrätään seuraavaa:

”1. Jos TIR-toimepidettä ei ole päätetty, toimivaltaisilla viranomaisilla ei ole oikeutta vaatia takaajayhdistykseltä 8 artiklan 1 ja 2 kohdassa mainittujen määrien suorittamista, jolleivät viranomaiset yhden vuoden kuluessa siitä päivästä, jona ne ovat hyväksyneet TIR-carnet’n, ole kirjallisesti ilmoittaneet yhdistykselle, ettei päättämistä ole suoritettu. Tätä määräystä on sovellettava, kun TIR-toimenpiteen päätökseen saattamista koskeva todistus on saatu väärällä tai petollisella tavalla, mutta määräaika on tällöin kaksi vuotta.

2. Edellä 8 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen maksujen suorittamista koskeva vaatimus on esitettävä takaajayhdistykselle aikaisintaan kolmen kuukauden kuluttua päivästä, jona yhdistys on saanut tiedon siitä, että TIR-toimenpidettä ei ole päätetty tai TIR-toimenpiteen päätökseen saattamista koskeva todistus on saatu väärällä tai petollisella tavalla, kuitenkin viimeistään kahden vuoden kuluttua mainitusta päivästä. Tapauksissa, jotka edellä mainitun kahden vuoden määräajan kuluessa tulevat oikeuskäsittelyn alaisiksi, maksuvaatimus on kuitenkin tehtävä yhden vuoden kuluessa päivästä, jona tuomioistuimen päätös on saanut lainvoiman.

3. Takaajayhdistyksellä on vaadittujen määrien suorittamista varten kolmen kuukauden määräaika siitä päivästä, jona maksuvaatimus jätettiin. Yhdistys saa suorittamansa määrät takaisin, jos se tulliviranomaisia tyydyttävällä tavalla osoittaa maksuvaatimuksen jälkeisen kahden vuoden kuluessa, ettei kyseisessä kuljetuksessa ole tapahtunut sääntöjenvastaisuutta.”

13 TIR-yleissopimuksen 43 artiklassa määrätään seuraavaa:

”Liitteessä 6 ja liitteen 7 kolmannessa osassa olevissa selittävissä huomautuksissa on tämän yleissopimuksen ja sen liitteiden eräiden määräysten tulkintoja. Niissä selostetaan myös tiettyjä suositeltuja käytäntöjä.”

14 Mainitun yleissopimuksen 48 artiklassa määrätään seuraavaa:

”Tämän yleissopimuksen määräykset eivät estä tulli- tai talousliiton muodostaneita sopimuspuolia asettamasta erityismääräyksiä sellaisten kuljetustoimenpiteiden varalle, jotka alkavat tai päättyvät niiden tullialueilla tai kulkevat niiden kautta edellyttäen, että sellaiset määräykset eivät vähennä tässä yleissopimuksessa määrättyjen helpotusten merkitystä.”

15 TIR-yleissopimuksen 51 artiklassa määrätään seuraavaa:

”Tämän yleissopimuksen liitteet ovat sen erottamaton osa.”

16 TIR-yleissopimuksen liitteessä 6 täsmennetään erityisesti seuraavaa:

”Johdanto selittäviin huomautuksiin – –

ii) Selittävillä huomautuksilla ei muuteta tämän yleissopimuksen tai sen liitteiden määräyksiä. Niillä tarkennetaan määräysten sisältöä, tarkoitusta ja soveltamisalaa. – –

0.8.7. 7 kohta Toimenpiteisiin, joita toimivaltaiset viranomaiset toteuttavat maksun perimiseksi maksuvelvolliselta tai maksuvelvollisilta, on kuuluttava ainakin ilmoitus siitä, ettei TIR-toimenpidettä ole päätetty, ja/tai maksuvaatimuksen toimittaminen TIR-carnet’n haltijalle. – –”

17 TIR-yleissopimuksen liitteen 9 ensimmäisessä osassa todetaan seuraavaa:

”1. Vähimmäisehdot ja -vaatimukset, jotka yhdistysten on täytettävä, jotta sopimuspuolet voivat oikeuttaa ne antamaan TIR-carnet’ita sekä toimimaan yleissopimuksen 6 artiklassa tarkoitettuna takuunantajana, ovat seuraavat:

– –

e) Yhdistyksen ja sen sijoittautumispaikkana olevan sopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisten välinen kirjallinen sopimus tai muu oikeudellinen asiakirja. – –

f) Edellä olevan e alakohdan mukaiseen kirjalliseen sopimukseen tai muuhun oikeudelliseen asiakirjaan sisältyvä sitoumus siihen, että yhdistys:

– –

iii) varmistaa jatkuvasti ja erityisesti ennen kuin se pyytää lupaa henkilöiden hyväksymiselle TIR-menettelyyn, että nämä henkilöt täyttävät tämän liitteen toisen osan mukaiset vähimmäisehdot ja -vaatimukset;

– –

v) takaa vastuunsa vakuutusyhtiön, vakuutusyhdistyksen tai rahoituslaitoksen avulla siten, että sen sijoittautumispaikkoina olevien sopimuspuolten toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät takauksen. – –

– –”

18 TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohta kumottiin 13.9.2012 lukien ja korvattiin lähes identtisellä määräyksellä, joka on sisältynyt tuosta lähtien mainitun yleissopimuksen 11 artiklan 2 kohtaan (EUVL 2012, L 244, s. 1).

19 Mainittua uutta 11 artiklan 2 kohtaa koskevassa selittävässä huomautuksessa todetaan seuraavaa:

”Tapoihin, joilla toimivaltaiset viranomaiset vaativat maksuvelvollista tai maksuvelvollisia suorittamaan maksun, on kuuluttava ainakin kansallisen lainsäädännön mukaisesti laaditun maksuvaatimuksen lähettäminen TIR-carnet’n haltijalle osoitteeseen, jonka TIR-carnet’n haltija on ilmoittanut TIR-carnet’ssa, taikka maksuvelvolliselle tai maksuvelvollisille, jos kyseessä on eri henkilö kuin TIR-carnet’n haltija. – –”

Tullikoodeksi

20 Tullikoodeksin IV osastoon, jonka otsikko on ”Tulliselvitysmuoto”, kuuluvan 2 luvun, jonka otsikko on ”Tullimenettelyt”, 3 jakson, jonka otsikko on ”Suspensiomenettelyt ja taloudellisesti vaikuttavat tullimenettelyt”, B kohdan, jonka otsikko on ”Ulkoinen passitus”, I kohtaan, jonka otsikko on ”Yleiset säännökset”, kuuluvassa 91 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Ulkoisessa passitusmenettelyssä on seuraavien tavaroiden voitava liikkua yhteisön tullialueella sijaitsevasta paikasta toiseen:

a) muut kuin yhteisötavarat tuontitullitta tai ilman muita maksuja ja niihin sovellettavia kauppapoliittisia toimenpiteitä;

– –

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun liikkumisen on tapahduttava:

a) yhteisön ulkoisessa passitusmenettelyssä;

b) TIR-carnet’lla (TIR-yleissopimus), jos kuljetus:
1) on alkanut tai sen on määrä päättyä yhteisön ulkopuolella,

– –”

21 Tullikoodeksin 92 artiklassa, joka kuuluu samaan I kohtaan, säädetään seuraavaa:

”1. Ulkoinen passitusmenettely päättyy ja menettelynhaltijan velvoitteet on täytetty silloin, kun menettelyyn asetetut tavarat ja niitä koskevat asiakirjat esitetään määrätullitoimipaikassa kyseistä menettelyä koskevien säännösten mukaisesti.

2. Tulliviranomaiset päättävät ulkoisen passitusmenettelyn silloin, kun he pystyvät lähtötullitoimipaikassa saatavilla olevia ja määrätullitoimipaikassa saatavilla olevia tietoja vertaamalla osoittamaan, että menettely on asianmukaisesti päätetty.”

22 Tullikoodeksin IV osaston 2 luvun 3 jakson B kohdan II kohdassa, jonka otsikko on ”Yhteisön ulkoista passitusta koskevat erityissäännökset”, olevassa 96 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Passituksesta vastaavan on oltava yhteisön ulkoisen passitusmenettelyn haltija. Tämän on:

a) esitettävä tavarat muuttumattomina tullille määrätullitoimipaikassa, määräajassa sekä ottaen huomioon tulliviranomaisten toteuttamat tunnistamistoimenpiteet;

b) noudatettava yhteisön passitusmenettelyä koskevia säännöksiä.

