

Versiune anonimată

Traducere

C-279/19 - 1

Cauza C-279/19

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

3 aprilie 2019

Instanța de trimitere:

Court of Appeal (Regatul Unit)

Data deciziei de trimitere:

19 martie 2019

Recurenți:

Commissioners for Her Majesty's Revenue and Customs

Intimat:

WR

MARȚI, 19 MARTIE 2019

ÎN FAȚA COURT OF APPEAL [CURTEA DE APEL]

[*omissis*]

ÎNTRE

COMMISSIONERS FOR HER MAJESTY'S REVENUE AND CUSTOMS

[*omissis*]

RECURENȚI

[*omissis*] - și-

WR

INTIMAT

CA URMARE a recursului introdus de recurenți

ȘI DUPĂ ascultarea reprezentanților recurenților și ai intimatului

SE DISPUNE DUPĂ CUM URMEAZĂ:

1. Se respinge recursul formulat de recurenți împotriva hotărârii pronunțate de Upper Tribunal [Tribunalul Superior, Regatul Unit] cu privire la amenda aplicată intimatului în temeiul anexei 41 la Legea finanțelor din 2008.
2. Se suspendă recursul formulat de recurenți împotriva hotărârii pronunțate de Upper Tribunal în legătură cu decizia de plată a accizelor emisă împotriva intimatului în temeiul articolului 13 alineatele (1) și (2) din Regulamentul privind produsele accizabile (deținerea, transportul și punctele de control) din 2010 în așteptarea unei decizii a Curții de Justiție a Uniunii Europene cu privire la trimiterea preliminară anexată la prezenta ordonanță.
3. [omissis]

[omissis]

ÎN FAȚA COURT OF APPEAL [CURTEA DE APEL]

[omissis]

CIVIL DIVISION [SECȚIA CIVILĂ]

**CHEMATĂ SĂ SE PRONUȚE ASUPRA RECURSULUI FORMULAT ÎN
FAȚA UPPER TRIBUNAL**

**(TAX AND CHANCERY CHAMBER) [TRIBUNALUL SUPERIOR
(CAMERA FISCALĂ ȘI A CANCELARIEI)]**

ÎNTRE:

COMMISSIONERS FOR HM REVENUE & CUSTOMS

Recurenti

și

WR

Intimat

**CERERE DE DECIZIE PRELIMINARĂ ÎN TEMEIUL
ARTICOLULUI 267 DIN TRATATUL PRIVIND FUNCȚIONAREA
UNIUNII EUROPENE**

ÎNTREBĂRILE PRELIMINARE

1. O persoană (denumită în continuare „P”) care se află în posesia fizică a produselor accizabile la momentul când accizele devin exigibile pentru produsele respective în statul membru B datorează această acciză în temeiul articolului 33 alineatul (3) din Directiva 2008/118/CE (denumită în continuare „directiva”) în cazurile în care persoana respectivă:
 - a nu avea niciun interes legal sau generator de beneficii față de produsele accizabile;
 - b transporta produsele accizabile, în schimbul unei plăți, în numele unor terți, între statul membru A și statul membru B; și
 - c cunoștea faptul că produsele în a căror posesie se afla sunt produse accizabile, însă nu cunoștea și nu avea motive să suspecteze că accizele deveniseră **[OR. 2]** exigibile pentru respectivele produse în statul membru B la momentul sau anterior momentului în care acestea au devenit astfel exigibile?

2. Răspunsul la întrebarea 1 este diferit în cazul în care P nu cunoștea că produsele aflate în posesia sa erau unor produse accizabile?

