



Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
MICHALA BOBKA,
predstavljeni 18. februarja 2016 *

Zadeva C-80/15

Robert Fuchs AG

proti

Hauptzollamt Lörrach (Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Finanzgericht
Baden-Württemberg)

(Finančno sodišče v Baden-Württembergu (Nemčija))

„Carinska unija in skupna carinska tarifa — Pojem ‚gospodarska uporaba‘ prevoznega sredstva —
Vključitev plačanih letov z inštruktorjem letenja“

I – Uvod

1. V obravnavani zadevi tožeča stranka pred nacionalnim sodiščem, družba Robert Fuchs AG (v nadaljevanju: Fuchs), začasno pripelje helikopterje iz Švice na ozemlje Evropske unije, zato da opravlja usposabljanje za letenje. Bistvo spora pred nacionalnim sodiščem je, ali lahko družba Fuchs zahteva začasno oprostitev plačila carinskih uvoznih dajatev za te helikopterje.
2. Nacionalno sodišče se je osredotočilo na oprostitev dajatev za začasen uvoz prevoznih sredstev. Ta razlog za oprostitev je določen v členu 558(1) Uredbe Komisije (EGS) št. 2454/93, ** s katero se izvaja Uredba (EGS) št. 2913/92 *** (v nadaljevanju: Izvedbena uredba oziroma Carinski zakonik).
3. Da bi lahko ugotovilo, ali je mogoče družbi Fuchs priznati oprostitev, nacionalno sodišče prosi Sodišče za razlago pomena izraza „gospodarska uporaba“ iz člena 555(1)(a) izvedbene uredbe. Nacionalno sodišče zlasti sprašuje, ali je s pojmom „gospodarska uporaba“ zajeta vrsta dejavnosti, ki jo opravlja družba Fuchs, namreč usposabljanje za letenje.

* Jezik izvirnika: angleščina.

** Uredba Komisije (EGS) št. 2454/93 z dne 2. julija 1993 o določbah za izvajanje Uredbe Sveta (EGS) št. 2913/92 o carinskem zakoniku Skupnosti (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 2, zvezek 6, str. 3), kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 2286/2003 z dne 18. Decembra 2003 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 2, zvezek 15, str. 118).

*** Uredba Sveta (EGS) št. 2913/92 z dne 12. oktobra 1992 o carinskem zakoniku Skupnosti (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 2, zvezek 4, str. 307).

II – Pravni okvir

A – Mednarodno pravo

1. Istanbulska konvencija

4. EGS je pristopila h Konvenciji o začasnem uvozu, sklenjeni 26. junija 1990 (v nadaljevanju: Istanbulska konvencija), s Sklepom Sveta 93/329/EGS.**** V skladu s členom 34 te konvencije sta angleško in francosko besedilo Istanbulske konvencije enako verodostojni.

5. Člen 1(a) Priloge C k Istanbulski konvenciji opredeljuje „prevozna sredstva“ kot „vsako plovilo [...], vozilo na zračni blazini, zrakoplov, cestna motorna vozila [...] in železniška prevozna sredstva [...]“. Člen 1(b) Priloge C opredeljuje „komercialno uporabo“ kot „prevoz oseb za plačilo ali gospodarski [industrijski] ali komercialni prevoz blaga za plačilo ali brezplačno“.***** Člen 1(c) Priloge C opredeljuje „zasebno uporabo“ kot „prevoz, ki je namenjen izključno zasebni uporabi določene osebe, pri čemer je izključena komercialna uporaba“.*****

B – Pravo Unije

1. Carinski zakonik

6. Člen 137 Carinskega zakonika določa postopek, po katerem je mogoče doseči oprostitev carinskih dajatev za začasni uvoz blaga v Unijo.

7. Pogoji za oprostitev po postopku za začasni uvoz so bili določeni z Izvedbeno uredbo v skladu s členom 141 Carinskega zakonika.

8. Člen 204(1)(a) Carinskega zakonika določa, da carinski dolg nastane, če niso bile izpolnjene obveznosti, ki izhajajo iz uporabe upoštevne carinskega postopka.