2. Tavaroiden kuljettajan tai vastaanottajan, joka vastaanottaa tavarat tietäen, että ne on asetettu yhteisön passitusmenettelyyn, on myös esitettävä tavarat muuttumattomina tullille määrätullitoimipaikassa, määräajassa sekä ottaen huomioon tulliviranomaisten toteuttamat tunnistamistoimenpiteet, sanotun kuitenkaan rajoittamatta passituksesta vastaavan 1 kohdassa tarkoitettuja velvollisuuksia.”

23 Tullikoodeksin 201–216 artikla muodostavat mainitun koodeksin VII osaston, jonka otsikko on ”Tullivelka”, 2 luvun, jonka otsikko on ”Tullivelan syntyminen”.

24 Tullikoodeksin 203 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Tuontitullivelka syntyy, kun:

– tuontitullien alainen tavara siirretään säännösten vastaisesti pois tullivalvonnasta.

2. Tullivelka syntyy sinä ajankohtana, jona tavara siirretään pois tullivalvonnasta.

3. Velallisina ovat:

– henkilö, joka on siirtänyt tavaran pois tullivalvonnasta,

– henkilöt, jotka ovat osallistuneet siirtoon ja jotka ovat tienneet tai joiden olisi kohtuudella pitänyt tietää, että tavara on siirretty pois tullivalvonnasta,

– tavaraa hankkineet tai hallussaan pitäneet henkilöt, jotka tavaran hankkiessaan tai vastaanottaessaan ovat tienneet taikka joiden olisi tällöin kohtuudella pitänyt tietää tavaran olleen siirretty pois tullivalvonnasta, sekä

– tarvittaessa henkilö, jonka on täytettävä velvollisuudet, jotka johtuvat tavaran väliaikaisesta varastoinnista tai sen tullimenettelyn käyttämisestä, johon tavara on asetettu.”

25 Tullikoodeksin 213 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Jos yhtä tullivelkaa kohti on useita velallisia, näiden on maksettava tullivelka yhteisvastuullisesti.”

Soveltamisasetus

26 Soveltamisasetuksen 454, 455, 455 a ja 457 artikla kuuluvat mainitun asetuksen II osan, jonka otsikko on ”Tulliselvitysmuodot”, II osaston, jonka otsikko on ”Tavaroiden tullioikeudellinen asema ja passitus”, 9 luvun, jonka otsikko on ”TIR- tai ATA-menettelyssä suoritettavat kuljetukset”, 2 jaksoon, jonka otsikko on ”TIR-menettely”.

27 Mainitun asetuksen 454 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tämän jakson säännöksiä sovelletaan TIR-carnet’lla suoritettaviin kuljetuksiin, kun niihin liittyy yhteisön tuontitulleja tai muita maksuja.”

28 Soveltamisasetuksen 455 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Määrä- tai poistumisjäsenvaltion tulliviranomaisten on lähetettävä TIR-carnet’n 2 lehden asianomainen osa saapumis- tai lähtöjäsenvaltion tulliviranomaisille viipymättä ja viimeistään kuukauden kuluessa TIR-toimenpiteen päätökseen saattamisesta.

2. Jos TIR-carnet'n 2 lehden asianomaista osaa ei palauteta saapumis- tai lähtöjäsenvaltion tulliviranomaisille kahden kuukauden kuluessa TIR-carnet'n hyväksymisestä, kyseisten viranomaisten on ilmoitettava asiasta asianomaiselle takaajayhdistykselle, sanotun kuitenkaan rajoittamatta TIR-yleissopimuksen 11 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen toimittamista.

Kyseisten viranomaisten on ilmoitettava asiasta myös TIR-carnet'n haltijalle ja pyydettävä TIR-carnet'n haltijaa sekä asianomaista takaajayhdistystä esittämään todisteet siitä, että TIR toimenpide on saatettu päätökseen.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitetut todisteet voidaan toimittaa tulliviranomaisten hyväksymällä tavalla esittämällä määrä- tai poistumisjäsenvaltion tulliviranomaisten oikeaksi todistama asiakirja, jossa kyseiset tavarat yksilöidään ja vahvistetaan, että ne on esitetty määrä- tai poistumistullitoimipaikassa.

_ _"

29 Soveltamisasetuksen 455 a artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Jos saapumis- tai lähtöjäsenvaltion tulliviranomaiset eivät ole saaneet todisteita TIR-toimenpiteen päätökseen saattamisesta neljän kuukauden kuluessa TIR-carnet'n hyväksymisestä, niiden on aloitettava viipymättä tiedustelumenettely tarvitsemiensa tietojen saamiseksi saadakseen TIR-toimenpiteen päätetyksi tai vaihtoehtoisesti tullivelan syntymisen edellytysten vahvistamiseksi, velallisen yksilöimiseksi, ja velan kirjaamiseen toimivaltaisen tulliviranomaisen määrittämiseksi.

Menettely on aloitettava välittömästi, jos tulliviranomaisille ilmoitetaan varhaisessa vaiheessa, ettei TIR-toimenpidettä ole saatettu päätökseen, tai jos ne epäilevät tätä.

_ _

3. Tiedustelumenettelyn aloittamiseksi saapumis- tai lähtöjäsenvaltion tulliviranomaisten on esitettävä määrä- tai poistumisjäsenvaltion tulliviranomaisille pyyntö sekä tarvittavat tiedot.

4. Määrä- tai poistumisjäsenvaltion tulliviranomaisten on vastattava viipymättä pyyntöön.

_ _"

30 Soveltamisasetuksen 457 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Kun TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 4 kohtaa sovellettaessa TIR- toimenpide tapahtuu yhteisön tullialueella, yhteisön alueelle sijoittautunut takaajayhdistys voi joutua vastaamaan sen kyseiseen TIR-toimenpiteeseen kuuluvista tavaroista syntyvän tullivelan maksamisesta, jonka vakuudeksi takaus on annettu, 60 000 euroon saakka TIR-carnet'ta kohti tai vastaavasta kansallisena valuuttana ilmaistusta määrästä.

2. Takaajayhdistys, joka on sijoittautunut siihen jäsenvaltioon, joka on toimivaltainen tullivelan kantamiseen koodeksin 215 artiklan mukaisesti, on vastuussa sen tullivelan maksamisesta, jonka vakuudeksi takaus on annettu.

_ _"

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

31 Kapitan Andreevon (Bulgaria) tullitoimipaikassa aloitettiin 11.11.2008 passitustoimi TIR-carnet'lla. Kyseisen toimen aloitti Sargut, joka on Turkkiin sijoittautunut rajavastuuyhtiö ja joka on sekä kyseisen carnet'n haltija että mainittujen tavaroiden kuljettaja. Kuljetuksen määränpääksi ilmoitettiin Romaniassa sijaitseva tullitoimipaikka.

32 Koska Bulgarian tulliviranomaiset eivät olleet saaneet mitään tietoa tämän TIR-toimenpiteen päätökseen saattamisesta, ne aloittivat 29.4.2009 soveltamisasetuksen 455 a artiklan nojalla tiedustelumenettelyn, joka koski mainitun toimenpiteen päättämistä, ja ottivat yhteyttä Romanian tulliviranomaisiin. Romanian viranomaiset vastasivat, ettei niille ollut esitetty kyseisiä tavaroita tai TIR-carnet'ta ja että niiden oli mahdotonta saada niitä koskevia tietoja.

33 Kapitan Andreevon tullitoimipaikka lähetti 8.7.2009 Romanian tulliviranomaisille tarkastettavaksi jäljennöksen TIR-carnet'n 2 lehdestä, jonka Sargut oli toimittanut sille tällä välin. Romanian viranomaiset totesivat 28.8.2009 Bulgarian viranomaisille saapuneessa vastauksessaan, että mainittua lehteä ei ollut esitetty määrätullitoimipaikassa ja että esitetty asiakirja vaikutti virheelliseltä tai väärennetyltä.

34 Kapitan Andreevon tullitoimipaikan johtaja teki 10.9.2009 päätöksen, jossa vahvistettiin Sargutin maksettavaksi tulevan tullivelan ja kierretyn arvonlisäveron määrä lakisääteisine korkoineen. Päätös annettiin tiedoksi sekä Sargutille että Aebtrille.