Introducere

3. Prezenta trimitere își are originea în cadrul căii de atac introduse cu privire la o decizie de plată a accizelor emisă de HMRC împotriva lui WR. Situația de fapt poate fi descrisă după cum urmează:
4. În data de 6 septembrie 2013, funcționarii UKBA [Autoritatea pentru controlul frontierelor, Regatul Unit] au oprit la Dover Easter Docks un vehicul greu de marfă (denumit în continuare „VGM”) condus de WR. Respectivul VGM era încărcat cu 26 de paleți cu bere. WR a prezentat funcționarilor UKBA o scrisoare de trăsură în care se menționa că produsele sunt însoțite de un document administrativ electronic cu un anumit ARC [cod de referință administrativ] precizat. De asemenea, scrisoarea de trăsură indica faptul că expeditorul este un antrepozit vamal din Germania, iar destinatarul este Seabrook Warehousing Ltd, un antrepozit vamal din Regatul Unit. În consecință, documentația era conformă cu produsele transportate în regim suspensiv de accizare.
5. Cu toate acestea, s-a constatat că numărul ARC menționat pe scrisoarea de trăsură fusese deja utilizat pentru un transport anterior de bere către Seabrooks. În consecință, contrar documentației însoțitoare, încărcătura nu era transportată în regim suspensiv de accizare. Astfel, atunci când produsele au sosit în Regatul Unit, acciza a devenit exigibilă în acest stat.
6. HMRC a emis împotriva lui WR:
 - a O decizie de plată a accizelor în valoare de 22 779 de lire sterline în conformitate cu articolul 13 alineatele (1) și (2) din Regulamentul privind produsele accizabile (deținerea, transportul și punctele de control din 2010);
 - b O amendă în cuantum de 4 897,48 de lire sterline, în temeiul anexei 41 la Legea finanțelor din 2008. **[OR. 3]**
7. WR a contestat decizia de plată a accizelor (și amenda) la First-tier Tribunal (Tax Chamber) [Tribunalul de Primă Instanță (Camera Fiscală), Regatul Unit] (denumit în continuare „FTT”).

FTT

8. FTT a făcut următoarele constatări ale situației de fapt:
 - a WR este un șofer de camion cu experiență, care a fost angajatul unei societăți de transport în perioada 2009-2013 și care se consideră lucrător care desfășoară o activitate independentă începând din 2013

(fiind înregistrat ca atare la autoritățile fiscale abia în 2015). WR era plătit în numerar, fără deduceri (punctul 43). În cursul anului 2014, el a fost de acord să lucreze pentru o întreprindere denumită din câte a înțeles „Kells”, în schimbul sumei de 250 de lire sterline pe săptămână, dacă nu depășea două sau trei zile de muncă, sau al sumei de 350-360 de lire sterline, dacă depășea această normă. Nu s-a încheiat niciun contract scris și a fost plătit în numerar, fie în persoană, fie cu sume de bani ascunse în parcare de camioane pentru a le ridica (punctul 44).