2. Izvedbena uredba

9. Člen 232 v povezavi s členom 233 Izvedbene uredbe določa, da se šteje, da so bila „prevozna sredstva iz členov 556 do 561“ prijavljena za začasni uvoz s tem, ko so prestopila carinsko mejo Unije.

**** Sklep Sveta z dne 15. marca 1993 o sklenitvi Konvencije o začasnem uvozu in sprejetju njenih prilog (93/329/EGS) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 2, zvezek 5, str. 3).

***** V angleščini: „the transport of persons for remuneration or the industrial or commercial transport of goods, whether or not for remuneration“ in v francoščini: „l'acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux“.

***** V angleščini: „the transport exclusively for personal use of the person concerned excluding commercial use“ in v francoščini: „l'utilisation par l'intéressé exclusivement pour son usage personnel, à l'exclusion de tout usage commercial“.

10. Poglavje 5 v okviru Naslova III Dela II Izvedbene uredbe ima naslov „Začasni uvoz“. Oddelek 2 tega poglavja ima naslov „Pogoji za popolno oprostitvev uvoznih dajatev“. Oddelek 2 je nato razdeljen v sedem pododdelkov, v vsakem od katerih so navedene različne vrste blaga, ki so morebiti upravičene do oprostitve. Pododdelek 1 oddelka 2 z naslovom „Prevozna sredstva“ zajema člene od 555 do 562. V členu 555(1) so opredeljeni ti izrazi:

„1. V tem pododdelku:

- (a) ‚gospodarska uporaba‘ pomeni uporabo prevoznih sredstev za prevoz oseb za plačilo ali industrijski ali gospodarski prevoz blaga, za plačilo ali brez njega;
- (b) ‚zasebna uporaba‘ pomeni drugo uporabo, kakor je komercialna uporaba prevoznega sredstva;
- (c) ‚notranji promet‘ pomeni prevoz oseb, ki vstopijo, ali blaga, ki se natovori na carinskem območju Skupnosti za izstop ali raztovor na kraju znotraj tega območja.“

11. Člen 558(1) Izvedbene uredbe določa:

„1. Popolna oprostitvev uvoznih dajatev se odobri za cestna, železniška, zračna, pomorska prevozna sredstva in prevozna sredstva po notranjih vodah, kadar:

- (a) so registrirana zunaj carinskega območja Skupnosti na ime osebe s sedežem zunaj tega območja; če pa prevozna sredstva niso registrirana, se lahko šteje, da je zgornji pogoj izpolnjen, kadar so v lasti osebe s sedežem zunaj carinskega območja Skupnosti;
- (b) jih uporablja oseba s sedežem zunaj tega območja brez poseganja v člene 559, 560 in 561; in
- (c) se v primeru komercialne uporabe razen železniških prevoznih sredstev uporabljajo izključno za prevoz, ki se začne ali konča zunaj carinskega območja Skupnosti; kljub temu se lahko uporabljajo v notranjem prometu, kadar tako predpisujejo veljavne določbe na področju prevoza, zlasti določbe o dostopu in izvajanju.“

III – Dejansko stanje, postopek in vprašanje za predhodno odločanje

12. Družba Fuchs je letalsko in vzdrževalno podjetje. Njen sedež je v Švici, vendar ima dovoljenje tudi v Nemčiji. Med drugim opravlja storitve helikopterskih prevozov, zlasti usposabljanje za letenje za zasebnike in poklicne pilote.

13. Hauptzollamt Lörrach (carinski urad v Lörrachu, Nemčija) je z odločbo z dne 13. oktobra 2009 družbo Fuchs oprostil obveznosti pristanka na carinskem letališču („Zollflugplatzzwang“) v zvezi z desetimi posamično navedenimi helikopterji, ki so bili registrirani na ime družbe Fuchs v Švici.

14. Ti helikopterji so v letih 2009 in 2010 leteli na carinsko območje Unije. Helikopterje je pilotiral inštruktor letenja, zaposlen pri družbi Fuchs, ali pilot pripravnik v navzočnosti inštruktorja letenja***** in so pristajali na posebnem letališču Bremgarten (Nemčija). Po vstopu na carinsko območje Unije iz Švice so se opravljali leti za usposabljanje. Ti so se začeli in končali na posebnem letališču Bremgarten, ne da bi se pri tem zapustilo carinsko območje Unije. Nato so helikopterji s posebnega letališča Bremgarten poleteli nazaj v Švico.