35 Mitnitsa Svilengradin (Svilengradin tulli, Bulgaria) johtajan hylättyä Sargutin kyseisestä päätöksestä tekemän hallinnollisen valituksen Sargut nosti 27.10.2009 kanteen Administrativen sad Haskovossa (Haskovon hallintotuomioistuin, Bulgaria), joka hyväksyi sen 28.1.2010 antamallaan ratkaisulla. Varhoven administrativen sad (ylin hallintotuomioistuin, Bulgaria) kumosi tämän ratkaisun 2.11.2010 antamallaan ratkaisulla ja hylkäsi Sargutin kanteen vahvistettuaan 10.9.2009 tehdyn päätöksen.

36 Aebtria kehotettiin 15.11.2010 päivätyllä kirjeellä maksamaan mainittu velka, mitä se ei tehnyt TIR-yleissopimuksen 11 artiklan 3 kohdassa määrätyssä kolmen kuukauden määräajassa.

37 Svilengradin tullin johtaja pyysi 7.6.2011 Natsionalna agentsia za prihoditen (kansallinen verovirasto, Bulgaria) toimivaltaista alueyksikköä aloittamaan 10.9.2009 tehdyn päätöksen pakkotäytäntöönpanoa koskevan menettelyn Sargutia vastaan. Saatuaan mainitulta viranomaiselta tiedon, että mitään ulosmittaustoimea ei ollut toteutettu ja ettei mitään määriä ollut peritty pääasiassa kyseessä olevan velan suorittamiseksi, Svilengradin tullin johtaja osoitti 5.9.2012 Aebtrille kyseisiä määriä koskevan perintämääräyksen, joka vahvistettiin valituksen johdosta tehdyllä tulliviraston johtajan päätöksellä.

38 Aebtri nosti viimeksi mainitusta päätöksestä kanteen, jonka tueksi se väitti, että TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohtaa ei ollut noudatettu, koska Bulgarian viranomaiset eivät olleet toteuttaneet ensin toimia periäkseen velan sen pääasiallisilta velallisilta.

39 Administrativen sad Haskovo hylkäsi mainitun kanteen tuomiollaan, jossa se katsoi yhtäältä, että tullihallinto oli tehnyt kaiken mahdollisen vaatiakseen Sargutia maksamaan velan, ja toisaalta, että koska passitustoimea ei ollut saatettu päätökseen säännönmukaisesti, ei ollut osoitettu, että tavarat olivat saapuneet niiden vastaanottajalle ja että viimeksi mainitun olisi pitänyt vahvistaa ne vastaanotetuiksi määrätullitoimipaikalle.

40 Aebtri teki mainitusta tuomiosta kassaatiovalituksen Varhoven administrativen sadiin, joka toteaa aluksi, että vaikka se katsookin, että unionin tuomioistuin on toimivaltainen tulkitsemaan TIR-yleissopimuksen kyseisiä määräyksiä, se katsoo kuitenkin tarpeelliseksi varmistua tästä esittämällä unionin tuomioistuimelle tätä koskevan kysymyksen.

41 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa tämän jälkeen, että TIR-yleissopimuksen 11 artiklan 1 ja 2 kohdassa asetettuja määräaikoja, joiden kuluessa on yhtäältä ilmoitettava takaajayhdistykselle, että päättämistä ei ole suoritettu, ja toisaalta esitettävä sille maksujen suorittamista koskeva vaatimus, on noudatettu nyt käsiteltävässä asiassa. Sillä on kuitenkin epäselvyyttä siitä, ovatko tulliviranomaiset täyttäneet niille mainitun yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohdassa asetetun velvoitteen vaatia mahdollisuuksien mukaan kyseisten määrien maksua TIR-carnet'n haltijalta, joka on suoraan korvausvelvollinen henkilö, ennen takaajayhdistykselle esitettävää vaatimusta.

42 Mainittu tuomioistuin toteaa tässä yhteydessä, että sen 25.3.2003 antamassa, tulkintaa koskevassa täysistuntoratkaisussa todetaan, että ”kun [TIR-yleissopimuksen] 8 artiklan 1 ja 2 kohdassa mainitut määrät erääntyvät, toimivaltaiset viranomaiset voivat vaatia takaajayhdistykseltä maksua, jos on toteutettu kaikki mahdolliset toimet näiden määrien perimiseksi kotimaassa asuvilta tai ulkomaisilta henkilöiltä, jotka ovat näiden määrien ensisijaisia velallisia”.

43 Mainitun tulkintaratkaisun antamisen jälkeen kävi kuitenkin ilmi, että Varhoven administrativen sadin eri kokoonpanot, jotka käsittelivät niille saatettuja asioita ylimpänä oikeusasteena, olivat vastanneet eri tavalla kysymykseen siitä, oliko tällaiset toimet toteutettu pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tapauksessa.

44 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin viittaa lopuksi useisiin todisteisiin, jotka esitettiin 5.9.2012 tehtyyn päätökseen johtaneen menettelyn yhteydessä. Se mainitsee tässä yhteydessä erityisesti kansainvälisen konossementin, joka koskee kyseisten tavaroiden kuljetusta ja jossa on TIR-carnet'n numero, kyseisen kuljetusajoneuvon numero ja maininta, jonka mukaan näiden tavaroiden vastaanottaja on Irem Corporation SRL Romania, viimeksi mainitun allekirjoitus ja leima sekä merkintä, jonka mukaan vastaanottopäivä on 13.11.2008. Kyseinen tuomioistuin mainitsee myös kyseisten tavaroiden ”kansainvälisen rahtikirjan”, jossa on kuljettajan eli tässä tapauksessa Sargutin leima, Irem Corporationin samalta päivältä oleva allekirjoitus ja leima sekä tavaroiden vastaanottovahvistus, jossa on viimeksi mainitun yhtiön leima ja allekirjoitus.

45 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan näiden eri asiakirjojen perusteella voidaan päätellä, että Irem Corporation on vastaanottanut pääasiassa kyseessä olevat tavarat ja että se tiesi niitä vastaanottaessaan, että tavaroiden kuljetus oli suoritettu TIR-carnet'lla. Sitä vastoin ei ole mitään näyttöä siitä, että mainitut tavarat olisi ilmoitettu määrätullitoimipaikalle.

46 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo näin ollen, että Administrativen sad Haskovon olisi pitänyt katsoa, että tavaroiden vastaanottajalle oli syntynyt tullikoodeksin 96 artiklan 2 kohdasta johtuva velvollisuus esittää itse kyseiset tavarat määrätullitoimipaikassa. Viimeksi mainittu on kuitenkin vahvistanut nyt käsiteltävässä asiassa, että sille ei ollut esitetty tavaroita eikä TIR-carnet'ta.

47 Tässä yhteydessä herää kysymys, onko katsottava, että mainittu vastaanottaja tiesi tai sen olisi kohtuudella pitänyt tietää, että tavarat oli siirretty säännösten vastaisesti pois tullivalvonnasta ja että se oli näin ollen tullikoodeksin 203 artiklan 3 kohdan kolmannessa luetelmakohdassa tarkoitettu ensisijainen velallinen, ja oliko tullihallinnolla tästä syystä samoin velvollisuus vaatia maksua mainitulta vastaanottajalta ennen takaajayhdistyksen vastuuseen vetoamista.

48 Tässä tilanteessa Varhoven administrativen sad on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko unionin tuomioistuin ristiriitaisten tuomioistuinten antamien tuomioiden välttämiseksi toimivaltainen tulkitsemaan [TIR-yleissopimusta] – jäsenvaltioiden tuomioistuimia sitovalla tavalla –, jos kyseessä on tämän yleissopimuksen 8 ja 11 artiklassa säännelty ala, jotta voitaisiin arvioida, onko takaajayhdistys vastuussa tavalla, josta säädetään myös [soveltamisasetuksen] 457 artiklan 2 kohdassa?

2) Salliiko [soveltamisasetuksen] 457 artiklan 2 kohdan tulkinta, kun kyseistä säännöstä luetaan yhdessä [TIR-yleissopimuksen] 8 artiklan 7 kohdan (josta on tullut 11 artiklan 2 kohta) ja sen selittävien huomautusten kanssa, että katsotaan, että kun [TIR-yleissopimuksen] 8 artiklan 1 ja 2 kohdassa mainitut määrät erääntyvät, tulliviranomaisten on nyt käsiteltävän kaltaisessa tapauksessa mahdollisuuksien mukaan vaadittava maksua suoraan korvausvelvolliselta TIR-carnet'n haltijalta ennen vaatimuksen esittämistä takaajayhdistykselle?