- b WR mergea în parcare de camioane și prelua o remorcă fără încărcătură, pe care o conducea la o parcare securizată din Calais, făcând schimb acolo cu o remorcă încărcată cu produsele ce urmau să fie aduse în Regatul Unit. Documentația aferentă încărcăturii o găsea într-un tub, pe partea laterală a remorcii; analiza documentația, care consta într-o scrisoare de trăsură și o dispoziție de livrare, pentru a lua cunoștință de natura produselor pe care le transporta, precum și de destinația acestora (punctul 45). În mediul în care lucra WR, aceste aranjamente neoficiale nu erau considerate neobișnuite, implicând șoferi de camion angajați ocazional (indiferent dacă circumstanțele justificau această concluzie sau nu) și plătiți în numerar, fără nicio documentație care să fundamenteze aceste înțelegeri, care nu erau interesați să îi identifice pe cei care îi angajau serviciile și care rămâneau anonimi, din perspectiva HMRC (punctul 63).
- c În data de 6 septembrie 2013, WR a preluat un transport de bere destinat unui antrepozit fiscal, Seabrook, în Regatul Unit. WR, prin urmare, știa că transportul constă în produse accizabile. WR a fost oprit de funcționarii UK Border Force [Poliția de frontieră, Regatul Unit] să intre pe teritoriul Regatului Unit. Scrisoarea de trăsură pe care a prezentat-o avea un număr de referință ARC (punctele 45-46). Funcționarii UK Border Force au verificat în sistemul EMCS [Sistemul de informatizare a circulației și a controlului produselor supuse accizelor] și au constatat că numărul ARC respectiv [OR. 4] era aferent unui transport anterior de bere la același antrepozit (punctul 47). Funcționarii poliției de frontieră au confiscat vehiculul și produsele accizabile. WR a informat persoana care îi atribuise sarcina de a colecta produsele, „Des”, despre cele întâmplate și a fost preluat la Dover. I s-au plătit banii pentru săptămâna respectivă și nu a mai avut legătură cu Des.
- d WR nu a fost complice la tentativa de contrabandă. El era controlat de persoanele care organizau introducerea clandestină a produselor, iar aceste persoane era cele care exercitau controlul legal și *de facto* asupra produselor la momentul confiscării lor. WR nu avea niciun interes propriu cu privire la produsele respective, singurul său interes era să urmeze instrucțiunile privind colectarea și livrarea acestora și să fie remunerat modest pentru serviciile sale în acest sens. De asemenea,

el nu era nici proprietarul vehiculului. Nu pot fi identificate cu certitudine persoanele aflate în spatele tentativei de contrabandă și nu se poate confirma participarea premeditată (punctul 58);

- e Singurele informații pe care le deținea WR erau cele incluse în documentația pe care a ridicat-o atunci când a preluat produsele și, la prima vedere, această documentație era conformă cu transportul produselor în regim suspensiv de accizare. WR nu avea niciun mijloc de a verifica dacă numărul ARC menționat în scrisoarea de trăsură fusese utilizat sau nu (punctul 61). Documentele respective nu cuprindeau niciun element care să îi trezească suspiciuni și nu avea acces la sistemul EMCS (punctul 62).
 - f În consecință, WR trebuia considerat un „agent nevinovat” (punctul 64);
 - g HMRC nu a făcut niciun demers real de a afla cine este proprietarul vehiculului sau cine s-a aflat în spatele tentativei de contrabandă (punctele 52 și 58).
9. FTT a analizat demersurile autorităților naționale, inclusiv hotărârea Court of Appeal [Curtea de Apel, Regatul Unit] în cauza *Taylor and Wood v R* [2013] EWCA Crim 1151 și a concluzionat următoarele:
- a un „agent nevinovat” care se află în posesia fizică a unor produse de contrabandă nu trebuie considerat ca „deținând” acele produse în sensul articolului 13 (punctul 38); **[OR. 5]**
 - (b) *„cunoașterea reală sau prezumată a faptului că se află în posesia fizică a unor produse de contrabandă ar putea fi suficientă pentru a constitui «deținere»... și modifică statutul de «agent nevinovat» al unei astfel de persoane”* (punctul 38);
 - c WR era un agent nevinovat și, prin urmare, nu se poate considera că „deținea” produsele, și nici că „efectua livrarea produselor” în sensul articolului 13 (punctele 60-64);
 - d *„Atragerea răspunderii lui WR în împrejurările pe care le-am constatat ar pune mari probleme de compatibilitate cu scopurile reglementării.”* (punctele 60-64);
10. FTT a admis contestația formulată de WR și a anulat decizia de plată a accizei (și amenda).
11. HMRC a formulat apel împotriva hotărârii pronunțate de FTT la Upper Tribunal (Tax and Chancery Chamber) [Tribunalul Superior (Camera fiscală și a cancelariei)]. Apelul nu a contestat constatările de fapt ale FTT.