***** Po podatkih predložitvenega sodišča so bili helikopterji opremljeni tako, da sta lahko helikopter upravljala pilot in kopilot neodvisno eden od drugega. Tako je bilo očitno pri vseh letih glede na konkretne okoliščine pri usposabljanju.

15. Carinski urad v Lörrachu je z odločbo z dne 23. maja 2011 preklical oprostitev družbe Fuchs obveznosti pristanka na carinskem letališču. Nato je določil dajatve, ki jih je družba Fuchs dolgovala zaradi uporabe helikopterjev za namene usposabljanja.

16. Carinski dolg družbe Fuchs naj bi nastal na podlagi člena 204(1)(a) Carinskega zakonika zaradi kršitve obveznosti, ki izhajajo iz postopka začasnega uvoza. Družba Fuchs naj bi helikopterje uporabljala za gospodarske namene, ne da bi ji bilo izdano ustrezno dovoljenje na podlagi letalske zakonodaje.

17. Carinski urad v Lörrachu je z odločbo z dne 2. aprila 2012 zavrnil ugovor družbe Fuchs zoper naložitev carinskih dajatev kot neutemeljen. Družba Fuchs je to odločbo izpodbijala pred Finanzgericht Baden-Württemberg (finančno sodišče v Baden-Württembergu), kar je privedlo do tega predloga za sprejetje prehodne odločbe.

18. Družba Fuchs je v tožbi pred nacionalnim sodiščem navedla, da so bile izpolnjene zahteve za popolno oprostitev uvoznih dajatev za začasen uvoz prevoznih sredstev. Trdila je, da helikopterji niso bili uporabljeni za gospodarske namene v smislu Izvedbene uredbe, saj niso bili uporabljeni „za prevoz oseb za plačilo ali industrijski ali gospodarski prevoz blaga, za plačilo ali brez njega“. Plačilo, ki so ga plačali piloti pripravniki, je bilo prejet za usposabljanje, ne pa za prevoz.

19. Carinski urad v Lörrachu pa je trdil, da je družba Fuchs gospodarsko uporabljala helikopterje. Po njegovem mnenju je šlo za prevoz oseb za plačilo. Trdil je, da pojem prevoza ni omejen na primere, pri katerih gre za spremembo kraja. Odvisen je namreč od tega, ali so *v prevoznem sredstvu* ljudje.

20. Glede na spor o pomenu „gospodarske uporabe“ je Finanzgericht Baden-Württemberg (finančno sodišče v Baden-Württembergu) s sklepom z dne 17. februarja 2015, ki je v sodno tajništvo Sodišča prispel 20. februarja 2015, prekinilo postopek in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali je treba člen 555(1)(a) Uredbe Komisije (EGS) št. 2454/93 [...] o carinskem zakoniku Skupnosti, kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 2286/93 [...], razlagati tako, da je treba tudi plačljive lete za usposabljanje s helikopterjem, v katerem sta pilot pripravek in inštruktor letenja, šteti za gospodarsko uporabo prevoznega sredstva?“

21. Pisna stališča v tej zadevi so predložile družba Fuchs, Komisija in Italijanska republika. Carinski urad v Lörrachu, tožena stranka v postopku v glavni stvari, pisnih stališč ni predložila. Stranke niso predlagale, naj se opravi obravnava, in ta tudi ni bila opravljena.

IV – Presoja

A – Uvod

22. Sodišče je bilo v bistvu vprašano, ali poučevanje letenja spada v opredelitev „gospodarske uporabe“ v smislu člena 555(1) Izvedbene uredbe (glej del B spodaj).