3) Onko katsottava, että vastaanottaja, joka on hankkinut tavaran tai jolla on hallussaan tavara, joka tiedetään toimitetun TIR-carnet'lla suoritetulla kuljetuksella mutta jonka osalta ei ole todettu, että se olisi esitetty ja ilmoitettu määrätullitoimipaikassa, on jo näiden seikkojen perusteella henkilö, jonka olisi pitänyt tietää, että tavara oli siirretty pois tullivalvonnasta, ja sitä olisi pidettävä [tullikoodeksin] 203 artiklan 3 kohdan kolmannessa luetelmakohdassa tarkoitetulla tavalla yhteisvastuullisena velallisena, kun kyseistä säännöstä tulkitaan yhdessä 213 artiklan kanssa?

4) Mikäli kolmanteen kysymykseen vastataan myöntävästi, estääkö tullihallinnon toimettomuus eli se, että se ei ole vaatinut tältä vastaanottajalta tullivelan maksua, – myös [soveltamisasetuksen] 457 artiklan 2 kohdassa säädetyn – [TIR-yleissopimuksen] 1 artiklan [q] alakohdassa tarkoitetun takaajayhdistyksen vastuun syntymisen?"

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

49 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään, onko unionin tuomioistuin toimivaltainen antamaan ennakkoratkaisun TIR-yleissopimuksen 8 ja 11 artiklan tulkinnasta.

50 Kuten unionin tuomioistuimen vakiintuneesta oikeuskäytännöstä käy ilmi, unionin tekemä kansainvälinen sopimus on SEUT 267 artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdassa tarkoitettu unionin toimielimen toimi, ja mainitun sopimuksen määräykset ovat sen voimaan tultua erottamaton osa unionin oikeusjärjestystä, joten unionin tuomioistuimella on toimivalta antaa ennakkoratkaisu tällaisen sopimuksen tulkinnasta (ks. mm. tuomio 30.4.1974, Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, 3–6 kohta ja tuomio 4.5.2010, TNT Express Nederland, C-533/08, EU:C:2010:243, 60 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

51 Kuten nyt annettavan tuomion 1 ja 3 kohdassa todetaan, TIR-yleissopimus, jonka sopimuspuolia myös kaikki jäsenvaltiot ovat, hyväksyttiin yhteisön puolesta asetuksella N:o 2112/78 ja se tuli voimaan yhteisön osalta 20.6.1983.

52 Erityisesti TIR-yleissopimuksen 8 ja 11 artiklan määräysten, joihin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin viittaa kysymyksessään, osalta on muistutettava, että mainitut määräykset koskevat pääasiallisesti takaajayhdistysten vastuuta tuontitullien ja -verojen maksun osalta TIR-toimenpidettä koskevien sääntöjenvastaisuuksien tapauksessa ja edellytyksiä, joiden mukaisesti toimivaltaiset tulliviranomaiset voivat vedota tällaiseen vastuuseen. Tällaisilla määräyksillä pyritään siten pääasiallisesti turvaamaan tullien kantaminen helpottamalla samalla tavaroiden ulkoista passitusta koskevia tullitoimenpiteitä.

53 Edellä esitetyn perusteella unionin tuomioistuin on toimivaltainen tulkitsemaan TIR-yleissopimuksen 8 ja 11 artiklaa, jotka ovat tullialaa koskevia määräyksiä, joiden ulottuvuudesta se on sitä paitsi jo antanut ennakkoratkaisuja (ks. mm. tuomio 23.9.2003, BGL, C-78/01, EU:C:2003:490, 47 ja 70 kohta; tuomio

5.10.2006, komissio v. Saksa, C-105/02, EU:C:2006:637, 80 ja 82 kohta; tuomio 5.10.2006, komissio v. Belgia, C-377/03, EU:C:2006:638, 67–70, 86 ja 88 kohta ja tuomio 14.5.2009, Internationaal Verhuisen Transportbedrijf Jan de Lely, C-161/08, EU:C:2009:308, 34–36 kohta).

54 Ensimmäiseen kysymykseen on näin ollen vastattava, että unionin tuomioistuin on toimivaltainen antamaan ennakkoratkaisun TIR-yleissopimuksen 8 ja 11 artiklan tulkinnasta.

Toinen kysymys

55 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toisella kysymyksellään pääasiallisesti, onko soveltamisasetuksen 457 artiklan 2 kohtaa, kun sitä luetaan yhdessä TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohdan kanssa, tulkittava siten, että pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa tulliviranomaiset ovat täyttäneet niille jälkimmäisessä määräyksessä asetetun velvoitteen vaatia mahdollisuuksien mukaan kyseisten tuontitullien ja -verojen maksua TIR-carnet'n haltijalta, joka on suoraan korvausvelvollinen henkilö, ennen takaajayhdistykselle esitettävää vaatimusta.

56 Aluksi on muistutettava, että takaajayhdistyksen oikeuksia ja velvollisuuksia säännellään sekä TIR-yleissopimuksella, unionin lainsäädännöllä että mainitun yhdistyksen kyseisen jäsenvaltion kanssa tekemällä takaussopimuksella, johon sovelletaan kansallista oikeutta (ks. vastaavasti tuomio 5.10.2006, komissio v. Belgia, C-377/03, EU:C:2006:638, 84 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

57 Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisukysymyksellä pyritään määrittämään ne toimenpiteet, jotka toimivaltaisten tulliviranomaisten on toteutettava TIR-carnet'n haltijaa, joka on suoraan korvausvelvollinen henkilö TIR-toimenpidettä koskevasta sääntöjenvastaisuudesta johtuvien tullien ja verojen maksusta, kohtaan ennen kuin ne voivat jatkaa näiden määrien perimistä takaajayhdistykseltä.

58 TIR-yleissopimukseen sisältyy erityisesti tätä kysymystä koskeva määräys, joka on näin ollen otettava huomioon ensisijaisesti. Mainitun yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohdassa näet määrätään, että toimivaltaisten viranomaisten on mahdollisuuksien mukaan ”vaadittava [kyseisten määrien] maksu suoraan korvausvelvolliselta henkilöltä tai henkilöiltä ennen takaajayhdistykselle esitettävää vaatimusta”.

59 Unionin lainsäädännön osalta on huomattava, että vaikka sekä tullikoodeksiin että soveltamisasetukseen sisältyy säännöksiä, joilla TIR-yleissopimuksessa määrätty järjestelmä sisällytetään mainittuun lainsäädäntöön, ja niissä täsmennetään tiettyjä kyseisen järjestelmän soveltamista koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä, mainituissa säännöksissä ei täsmennetä mitään konkreettisia toimenpiteitä, joita toimivaltaisten viranomaisten on toteutettava voidakseen vaatia kyseisten määrien maksua suoraan korvausvelvollisilta henkilöiltä ennen takaajayhdistykselle esitettävää vaatimusta.

60 Vaikka näet soveltamisasetuksen 457 artiklan 2 kohdassa, johon ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin viittaa kysymyksessään, vahvistetaan selvästi periaate, jonka mukaan takaajayhdistys on vastuussa sen tullivelan maksusta, jonka vakuudeksi takaus on annettu, mainittuun säännökseen ei sisälly mitään menettelyä koskevaa mainintaa edellytyksistä, joiden nojalla vaatimus voidaan esittää tällaiselle takaajayhdistykselle.

61 Edellä esitetyn perusteella nyt käsiteltävässä asiassa on tutkittava ainoastaan TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohdan ulottuvuutta.