Upper Tribunal

12. În data de 8 decembrie 2017, Upper Tribunal a respins apelul formulat de HMRC, menționând în partea relevantă:
- a *„Nu se contestă constatările situației de fapt formulate de FTT. Nici nu ar fi posibil acest lucru. Consecința este că prezentul apel se întemeiază pe teza că WR nu avea cunoștință, nici în mod real, nici prezumat, de tentativa de contrabandă.” (punctul 16)*
 - b *„termenii «livrare» și «deținere», așa cum apar în articolul 13, sunt termeni care apar în directivă (și în Directiva 92/12, care a precedat-o). Aceștia reprezintă noțiuni autonome de drept al Uniunii, cărora trebuie să li se acorde o semnificație care respectă normele Uniunii.” (punctul 50)*
 - c *„Court of Appeal (în cauzele Taylor & Wood și Tatham) a confirmat că o persoană care nu are cunoștință nici în mod real, nici prezumat, nu «deține» produsele în sensul regulamentului. Prin aceasta înțelegem că noțiunile cu sens extins [OR. 6] fac obiectul unei excepții pentru persoanele care sunt considerate «agenți nevinovați»” (punctul 51)*
 - d *Excepția privind agenții considerați nevinovați protejează de răspundere persoanele care nu au cunoștință, nici în mod real, nici prezumat, că produsele pe care le transportă sunt produse pentru care erau datorate (însă nu au fost achitate) accize (a se vedea punctele 54-55).*
 - e *«Apreciem că nu este just, proporțional sau rezonabil să se atribuie răspunderea pentru sustragerea de la plata accizelor șoferilor de VGM care se află în posesia produselor în momentul în care este descoperită evaziunea, dar care nu au deloc cunoștință de activitatea infracțională și nu au fost deloc implicați în aceasta; ei nu realizează că a fost eludată plata taxelor pentru produsele pe care le transportă, și nici nu s-ar putea susține că ar fi trebuit să aibă cunoștință de acest aspect. Nu este nici just, nici proporțional să se atribuie răspunderea respectivilor conducători de autovehicule pentru simplul că se află în posesia produselor la momentul descoperirii fraudei, însă fără a avea cunoștință de cele întâmplate sau premeditate.” (punctul 57)*
 - f *Atribuirea răspunderii unor agenți complet nevinovați ar fi contrară directivei și a legislației naționale (punctul 58).*
13. HMRC a atacat cu recurs hotărârea Upper Tribunal la Court of Appeal.

Court of Appeal

14. Court of Appeal a concluzionat că problema dacă un șofer de camion care nu avea niciun interes cu privire la produsele respective și nu a știut sau nu a avut niciun motiv să creadă că acestea erau accizabile trebuie să răspundă în temeiul directivei pentru plata accizei nu este *acte clair* și trebuie, prin urmare, să adreseze Curții de Justiție a Uniunii Europene o cerere de decizie preliminară. Recursul formulat de HMRC împotriva hotărârii Upper Tribunal care a confirmat hotărârea FTT privind anularea deciziei de plată a accizei a fost, prin urmare, suspendat.
15. Court of Appeal a respins recursul formulat de HMRC împotriva hotărârii Upper Tribunal cu privire la amenda aplicată în temeiul anexei 4 la Legea finanțelor din 2008. [OR. 7]
16. Motivele pe care se întemeiază decizia Court of Appeal sunt menționate în hotărârea pronunțată de aceasta la 19 martie 2019.

Legislația internă

17. Articolul 13 din Regulamentul privind produsele accizabile (deținerea, transportul și punctele de control) din 2010 prevede în părțile relevante:
 - 1) *În cazul în care produsele accizabile deja eliberate pentru consum într-un alt stat membru sunt deținute în scopuri comerciale în Regatul Unit pentru a fi livrate sau utilizate în Regatul Unit, momentul în care acciza devine exigibilă este momentul când aceste produse sunt astfel deținute pentru prima dată.*
 - 2) *În funcție de cazurile menționate la alineatul (1), persoana răspunzătoare de plata accizei este persoana —*
 - (a) *care efectuează livrarea produselor;*
 - (b) *care deține produsele destinate livrării; sau*
 - (c) *căreia îi sunt livrate produsele.*