23. Razlaga tega pojma bo pomembna za ugotovitev, ali je družba Fuchs upravičena do oprostitve carinskih dajatev na podlagi ustreznega pododdela. To Sodišče ni bilo izrecno naprošeno za podajo stališča o tem, ali je družba Fuchs morda upravičena do oprostitve. To je na koncu vprašanje, o katerem bo odločalo nacionalno sodišče. Vendar se bodo s premisleki o pojmu „gospodarska uporaba“ nujno porodila vprašanja glede področja uporabe oprostitve carinskih dajatev v primerih začasnega uvoza „prevoznih sredstev“. Da bom lahko koristno odgovoril na vprašanje predložitvenega sodišča, se mi zdi zato pomembno preučiti tudi to vprašanje (glej del C spodaj).

B – Kaj je „gospodarska uporaba“

24. „Gospodarska uporaba“ je eden od izrazov, opredeljenih v pododdelku Izvedbene uredbe, ki je posvečen popolni oprostitvi uvoznih dajatev za začasen uvoz prevoznih sredstev. Člen 555(1) Izvedbene uredbe določa, da „gospodarska uporaba“ pomeni uporabo prevoznih sredstev za prevoz oseb za plačilo [...]“. *****

25. V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča je treba pomen in obseg izraza določiti v skladu z njegovim običajnim pomenom v vsakdanjem jeziku, pri čemer je treba upoštevati kontekst, v katerem se uporablja, in cilje, ki jim sledi ureditev, katere del je. *****

26. Ob običajnem razumevanju „prevozna sredstva“ vključujejo helikopterje. ***** Zato je bistvo vprašanja, ali družba Fuchs svoje helikopterje uporablja „za prevoz oseb za plačilo“.

27. V uvodu bi pojasnil, da dejstvo, da se leti za usposabljanje začnejo in končajo na istem kraju, očitno ne izključuje takih letov iz pojma „prevoz oseb“. Pri letih za usposabljanje v nekem smislu gre za „prevoz“, saj se ljudje prevažajo. To je potrjeno s sodno prakso Sodišča, ki navaja primere povratnih potovanj, za katere se šteje, da spadajo na področje prevozne politike. ***** Na te zadeve se je mogoče sklicevati po analogiji v okviru carinskih klasifikacij.

28. Podobno – v nasprotju s trditvami družbe Fuchs in Komisije v pisnih stališčih – dejstvo, da se pri upravljanju zrakoplova izmenjujeta študent in inštruktor, ki sta oba člana posadke, ne izključi očitno obstoja prevoza. Mogoče je šteti, da gre pri tem položaju za neobičajen primer, toda dejstvo je, da se ljudje „prevažajo“, saj se vozijo naokoli. *****

29. Vendar se zdi, da izraz „prevoz oseb za plačilo“ tudi ob popolnoma jezikovnem razumevanju ne zajema dejanskega stanja v obravnavani zadevi. Res gre za plačilo, a je to dano izrecno v zameno za usposabljanje za letenje. Povedano drugače, gre za „usposabljanje oseb za plačilo“. „Prevoz“ je zgolj posledica usposabljanja.

30. Prav tako ugotavljam, da bo pilot študent (to se pravi oseba, ki plača plačilo) sam opravil „prevoz“ za del trajanja ali celo celotno trajanje učne ure. To je mogoče bolje razumeti, če štejemo, da so učne ure letenja podobne uram vožnje v avtošolah. Če razmišljamo o urah vožnje v avtomobilu, si jih v nobenem normalnem razumevanju besed ne predstavljamo kot „prevoza oseb za plačilo“, ampak kot „usposabljanje oseb za plačilo“. Enako velja za usposabljanje za letenje.

31. Storitve usposabljanja za letenje, kakršne opravlja družba Fuchs, so zato izvzete iz pojma „gospodarska uporaba“ iz člena 555(1) Izvedbene uredbe.

***** Kot je ugotovilo nacionalno sodišče v točki 14 predloga za sprejetje predhodne odločbe, preostali del opredelitve „[...] ali industrijski ali gospodarski prevoz blaga, za plačilo ali brez njega“ v tej zadevi ni upošteven. S tem se strinjam.

***** Glej na področju carin sodbo Digitalnet in drugi, C-320/11, C-330/11, C-382/11 in C-383/11, EU:C:2012:745, točka 38.