62 Mainitun määräyksen tulkinnasta on todettava, että unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kansainvälistä sopimusta on tulkittava ottamalla huomioon sen sanamuoto sekä sen tavoitteet. Valtiosopimusoikeutta koskevan 23.5.1969 tehdyn Wienin yleissopimuksen 31 artiklassa sekä valtioiden ja kansainvälisten järjestöjen välistä tai kansainvälisten järjestöjen välistä

sopimusoikeutta koskevan 21.3.1986 tehdyn Wienin yleissopimuksen 31 artiklassa, joissa on vastaava yleisen kansainvälisen tapaoikeuden ilmaus, täsmennetään tältä osin, että valtiosopimusta on tulkittava vilpittömässä mielessä ja antamalla valtiosopimuksessa käytetyille sanonnoille niille kuuluvassa yhteydessä niiden tavallinen merkitys, sekä valtiosopimuksen tarkoituksen ja päämäärän valossa (tuomio 10.1.2006, IATA ja ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, 40 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

63 Nyt käsiteltävässä asiassa on todettava heti aluksi, että TIR-yleissopimuksen liitteeseen 6 sisältyy selittäviä huomautuksia, joissa, kuten kyseisen yleissopimuksen 43 artiklassa täsmennetään, on tämän yleissopimuksen eräiden määräysten tulkintoja. TIR-yleissopimuksen 51 artiklassa puolestaan määrätään, että mainitun yleissopimuksen liitteet ovat sen erottamaton osa. Mainitun yleissopimuksen liitteeseen 6 sisältyvien selittävien huomautusten johdannon ii kohdasta käy ilmi, että selittävillä huomautuksilla ei muuteta yleissopimuksen määräyksiä vaan ainoastaan tarkennetaan määräysten sisältöä, tarkoitusta ja soveltamisalaa.

64 Lisäksi pääasian tosiseikkojen tapahtuma-ajan perusteella nyt käsiteltävässä asiassa on otettava huomioon TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohtaan liittyvä selittävä huomautus, sellaisena kuin se on toistettu nyt annettavan tuomion 16 kohdassa. Koska sitä vastoin mainitun yleissopimuksen 11 artiklan 2 kohtaan liittyvää selittävää huomautusta – sellaisena kuin se oli voimassa 13.9.2012 lukien ja sellaisena kuin se on toistettu nyt annettavan tuomio 19 kohdassa –, johon ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on samoin viitannut kysymyksessään, ei voida soveltaa ajallisesti, sitä ei voida ottaa huomioon pääasiassa.

65 TIR-yleissopimuksen – joka on laadittu englanniksi, ranskaksi ja venäjäksi ja jonka kaikki kolme kieliversiota ovat todistusvoimaisia – 8 artiklan 7 kohdan sanamuodosta on todettava aluksi, että tässä määräyksessä määrätään, että kun saman yleissopimuksen 8 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetut tullit ja verot erääntyvät, toimivaltaisten viranomaisten on mahdollisuuksien mukaan ”vaadittava maksu” suoraan korvausvelvolliselta henkilöltä tai henkilöiltä ennen takaajayhdistykselle esitettävää ”vaatimusta”.

66 On todettava, että TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohdan ranskankielisessä versiossa käytetty ilmaisu ”requérir le paiement” ja sen englanninkielisessä versiossa käytetty ilmaisu ”require payment” [”vaadittava maksu”] eivät ole selviä eivätkä yksiselitteisiä, erityisesti niiden konkreettisten toimien luonteen osalta, joita kyseisten toimivaltaisten viranomaisten on toteutettava.

67 TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohtaan liittyvässä selittävässä huomautuksessa puolestaan täsmennetään, että toimenpiteisiin, joita toimivaltaiset viranomaiset toteuttavat maksun perimiseksi, on kuuluttava ”ainakin” ”ilmoitus siitä, ettei TIR-toimenpidettä ole päätetty, ja/tai maksuvaatimuksen toimittaminen TIR-carnet’n haltijalle”.

68 Vaikka mainitussa selittävässä huomautuksessa annetaan siten ymmärtää selvemmin kuin TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohdan sanamuodossa, että velan perimiseksi suoraan maksuvelvolliselta henkilöltä saattaa tarvittaessa riittää se, että tälle on osoitettu ilmoitus siitä, ettei TIR-toimenpidettä ole päätetty, ja/tai maksuvaatimus, on kuitenkin niin, että kun otetaan huomioon, että mainitussa selittävässä huomautuksessa käytetään termiä ”ainakin”, on yhä selvitettävä, voiko 8 artiklan 7 kohdassa asetetun säännön noudattaminen edellyttää, että toimivaltaiset tulliviranomaiset toteuttavat tällä tavoin asetettuja vähimmäisvaatimuksia pidemmälle meneviä toimenpiteitä, ja jos näin on, millä edellytyksillä.

69 Edellä esitetystä seuraa, että pelkästään TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohdan tai tähän määräykseen liittyvän selittävän huomautuksen sanamuodon perusteella ei voida määrittää, mitä konkreettisia toimia tulliviranomaisten on toteutettava velasta suoraan maksuvelvollista henkilöä kohtaan täyttääkseen niille mainitussa 8 artiklan 7 kohdassa asetetun velvoitteen.

70 Tämän jälkeen viimeksi mainitun määräyksen asiayhteydestä on todettava, että tämän määräyksen tulkitsemiseksi sitä on tutkittava suhteessa yleissopimuksen yleiseen rakenteeseen, jonka osa se on, sekä suhteessa yleissopimuksen kaikkiin määräyksiin (ks. vastaavasti tuomio 30.4.1974, Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, 10 kohta).

71 Tässä yhteydessä on muistutettava ensinnäkin, että TIR-yleissopimuksen 4 artiklassa määrätään, että yleissopimuksessa käyttöön otetussa TIR-menettelyssä kuljetettavista tavaroista ei makseta eikä talleteta vienti- tai tuontitulleja eikä vienti- ja tuontiveroja välitullitoimipaikoissa.

72 Kuten unionin tuomioistuin on jo korostanut, mainitussa yleissopimuksessa vaaditaan näiden helpotusten soveltamiseksi muun muassa, että kuljetukset tapahtuvat niiden yhdistysten takaamina, jotka sopimuspuolet ovat hyväksyneet TIR-yleissopimuksen 6 artiklan määräysten mukaisesti (ks. vastaavasti tuomio 23.9.2003, BGL, C-78/01, EU:C:2003:490, 5 kohta).

73 Lisäksi TIR-yleissopimuksen 6 artiklan 1 kohdasta käy ilmi, että yhdistykselle voidaan myöntää valtuutus antaa TIR-carnet'ita ja tämä valtuutus voidaan pysyttää voimassa erityisesti sillä edellytyksellä, että kyseinen yhdistys noudattaa mainitun yleissopimuksen liitteen 9 ensimmäisessä osassa mainittuja vähimmäisehtoja ja -vaatimuksia. Näihin ehtoihin ja vaatimuksiin kuuluvat, kuten käy ilmi mainitun ensimmäisen osan 1 kohdan f alakohdan iii ja v alakohdasta, yhtäältä mainitun yhdistyksen sitoumus varmistaa jatkuvasti ja erityisesti ennen kuin se pyytää lupaa henkilöiden hyväksymiselle TIR-menettelyyn, että nämä henkilöt täyttävät tämän liitteen 9 toisen osan mukaiset vähimmäisehdot ja -vaatimukset, ja toisaalta sitoumus taata vastuunsa vakuutusyhtiön, vakuutusyhdistyksen tai rahalaitoksen avulla.

74 Hyväksynnän saaneelta yhdistykseltä vaaditun takauksen tarkoituksena on siten varmistaa, että toimivaltaiset tulliviranomaiset voivat periä tehokkaasti maksamatta jätetyt tullit ja verot, niiden perimistä samalla helpottamalla, kun nyt annettavan tuomion 71 kohdassa mainittuja helpotuksia on käytetty väärin, saattamalla mainittu yhdistys vastuuseen sille TIR-menettelyn soveltamisen yhteydessä kuuluvien velvoitteiden asianmukaisesta täyttämisestä.

75 Tästä seuraa erityisesti, että TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohdassa määrättyä vaatimusta, jonka mukaan kyseisten määrien maksua on ensin vaadittava suoraan korvausvelvolliselta henkilöltä, ei voida tulkita siten, että tämän vaatimuksen konkreettinen soveltaminen saisi aikaan vaaran, että kyseiset tullit ja verot voitaisiin menettää. Mainittu vaatimus ei voi myöskään johtaa siihen, että toimivaltaiselle tulliviranomaiselle asetettaisiin liiallisia menettelyllisiä velvoitteita, joissa ei otettaisi mitenkään huomioon takaajayhdistykselle TIR-menettelyn soveltamisessa kuuluvaa vastuuta ja jotka eivät olisi yhteensopivia edellisessä kohdassa mainitun, kyseisen tullivelan perimisen helpottamista koskevan päämäärän kanssa.