Dispoziții relevante din dreptul Uniunii

18. Articolul 33 din Directiva 2008/118/CE a Consiliului prevede în partea relevantă:
 1. *Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 36 alineatul (1), în cazul în care produsele accizabile care au fost deja eliberate pentru consum într-un stat membru sunt deținute în scopuri comerciale în alt stat membru pentru a fi livrate sau utilizate pe teritoriul acestuia, produsele în cauză sunt supuse accizelor, iar accizele devin exigibile în acest alt stat membru.*

În sensul prezentului articol, «deținere în scopuri comerciale» înseamnă deținerea de produse accizabile de către o altă persoană decât o persoană privată sau de către o persoană privată în alte scopuri decât pentru uz propriu și transportarea de către aceasta, în conformitate cu articolul 32.

2. *Condițiile de exigibilitate și nivelul accizelor care urmează să fie aplicate sunt cele în vigoare la data la care accizele devin exigibile în acest alt stat membru.*
3. *Persoana plătitoare de accize devenite exigibile este, în cazurile menționate la alineatul (1), persoana care efectuează [OR. 8] livrarea sau deține produsele destinate livrării sau căreia îi sunt livrate produsele în cel de al doilea stat membru.*

Jurisprudența națională

19. Court of Appeal, în hotărârea pronunțată în cauza *R v Tatham* [2014] EWCA Crim 226, la punctul 23, a analizat decizia pronunțată de aceeași instanță în cauza *R v Taylor and Wood* [2013] EWCA Crim 1151, și a confirmat faptul că în această cauză s-a menținut teza potrivit căreia „un curier sau persoană care se află în posesia fizică a produselor fără cunoașterea reală sau prezumată a naturii acestora, sau a accizei datorate pentru acestea, nu poate fi considerat «deținător».” (sublinierea noastră)

20. La punctul 39 din hotărârea *Taylor and Wood*, Court of Appeal a arătat:

„Pentru aceleași motive care au fost deja prezentate pe larg în cadrul interpretării articolului 13 alineatul (1) din Regulamentul [din 2001], atât formularea cât și sensul articolului 7 alineatul (3) [predecesorul articolului 33 din directivă] susțin cu tărie concluzia că o persoană care exercită controlul legal și de facto asupra produselor la momentul la care acciza devine exigibilă trebuie să răspundă pentru plata accizei. Această concluzie se impune cu atât mai mult în cazul în care persoana aflată în posesia efectivă nu cunoaște și nu are motive să cunoască natura (ascunsă a) produselor transportate în cadrul unei activități frauduloase la care nu este parte. Încercarea de stabilire a răspunderii în sarcina unor agenți complet nevinovați precum Heijboer sau Yeardley, mai degrabă decât în sarcina recurenților, nu ar fi de natură să promoveze într-o mai mare măsură obiectivele directivei față de cele ale regulamentului.”

Rezumatul argumentelor invocate de părți

WR [OR. 9]

21. Intimatul susține că [această] abordare a Upper Tribunal (precum și a Court of Appeal în cauzele *Tatham* și *Taylor & Wood*) (și anume, că persoanele care nu au

niciun interes cu privire la produsele transportate și care nu cunosc – și care nu ar fi avut niciun motiv să creadă – că sunt datorate taxe pentru produsele respective nu trebuie să fie obligate la plata accizelor aferente acestor produse) este conformă cu economia și cu scopul directivei, precum și cu principiile mai generale ale dreptului Uniunii (în mod specific, principiul proporționalității și al egalității de tratament).