***** Prav tako povsem jasno spada v opredelitev tega pojma v členu 1(a) Priloge C Istanbulske konvencije, ki obsega „vsako plovilo [...], [vključno z] [...] zrakoplov[i]“.

***** Sodba Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, točka 19, in sklepni predlogi generalnega pravobranilca P. Mengozzija v zadevi Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2010:498, točke od 25 do 30; sodba Alpina River Cruises in Nicko Tours, C-17/13, EU:C:2014:191, točka 29. Glej tudi sklepne predloge generalnega pravobranilca M. Szpunarja v združenih zadevah Trijber in Harmsen, C-340/14 in C-341/14, EU:C:2015:505, točke od 30 do 34, ki se strinja, da „prevoz“ ni odvisen od prevažanja od A do B.

***** Rad bi poudaril, da to ne vsebuje ocene, ali ta dejavnost pomeni prevozno storitev. Glej Priročnik o uveljavljanju Direktive o storitvah, ki ga je izdala Komisija. V tem nezavezujočem dokumentu je navedeno, da izjema za prevozne storitve v členu 2(2)(d) Direktive 2006/123/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. decembra 2006 o storitvah na notranjem trgu (v nadaljevanju: Direktiva o storitvah; UL 2006, L 376, str. 36) „ne zajema storitev, ki niso prevozne storitve, kot so storitve avtošol [...]“.

32. O jezikovni razlagi določb prava EU bi morali ob upoštevanju konteksta in namena ponovno razmisliti le, če je besedilo dvoumno.***** V tem primeru je po mojem mnenju besedilo razmeroma jasno in nedvoumno. Če pa bi vseeno morda šteli, da je še vedno deloma nejasno, vodita sistematična in namenska razlaga člena 555(1) do sklepa, da je treba „gospodarsko uporabo“ razlagati tako, da mora biti glavni namen plačljive storitve prevoz.

33. Kar zadeva zgodovinski okvir določbe, se je obseg opredelitve „gospodarske uporabe“ s časom poučno spreminjal.

34. Sprva se je uporabljal izraz „poslovna uporaba“. Ta je bila opredeljena kot „uporaba prevoznega sredstva pri neposrednem opravljanju dejavnosti za plačilo ali finančno korist“.***** Izraz je bil nato nadomeščen s „komercialno [gospodarsko] uporabo“, ki je bila opredeljena kot „uporab[a] prevoznega sredstva za prevoz ljudi ali blaga za plačilo ali v okviru gospodarske dejavnosti podjetja“.***** Obe opredelitvi bi seveda obsegali vrsto dejavnosti usposabljanja za letenje, kakršno opravlja družba Fuchs.

35. Vendar je bila ta opredelitev „gospodarske uporabe“ zožena z Uredbo št. 2286/2003 na besedilo, ki ga danes najdemo v členu 555(1) Izvedbene uredbe (in se uporablja v upoštevnem času). To je bilo narejeno prav zaradi uskladitve z opredelitvijo „komercialne uporabe“ v Istanbulski konvenciji.*****

36. Tako je pred spremembami, ki jih je prinesla Uredba št. 2286/2003, „gospodarska uporaba“ zajemala tri vrste položajev:

- „uporabo prevoznih sredstev za prevoz oseb [...] za plačilo“;
- „uporabo prevoznih sredstev za prevoz blaga [...] za plačilo“;
- „uporabo prevoznega sredstva [...] v okviru gospodarske dejavnosti podjetja“.

37. Tretja, vseobsegajoča kategorija je zajemala vse vrste uporabe prevoznih sredstev v okviru gospodarske dejavnosti (a) za plačilo ali brez plačila in (b) ne glede na namen uporabe.

38. Nasprotno je „gospodarska uporaba“ po spremembah na podlagi Uredbe št. 2286/2003 obsegala le:

- „uporabo prevoznih sredstev za prevoz oseb za plačilo“;
- „uporabo prevoznih sredstev za [...] industrijski ali gospodarski prevoz blaga, za plačilo ali brez njega“.

39. Predvsem so spremembe s področja „gospodarske uporabe“ izključile tretjo, vseobsegajočo kategorijo, „uporabo prevoznih sredstev [...] v okviru gospodarske dejavnosti“.