76 Jos toimivaltaiselta tulliviranomaiselta edellytettäisiin, että sen on ensin käytettävä kaikkia perintäkeinoja, jotka sillä on suoraan velasta korvausvelvollisia henkilöitä kohtaan, mikä pakottaisi sen tapauksesta riippuen nostamaan kanteita tuomioistuimissa ja aloittamaan täytäntöönpanoa koskevia menettelyjä tällaisia mahdollisesti muihin jäsenvaltioihin tai, kuten pääasiassa, kolmanteen valtioon sijoittautuneita henkilöitä vastaan, vaarana olisi ensinnäkin, kun otetaan huomioon tällaisiin toimenpiteisiin kuluva aika, ettei mainittu viranomainen voisi enää periä kyseisiä määriä, joista takaajayhdistys on vastuussa. Tässä yhteydessä on näet erityisesti otettava huomioon määräajat, joiden kuluessa maksuvaatimus on esitettävä takaajayhdistykselle TIR-yleissopimuksen 11 artiklan 2 kohdan nojalla.

77 Toiseksi tällaisesta vaatimuksesta seuraisi, että tulliviranomainen velvoitettaisiin toteuttamaan mahdollisesti erittäin raskaita toimenpiteitä, jotka eivät vaikuta yhteensopivilta sen seikan kanssa, että tullien ja verojen tallettamisen – josta luovutaan TIR-yleissopimuksen 4 artiklan nojalla –

tarkoituksena olisi ollut nimenomaan mahdollistaa se, ettei mainitun viranomaisen täydy toteuttaa tällaisia toimenpiteitä, eivätkä kyseisessä yleissopimuksessa määrätyn, tulliviranomaisten ja takaajayhdistysten välisen vastuunjaon kanssa.

78 Lisäksi kyseisestä vaatimuksesta aiheutuisi myös huomattava vaara siitä, että kyseisen viranomaisen on velasta suoraan korvausvelvollisen henkilön maksukyvyttömyystapauksessa vastattava lopullisesti pakkoperinnästä aiheutuneista, mahdollisesti korkeista kuluista.

79 Toiseksi TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 1 kohdasta käy ilmi, että takaajayhdistykset sitoutuvat takaussopimuksella maksamaan suoraan korvausvelvollisten henkilöiden suoritettaviksi erääntyvät tullit, ja ne ovat tältä osin velvollisia maksamaan tällaiset määrät yhteisvastuullisesti niiden henkilöiden kanssa, jotka ovat vastuussa edellä mainituista maksuista, vaikka toimivaltaisten viranomaisten pitääkin saman artiklan 7 kohdan nojalla mahdollisuuksien mukaan vaatia maksua suoraan korvausvelvolliselta henkilöltä tai henkilöiltä ennen takaajayhdistykselle esitettävää vaatimusta (ks. vastaavasti tuomio 5.10.2006, komissio v. Belgia, C-377/03, EU:C:2006:638, 86 kohta).

80 Kuten julkisasiamies on pääasiallisesti todennut ratkaisuehdotuksensa 44 kohdassa, tämäntyyppinen vastuu tarkoittaa, että takaajayhdistys on itse velallinen kyseisten määrien osalta yhdessä suoraan korvausvelvollisten henkilöiden kanssa. Yhteisvastuun luonteesta seuraa lisäksi, että kukin velallinen on vastuussa velan koko määrästä ja että velkojalla on lähtökohtaisesti vapaus vaatia mainitun velan maksua yhdeltä tai useammalta valitsemaltaan velalliselta (ks. vastaavasti tuomio 18.5.2017, Latvijas dzelzceļš, C-154/16, EU:C:2017:392, 85 kohta).

81 Kun otetaan huomioon tällainen takaajayhdistyksellä tulliviranomaista kohtaan oleva yhteisvastuu, TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohdassa määrätty vaatimus, jonka mukaan kyseisten määrien maksua on vaadittava suoraan korvausvelvolliselta henkilöltä, ei voida tulkita siten, että se johtaisi tilanteeseen, jossa takaajayhdistyksen vastuu olisikin lopulta pääasiallisesti täysin toissijainen suoraan korvausvelvollisen henkilön vastuuseen nähden. Näin olisi kuitenkin, jos tämän vaatimuksen seurauksena olisi, että toimivaltaisella tullihallinnolla olisi velvollisuus jatkaa velan perimistä suoraan korvausvelvolliselta henkilöltä täytäntöönpanovaiheeseen saakka.

82 TIR-yleissopimuksen tavoitteista on todettava lopuksi, että sen johdanto-osasta käy ilmi, että sopimuspuolet halusivat mainitun yleissopimuksen tehdessään ”helpottaa kansainvälistä maantiekulkuneuvoilla tapahtuvaa tavarankuljetusta”, ja ne katsoivat, että ”kuljetusolosuhteiden parantaminen on yksi olennaisista tekijöistä sopimuspuolten välisen yhteistyön kehittämisessä”, ja ilmoittivat ”kannattavansa kansainvälisen kuljetuksen hallintomuodollisuuksien yksinkertaistamista ja yhdenmukaistamista, erityisesti rajoilla”.

83 Mainitulla yleissopimuksella, jonka nimestä jo käy ilmi, että kyseessä on tulliyleissopimus, perustetun TIR-järjestelmän päämääränä on erityisesti, kuten päätöksen 2009/477 johdanto-osan toisessa perustelukappaleessa todetaan, mahdollistaa tavaroiden kuljetus kansainvälisessä passitusmenettelyssä siten, että siihen kohdistuu kuljetuksen aikana mahdollisimman vähän tulliviranomaisten toimenpiteitä, ja se, että vaaditut vakuudet on melko helppo saada kansainvälisen takausketjun ansiosta.

84 Jos TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohtaa tulkittaisiin siten, että siinä velvoitetaan toimivaltainen tulliviranomainen käyttämään kaikkia perintäkeinoja velasta suoraan korvausvelvollisia henkilöjä kohtaan ennen kuin se voi vaatia näiden määrien maksua takaajayhdistykseltä, heikennettäisiin tasapainoa, joka vallitsee yhtäältä TIR-yleissopimuksen 4 artiklassa myönnettyjen helpotusten ja toisaalta näiden helpotusten soveltamista koskevan yhden keskeisen edellytyksen eli takaajayhdistykselle kuuluvan erityisen vastuun välillä.

85 Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 48 kohdassa, tällaisella tulkinnalla vaarannettaisiin näin ollen TIR-yleissopimuksen tavoite helpottaa kansainvälistä maantiekulkuneuvoilla tapahtuvaa tavarankuljetusta.

86 Kaiken edellä esitetyn perusteella TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohtaa, luettuna yhdessä mainittuun määräykseen liittyvän selittävän huomautuksen kanssa, on tulkittava siten, että tulliviranomainen täyttää velvoitteensa vaatia maksua suoraan korvausvelvolliselta henkilöltä, kun se täyttää kyseisestä selittävästä huomautuksesta johtuvat vähimmäisvaatimukset.

87 Nyt käsiteltävässä asiassa on kiistatonta, että toimivaltaiset tulliviranomaiset ilmoittivat TIR-carnet'n haltijalle siitä, ettei TIR-toimenpidettä ollut päätetty, ja vaativat sitä maksamaan nämä velat ennen pääasiassa kyseessä olevien velkojen pakkoperintää Aebtrilta koskevan päätöksen tekemistä 5.9.2012, joten TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohtaan liittyvästä selittävästä huomautuksesta johtuvat vähimmäisvaatimukset on täytetty ainakin mainitun TIR-carnet'n haltijan osalta. Mainitut tulliviranomaiset menivät nyt käsiteltävässä asiassa jopa mainittuja vähimmäisvaatimuksia pidemmälle, koska vaadittuaan maksua takaajayhdistykseltä ne esittivät toimivaltaisille veroviranomaisille vielä TIR-carnet'n haltijaa vastaan aloitettavaa pakkoperintää koskevan pyynnön.

88 Näissä olosuhteissa toiseen kysymykseen on vastattava, että TIR-yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohtaa on tulkittava siten, että pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa tulliviranomaiset ovat täyttäneet mainitussa määräyksessä asetetun velvoitteen vaatia kyseisten tuontitullien ja -verojen maksua mahdollisuuksien mukaan TIR-carnet'n haltijalta, joka on suoraan korvausvelvollinen henkilö, ennen takaajayhdistykselle esitettävää vaatimusta.