22. Obiectivul acestei directive este de a asigura funcționarea unui sistem comunitar în care accizele sunt percepute și colectate în mod corespunzător, inclusiv atunci când produsele sunt transportate între statele membre. Cu toate acestea, niciun element din directivă nu indică faptul că acciza respectivă trebuie să fie colectată de la persoanele care nu au niciun interes cu privire produsele transportate și care nu cunosc (și nu ar fi avut niciun motiv să creadă) că produsele respective sunt grevate de taxe neplătite. O astfel de interpretare nu ar fi corespunzătoare și necesară pentru a asigura îndeplinirea obiectivelor urmărite de directivă și, prin urmare, ar încălca principiul proporționalității (a se vedea Hotărârea Fedesa, C-331/88, punctul 13). De asemenea, o astfel de interpretare ar avea potențialul de a cauza haos comercial. Ea s-ar traduce în faptul că un conducător auto care efectuează livrări (de exemplu, în calitate de angajat al DHL), care a ridicat o ladă cu vinuri de la punctul A și a livrat-o în punctul B, (datorită simplului fapt că știe sau că ar fi trebuit să știe pe baza marcajelor aplicate pe colet că acesta conține vinuri) ar deveni răspunzător de plata accizei (și de plata unei amenzi) în cazul în care s-ar dovedi că nu fusese achitată acciza datorată pentru respectiva ladă.
23. În plus, directiva prevede norme specifice în ceea ce privește „neregulile apărute pe parcursul deplasării” produselor accizabile. În mod concret, articolul 38 instituie răspunderea pentru acciza rezultată din producerea unei nereguli în sarcina „oricărei persoane care a participat la neregulă.” Se susține că noțiunea „participat” folosită aici este interpretată ca făcând referire la o persoană care a avut cunoștință sau ar fi trebuit aibă cunoștință de producerea neregulii – participarea sugerează o anumită formă de acțiune în cunoștință de cauză prin raportare la respectiva „neregulă”. O astfel de abordare ar corespunde celei adoptate de Curtea de Justiție a Uniunii Europene în cauzele privind taxa achitată în amonte – a se vedea Hotărârea Kittel/Belgia, C-439/04. Așa cum a constatat FTT în cauza *Williams v HMRC* [2015] UKFTT 0330 (TC) la punctul 103, această interpretare pare să sugereze că, în cazul persoanelor care nu au niciun interes cu privire la produsele respective, răspunderea trebuie să aparțină numai persoanelor care au cunoștință reală sau prezumată cu privire la faptul că participă la o neregulă. [OR. 10]

HMRC

24. HMRC susține că termenii articolelor 8 și 33 din directivă sunt clari [și că noțiunea de persoană care] „deține” sau „care efectuează livrarea” ar trebui să fie interpretată în sensul său obișnuit.

25. Prin conferirea sensului obișnuit acestor termeni din articolele 8 și 33, obiectivul și scopul directivei sunt îndeplinite, adică se asigură faptul (a) că răspunderea cu privire la produsele eliberate pentru consum la care s-a eludat plata accizei este uniformizată pe întreg teritoriul Uniunii și (b) că accizele datorate pentru aceste produse sunt efectiv plătite într-o jurisdicție.
26. În această privință, HMRC consideră că, dacă legislația națională ar exclude răspunderea cu privire la produsele deținute sau livrate de către agenții considerați „nevinovați”, adică de către persoane fizice care dețin sau livrează produse accizabile despre care nu se poate demonstra faptul că au avut cunoștință reală sau prezumată cu privire la faptul că produsele respective sunt introduse ilegal în țară, s-ar facilita astfel eludarea plății accizelor. Acest lucru ar fi posibil deoarece persoanele însărcinate cu transportul produselor pot fi angajate fără a cunoaște sau fără a fi în măsură să identifice proprietarul produselor sau identitatea persoanelor care participă la activitățile de contrabandă.
27. În consecință, singura modalitate de a îndeplini obiectivul și scopul directivei este de a conferi noțiunii de persoană care „deține” sau „care efectuează livrarea” sensul său obișnuit.

DOCUMENT DELIBERÉ