***** Sodbi ECB/Nemčija, C-220/03, EU:C:2005:748, točka 31, in Carboni e derivati, C-263/06, EU:C:2008:128, točka 48.

***** Člen 1(2)(d) Uredbe Sveta (EGS) št. 1855/89 z dne 14. junija 1989 o začasnem uvozu prevoznih sredstev (UL 1989, L 186, str. 8).

***** Uredba Komisije (ES) št. 993/2001 z dne 4. maja 2001 o spremembi Uredbe (EGS) št. 2454/93 o določbah za izvajanje Uredbe Sveta (EGS) št. 2913/92 o carinskem zakoniku Skupnosti (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 2, zvezek 11, str. 286). Glej člen 1(28), s katerim je bil nadomeščen naslov III te uredbe z (med drugim) členom 555(1). Zaradi celovitosti je mogoče dodati, da je prvotna izvedbena uredba iz leta 1993 vsebovala enako opredelitev „gospodarske uporabe“, ki je v sedanji različici izvedbene uredbe (v prvotni različici izvedbene uredbe je bila opredelitev vsebovana v členu 670). Nenavadno je, da je bila ta opredelitev začasno razširjena z Uredbo Komisije (ES) št. 993/2001, preden je bila ponovno prevzeta z Uredbo Komisije (ES) št. 2286/2003, kar je pojasnjeno v nadaljevanju v točki 35.

***** Uvodna izjava 12 Uredbe Komisije (ES) št. 2286/2003.

40. Zato je mogoče sklepati, da je opustitev te vseobsegajoče kategorije pomenila, da je bil prevoz oseb brez plačila odstranjen iz pojma „gospodarska uporaba“. Vendar je v nasprotju z navedbami predložitvenega sodišča opustitev dodatno zožila področje uporabe „gospodarske uporabe“, saj je namen uporabe povzdignila v upošteveno merilo (glej točko 37 zgoraj).

41. To kaže, da pojem „gospodarske uporabe“ ne zajema vseh položajev, v katerih se opravlja gospodarska dejavnost, v kateri so udeležena prevozna sredstva in v kateri pride do prevoza oseb v širokem smislu. Opredelitev je ožja. Pri njej je treba upoštevati glavni namen dejavnosti. Tako se nanaša na gospodarsko dejavnost, *katere glavni namen je prevoz oseb*.

42. Glavni namen usposabljanja za letenje, kakršno opravlja družba Fuchs, zagotovo *ni* prevoz oseb. Tako kot pri urah vožnje je glavni namen opravljanja in tisto, za kar je dano plačilo, usposabljanje. Prevoz je zgolj posledica. Usposabljanje za letenje, kakršno opravlja družba Fuchs, zato *ne* spada v pojem „gospodarska uporaba“.

43. Glede na navedeno bi na vprašanje predložitvenega sodišča odgovoril takole: plačljivi leti za usposabljanje s helikopterjem, v katerem sta pilot pripravnik in inštruktor letenja, niso „gospodarska uporaba“ prevoznega sredstva v smislu člena 555(1)(a) Izvedbene uredbe.

C – Člen 558(1) Izvedbene uredbe

1. Uvod

44. Člen 555(1) Izvedbene uredbe vsebuje številne opredelitve. Vendar so vsebinski *pogoji* za oprostitev uvoznih dajatev določeni v členu 556 in naslednjih. Samo v nekaterih od teh pogojev so dejansko uporabljeni izrazi, opredeljeni v členu 555(1).

45. Nacionalno sodišče ni izrecno postavilo vprašanj o razlagi člena 558(1) Izvedbene uredbe. Nacionalno sodišče je tisto, ki mora ob polnem poznavanju konkretnega dejanskega stanja v zadevi odločiti, ali je družba Fuchs dejansko upravičena do oprostitve na podlagi te določbe.

46. Kljub temu menim, da je za to, da se koristno odgovori nacionalnemu sodišču, treba pojasniti splošno področje uporabe člena 558(1) Izvedbene uredbe *****¹. Delno je tako zato, ker je Komisija o tem vprašanju predložila podrobna pisna stališča.