Kolmas kysymys

89 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kolmannella kysymyksellään, onko tullikoodeksin 203 artiklan 3 kohdan kolmatta luetelmakohtaa ja 213 artiklaa tulkittava siten, että se, että vastaanottaja on hankkinut tavaran tai sillä on hallussaan tavara, jonka se tiesi toimitetun TIR-carnet'lla, ja se, että ei ole osoitettu, että tämä tavara on esitetty ja ilmoitettu määrätullitoimipaikassa, riittävät sellaisenaan siihen, että voidaan katsoa, että tällainen vastaanottaja tiesi tai sen olisi kohtuudella pitänyt tietää, että kyseinen tavara oli siirretty pois tullivalvonnasta ensin mainitussa säännöksessä tarkoitetulla tavalla siten, että mainitun vastaanottajan on katsottava olevan jälkimmäisen säännöksen nojalla yhteisvastuussa tullivelasta.

90 Aluksi on muistutettava, että TIR-yleissopimuksen 1 artiklan o alakohdasta käy ilmi, että TIR-carnet'n haltijalla on velvollisuus esittää maantiekulkuneuvo, ajoneuvoyhdistelmä tai kontti yhdessä lastin ja sitä koskevan TIR-carnet'n kanssa tarkastettavaksi lähtötullitoimipaikassa, välitullitoimipaikassa ja määrätullitoimipaikassa.

91 TIR-yleissopimus ei kuitenkaan ole esteenä sille, että jokin sen sopimuspuoli säätää lainsäädännössään, että muut henkilöt kuin TIR-carnet'n haltija voivat myös olla suoraan korvausvelvollisia tämän yleissopimuksen 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen tuontitullien ja -verojen osalta. Viimeksi mainitussa määräyksessä näet mainitaan monikossa ”henkilö[t], jotka ovat vastuussa – – maksuista” ja joiden kanssa takaajayhdistys voi olla yhteisvastuussa velvollinen maksamaan nämä määrät, kun taas mainitun yleissopimuksen 8 artiklan 7 kohdassa puolestaan viitataan siihen, että kyseisiä määriä koskeva maksu on vaadittava ”suoraan korvausvelvolliselta henkilöltä tai henkilöiltä”.

92 Unionin oikeuden osalta tässä yhteydessä on erityisesti muistutettava, että tullikoodeksin 203 artiklan 1 kohdan mukaan tuontitullivelka syntyy, kun tuontitullien alainen tavara siirretään säännösten vastaisesti pois tullivalvonnasta (tuomio 20.1.2005, Honeywell Aerospace, C-300/03, EU:C:2005:43, 18 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

93 Kuten unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä käy ilmi, mainitussa säännöksessä esiintyvän tullivalvonnasta pois siirtämisen käsitteen on katsottava käsittävän kaikki toimenpiteet tai laiminlyönnit, joiden seurauksena toimivaltainen tulliviranomainen hetkellisestikin estyy pääsemästä käsiksi tullivalvonnan alaiseen tavaraan ja toteuttamasta tullikoodeksin 37 artiklan 1 kohdan mukaisia tarkastustoimia (tuomio 20.1.2005, Honeywell Aerospace, C-300/03, EU:C:2005:43, 19 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

94 Näin on tilanteessa, jossa pääasian tavoin ulkoiseen passitusmenettelyyn TIR-carnet'lla asetetun lähetyksen lähtötoimipaikka on todennut, että tätä lähetystä ei ole esitetty määrätoimipaikassa ja että kyseiseen lähetykseen sovellettavaa TIR-menettelyä ei ole päätetty (ks. analogisesti tuomio 20.1.2005, Honeywell Aerospace, C-300/03, EU:C:2005:43, 20 kohta).

95 Korvausvelvollisista henkilöistä on muistutettava aluksi, että unionin lainsäätäjä on tullikoodeksin voimaantulosta alkaen pyrkinyt vahvistamaan tyhjentävästi tullivelallisina olevien henkilöiden määrittämistä koskevat edellytykset (tuomio 17.11.2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, 12 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

96 Kun tullivelka on syntynyt siksi, että tavarat on siirretty säännösten vastaisesti pois tullivalvonnasta, henkilöt, joiden voidaan katsoa olevan velallisia tästä tullivelasta, luetellaan tullikoodeksin 203 artiklan 3 kohdassa, jossa eritellään neljä mahdollisten tullivelallisten ryhmää.

97 Näihin kuuluvat tullikoodeksin 203 artiklan 3 kohdan kolmannen luetelmakohdan mukaan tavaraa hankkineet tai hallussaan pitäneet henkilöt, jotka tavaran hankkiessaan tai vastaanottaessaan ovat tienneet taikka joiden olisi tällöin kohtuudella pitänyt tietää tavaran olleen siirretty pois tullivalvonnasta.

98 Kuten nyt annettavan tuomion 44 ja 45 kohdasta käy ilmi, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin, joka viittaa tiettyihin asiakirjoihin, joiden alkuperää tai laatimispäivää ei ole täsmennetty, katsoo, että niistä voidaan päätellä ainoastaan, että vastaanottaja tiesi tai tämän olisi pitänyt tietää pääasiassa kyseessä olevia tavaroita vastaanottaessaan, että ne oli kuljetettu TIR-carnet'lla. Kyseisen tuomioistuimen mukaan näiden samojen asiakirjojen perusteella ei sitä vastoin voida osoittaa, että kyseiset tavarat on esitetty määrätullitoimipaikassa.

99 Tässä yhteydessä on todettava heti aluksi, että toisin kuin ennakkoratkaisupyynnössä todetaan lähtökohtana päättelylle, jonka perusteella ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii tullikoodeksin 203 artiklan 3 kohdan kolmannen luetelmakohdan ulottuvuutta, mainitun tullikoodeksin 96 artiklan 2 kohtaa ei voida missään tapauksessa tulkita siten, että tavaroiden vastaanottajalla, joka tiesi tavaroita vastaanotettaessa, että ne oli kuljetettu TIR-carnet'lla, saamatta takeita siitä, että ne on esitetty määrätullitoimipaikassa, olisi tämän viimeksi mainitun säännöksen nojalla velvollisuus esittää itse nämä tavarat mainitussa tullitoimipaikassa.

100 Tullikoodeksin 96 artiklan 2 kohtaa ei näet sovelleta tapauksessa, jossa tavaroiden liikkuminen tapahtuu TIR-carnet'lla.

101 Kuten tullikoodeksin 91 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdasta käy ilmi, ulkoisessa passitusmenettelyssä olevien tavaroiden liikkuminen voi tapahtua joko ”yhteisön ulkoisessa passitusmenettelyssä” tai ”TIR-carnet'lla”.

102 Tullikoodeksin 96 artikla on, kuten käy ilmi otsikosta, jonka alla se on, yhteisön ulkoista passitusta koskeva erityissäännös.

103 Tästä seuraa yhtäältä, että TIR-carnet'lla kuljetettujen tavaroiden vastaanottajan ei voida katsoa olevan tullikoodeksin 203 artiklan 3 kohdan neljännessä luetelmakohdassa tarkoitettu henkilö, jonka on täytettävä velvollisuudet, jotka johtuvat sen tullimenettelyn käyttämisestä, johon tavara on asetettu.

104 Tästä seuraa toisaalta, että tullikoodeksin 96 artiklan 2 kohdalla ei ole mitään merkitystä selvitettäessä, voiko tavaran vastaanottaja olla pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa tullikoodeksin 203 artiklan 3 kohdan kolmannen luetelmakohdan nojalla tullivelan velallinen.

105 Nyt annettavan tuomion 97 kohdassa on muistutettu viimeksi mainitusta säännöksestä, että sen sanamuodon perusteella on katsottava, että tällainen velallisen asema on osoitettu, kun tavaran vastaanottaja on hankkinut tavaran tai sillä on hallussaan tavara ja kun se tavaran hankkiessaan tai vastaanottaessaan tiesi tai sen olisi kohtuudella pitänyt tietää tavaran olleen siirretty pois tullivalvonnasta. Tullikoodeksin 203 artiklan 3 kohdan kolmas luetelmakohta koskee siten henkilöä, joka syyllistymättä tullivelan aiheuttaneeseen tavaran siirtämiseen säännösten vastaisesti pois tullivalvonnasta ja olematta itse velvollinen tekemään tulliselvitystä on kuitenkin ollut mukana säännösten vastaisessa tullivalvonnasta siirtämisessä joko sitä ennen tai välittömästi sen jälkeen hankkimalla tai pitämällä hallussaan tavaran (ks. analogisesti tuomio 25.1.2017, Ultra-Brag, C-679/15, EU:C:2017:40, 22 kohta).