2. Obseg oprostitve na podlagi člena 558(1)

47. Člen 558(1)(a), (b) in (c) določa tri pogoje za oprostitev začasnega uvoza prevoznih sredstev. Le eden od teh treh pogojev – člen 558(1)(c) – omenja „komercialno [gospodarsko] uporabo“.

48. Pri gospodarski uporabi prevoznega sredstva je to lahko na podlagi člena 558(1)(c) praviloma upravičeno do oprostitve, le če se prevoz „začne ali konča zunaj carinskega območja Skupnosti“. Vendar to ni nujni pogoj, ki mora biti izpolnjen za upravičenost do *katere koli* oprostitve na podlagi člena 558(1). Ta omejitev se uporablja samo v posebnih primerih, ki spadajo pod točko (c), torej v primerih „komercialne [gospodarske] uporabe“ prevoznega sredstva. Povedano drugače, oprostitev na podlagi člena 558(1) Izvedbene uredbe je mogoče odobriti, če so izpolnjeni pogoji iz točk (a) in (b), ne da bi bila v posameznem primeru točka (c) kakor koli upoštevana.

***** V zvezi s tem glej sodbo AIFA in Ministero della Salute, C-452/14, EU:C:2015:644, točki 33 in 34.

49. Iz razlogov, navedenih v delu IV(B) teh sklepnih predlogov, dejavnost usposabljanja, kakršno opravlja družba Fuchs, *ne* spada v pojem „gospodarska uporaba“. Zato dejstvo, da se te dejavnosti ne „začnejo ali končajo [nujno] zunaj carinskega območja Skupnosti“, ni odločilno za upravičenost do oprostitve iz člena 558(1) Izvedbene uredbe.

50. Komisija v pisnih stališčih trdi, da usposabljanje za letenje ni „gospodarska uporaba“. Vendar v nadaljevanju nato navaja, da usposabljanje za letenje kljub temu ne more biti upravičeno do oprostitve na podlagi člena 558(1). Komisija v obeh primerih trdi, da je tako v bistvu zato, ker glavni namen usposabljanja za letenje, kakršno opravlja družba Fuchs, *ni* prevoz oseb ali blaga.

51. Iz razlogov, ki sem jih že pojasnil, se strinjam s prvo od teh trditev. S tem, kako Komisija razlaga obseg uporabe člena 558(1), pa se ne strinjam iz naslednjih razlogov.

52. Komisija navaja, da je oprostitev na podlagi člena 558(1) Izvedbene uredbe namenjena zgolj za položaje, ko se prevozno sredstvo uporablja *v prevozne namene* (za kar v tej zadevi, kot ugotavlja, ne gre).

53. V zvezi s tem Komisija navaja, da vse različne opredelitve v členu 555(1) Izvedbene uredbe kažejo, da se prevozna sredstva uporabljajo konkretno za namen prevoza. Zato bi morala biti oprostitev na voljo torej le, če je namen zadevne dejavnosti prevoz. Meni, da je ta sklep podprt tudi z uvodno povedjo člena 558(1) Izvedbene uredbe. Nazadnje, Komisija se v podporo trditvi, da se oprostitev začasnega uvoza uporablja samo, če se opravi *konkreten prevoz*, sklicuje na zadevo Siig. *****

54. Te trditve niso prepričljive.

55. Prvič, možnost za oprostitev začasnega uvoza prevoznih sredstev ni izrecno omejena na položaje, ko se prevozno sredstvo uporablja konkretno za prevozne namene. V členu 558(1) Izvedbene uredbe take omejitve ni. Prav tako je ni v drugih različnih razlogih za popolno oprostitev, naštetih v členih od 556 do 561 Izvedbene uredbe. Najti je ni mogoče niti v Istanbulski konvenciji. Zlasti je tudi ni v opredelitvi „prevoznega sredstva“ v členu 1(a) Priloge C k tej konvenciji.