106 Tullikoodeksin 203 artiklan 3 kohdan kolmannessa luetelmakohdassa asetetussa toisessa edellytyksessä edellytetään konkreettisesti, että vastaanottaja tavaran hankkiessaan tai vastaanottaessaan tiesi tai tämän olisi kohtuudella pitänyt tietää, että kyseistä tavaraa ei ollut esitetty määrätullitoimipaikassa ja että tästä syystä mahdollisesti kannettavia tulleja ja veroja ei ollut maksettu. Tullikoodeksin 203 artiklan 3 kohdan kolmannessa luetelmakohdassa tarkoitetuksi ”velalliseksi” määritteleminen edellyttää siten sellaisten edellytysten täyttymistä, jotka perustuvat subjektiivisiin arviointiperusteisiin eli siihen, että henkilöt, luonnolliset henkilöt tai oikeushenkilöt, ovat osallistuneet tietoisesti säännösten vastaisesti tullivalvonnasta pois siirrettyjen tavaroiden hankintaan tai hallussapitoon (ks. analogisesti tuomio 3.3.2005, Papismedov ym., C-195/03, EU:C:2005:131, 40 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

107 Koska kyseinen edellytys koskee toteamuksia tosiseikoista, unionin tuomioistuinten ja kansallisten tuomioistuinten välisessä toimivallanjaossa on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen asiana tutkia, täyttyykö se tietyssä yksittäistapauksessa (ks. analogisesti tuomio 17.11.2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, 21 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

108 Tätä tarkoitusta varten kyseisten tuomioistuinten asiana on lähtökohtaisesti suorittaa niiden käsiteltäväksi saatetun asian olosuhteiden kokonaisarviointi (ks. analogisesti tuomio 17.11.2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, 23 kohta) ottaen huomioon erityisesti kaikki tiedot, jotka olivat vastaanottajan käytettävissä tai jotka hänellä olisi kohtuudella pitänyt olla muun muassa sopimusvelvoitteidensa takia (ks. analogisesti tuomio 17.11.2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, 25 kohta), sekä tarvittaessa kokemuksen, joka mainitulla vastaanottajalla on taloudellisena toimijana TIR-carnet’lla kuljetettujen tavaroiden maahantuonnin alalla.

109 Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii erityisesti, riittääkö se, että vastaanottaja on hankkinut tavaran tai sillä on hallussaan tavara ja että se on tätä tavaraa vastaanottaessaan saamiensa tai allekirjoittamiensa asiakirjojen perusteella tiennyt tai sen olisi pitänyt tietää, että tavara oli kuljetettu TIR-carnet’lla, mutta tämän lisäksi ei ole osoitettu, että tavara on esitetty ja ilmoitettu määrätullitoimipaikassa, sellaisenaan siihen, että voidaan katsoa, että mainittu vastaanottaja on tullikoodeksin 203 artiklan 3 kohdan kolmannessa luetelmakohdassa tarkoitetulla tavalla tiennyt tai sen olisi kohtuudella pitänyt tietää, että tavara on siirretty pois tullivalvonnasta.

110 Jos mainittua säännöstä tulkittaisiin edellä selostetulla tavalla, tämä johtaisi lähtökohtaisesti siihen, että pelkästään siitä seikasta, että vastaanottaja tietää tai sen on kohtuudella pitänyt tietää, että sen vastaanottamat tavarat on kuljetettu TIR-carnet’lla, pääteltäisiin kumoamattoman olettaman avulla, että vastaanottaja tiesi tai sen oli pitänyt tietää, että mainittua tavaraa ei ollut esitetty määrätullitoimipaikassa, mikäli tästä on kyse.

111 Tällainen tulkinta, joka ei ole yhteensopiva tullikoodeksin 203 artiklan 3 kohdan kolmannessa luetelmakohdassa vahvistettujen subjektiivisten edellytysten kanssa, ei vastaa nyt annettavan tuomion 95 kohdassa mieliin palautettua unionin lainsäätäjän tahtoa, jona on vahvistaa tyhjentävästi tullivelan velallisina olevien henkilöiden määrittämistä koskevat edellytykset, eikä mainitun säännöksen sanamuotoa eikä tavoitetta (ks. analogisesti tuomio 23.9.2004, Spedition Ulustrans, C-414/02, EU:C:2004:551, 39, 40 ja 42 kohta).

112 Tässä asiayhteydessä on erityisesti korostettava, että minkään TIR-yleissopimuksen määräyksen tai unionin säännöstön tarkoituksena tai vaikutuksena ei ole asettaa TIR-carnet'lla kuljetettujen tavaroiden vastaanottajille henkilökohtaista velvollisuutta varmistua siitä, että sille toimitetut tavarat on esitetty määrätullitoimipaikassa.

113 Kaiken edellä esitetyn perusteella kolmanteen kysymykseen on vastattava, että tullikoodeksin 203 artiklan 3 kohdan kolmatta luetelmakohtaa ja 213 artiklaa on tulkittava siten, että se, että vastaanottaja on hankkinut tavaran tai sillä on hallussaan tavara, jonka se tiesi toimitetun TIR-carnet'lla, ja se, että ei ole osoitettu, että tämä tavara on esitetty ja ilmoitettu määrätullitoimipaikassa, eivät riitä sellaisenaan siihen, että voidaan katsoa, että tällainen vastaanottaja tiesi tai sen olisi kohtuudella pitänyt tietää, että kyseinen tavara oli siirretty pois tullivalvonnasta ensin mainitussa säännöksessä tarkoitetulla tavalla siten, että mainitun vastaanottajan on katsottava olevan jälkimmäisen säännöksen nojalla yhteisvastuussa tullivelasta.

Neljäs kysymys

114 Kuten neljännen kysymyksen sanamuodosta käy ilmi, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on esittänyt sen vain siltä varalta, että unionin tuomioistuin vastaisi kolmanteen kysymykseen myöntävästi. Koska siihen on vastattu kieltävästi, neljättä kysymystä ei ole tutkittava.

Oikeudenkäyntikulut

115 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (toinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Unionin tuomioistuin on toimivaltainen antamaan ennakkoratkaisun TIR-carnet'isiin merkittyjen tavaroiden kansainvälisestä kuljetuksesta tehdyn tulliyleissopimuksen, joka allekirjoitettiin Genevessä 14.11.1975 ja hyväksyttiin Euroopan talousyhteisön puolesta 25.7.1978 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 2112/78, sellaisena kuin se on muutettuna, ja julkaistiin konsolidoituna 28.5.2009 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2009/477/EY, 8 ja 11 artiklan tulkinnasta.**

2) **TIR-carnet'isiin merkittyjen tavaroiden kansainvälisestä kuljetuksesta tehdyn tulliyleissopimuksen, joka hyväksyttiin yhteisön puolesta asetuksella N:o 2112/78, sellaisena kuin se on muutettuna, ja julkaistiin konsolidoituna päätöksellä 2009/477, 8 artiklan 7 kohtaa on tulkittava siten, että pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa tulliviranomaiset ovat täyttäneet mainitussa määräyksessä asetetun velvoitteen vaatia kyseisten tuontitullien ja -verojen maksua mahdollisuuksien mukaan TIR-carnet'n haltijalta, joka on suoraan korvausvelvollinen henkilö, ennen takaajayhdistykselle esitettävää vaatimusta.**

3) **Yhteisön tullikoodeksista 12.10.1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92, sellaisena kuin se on muutettuna 20.11.2006 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 1791/2006, 203 artiklan 3 kohdan kolmatta luetelmakohtaa ja 213 artiklaa on tulkittava siten, että se, että vastaanottaja on hankkinut tavaran tai sillä on hallussaan tavara, jonka se tiesi toimitetun TIR-carnet'lla, ja se, että ei ole osoitettu, että tämä tavara on esitetty ja ilmoitettu määrätullitoimipaikassa, eivät riitä sellaisenaan siihen, että voidaan katsoa, että tällainen vastaanottaja tiesi tai sen olisi kohtuudella pitänyt tietää, että kyseinen tavara oli siirretty pois tullivalvonnasta ensin mainitussa säännöksessä tarkoitetulla tavalla siten, että mainitun vastaanottajan on katsottava olevan jälkimmäisen säännöksen nojalla yhteisvastuussa tullivelasta.**

Allekirjoitukset