56. Vendar bi bilo tako izrecno, namensko usmerjeno omejitev kljub temu mogoče z lahkoto vstaviti. Taka omejitev je bila vključena v večino drugih razlogov za oprostitev carinskih dajatev v primeru začasnega uvoza. *****

57. Menim, da je neobstoj kakršne koli take izrecne omejitve sam po sebi dovolj, da se zavrne trditev Komisije glede tega vprašanja. Vendar zaradi celovitosti dodajam, da tudi ni mogoče šteti, da je taka omejitev podana implicitno.

58. Prva poved člena 558(1) Izvedbene uredbe se nanaša na „cestna, železniška, zračna, pomorska prevozna sredstva in prevozna sredstva po notranjih vodah“, pri čemer ne obstaja nikakršna funkcionalna ali namenska omejitev. Tudi člen 558(1)(a) in (b) je nevtralen, v njem sta namreč navedeni objektivni merili – kraj registracije in sedeža. Člen 558(1)(c) se sploh ne uporablja, razen v primerih „gospodarske uporabe“ prevoznega sredstva.

***** Sodba Siig, C-272/03, EU:C:2004:805, točka 18.

***** Glej na primer člen 563 Izvedbene uredbe – „za šport“; člen 566 Izvedbene uredbe – [oprostitev,] „namenjena diagnosticiranju ali terapiji“; člen 568 Izvedbene uredbe – „zaradi predstavitve pred komercializacijo“; in člen 569 Izvedbene uredbe – „z namenom, da jih uporabi kot poklicno opremo“.

59. Drugič, Komisija navaja, da se z *opredelitvami* v členu 555(1) predpostavlja, da se prevozna sredstva, ki so v njem omenjena, uporabljajo konkretno za prevoz (v nasprotju, na primer, z uporabo za usposabljanje). Na tej podlagi Komisija sklepa, da *oprostitev* začasnega uvoza prevoznih sredstev na podlagi člena 558(1) zahteva, da se taka prevozna sredstva uporabljajo konkretno za prevoz.

60. S tem se ne strinjam. Opredelitve in razlogov za oprostitve se ne bi smelo mešati.

61. Daljnosežno sklepanje, ki ga predlaga Komisija, bi zahtevalo močno utemeljitev, dokazi v tej zadevi pa so v najboljšem primeru dvoumni.

62. V zvezi s tem ugotavljam:

- kot priznava Komisija, vsebujeta le dve od treh opredelitev v členu 555(1) funkcijsko omejitev. Opredelitev „zasebne uporabe“ je ne. Res je, da je opredelitev „zasebne uporabe“ v angleški različici Istanbulske konvencije domnevno funkcijska. Vendar to ne velja za francosko različico, ki je nevtralna;
- opredelitev „prevoznih sredstev“ v Istanbulski konvenciji je glede funkcije nevtralna. ***** Nasprotno pa so bila v prvotni različici Izvedbene uredbe „prevozna sredstva“ izrecno opredeljena funkcijsko kot „vsako sredstvo, ki se uporablja za prevoz ljudi ali blaga [...]“ ***** (poudarek dodan). Vendar je bila ta opredelitev pozneje opuščena. ***** Če bi Komisija imela prav, bi se njena trditev logično uporabljala za vse razloge za oprostitve začasnega uvoza prevoznih sredstev (ne le za člen 558(1)). *****

63. Tretjič in nazadnje, ne strinjam se s tem, kako Komisija razume sodbo Siig.

64. Zadeva Siig se je nanašala na prevoz blaga po cesti. V delu, ki je upošteven v tej zadevi, se je blago v tisti zadevi prepeljalo z enim vozilom v Unijo, raztovorilo in nato natovorilo na drugo vozilo, s katerim je bilo odpeljano ven iz Unije. Oprostitve je bila zahtevana na podlagi tega, da je šlo za „gospodarsko uporabo“, ki je obsegala prevoz, ki se je začel ali končal zunaj Unije (čeprav sta bili uporabljeni dve različni vozili).

65. Sodišče je presodilo, da v takih primerih ni mogoče zahtevati oprostitve. Razsodilo je, da je „ugodnost začasnega uvoza neposredno odvisna od tega, da zadevno vozilo opravi natančno določen prevoz, pri čemer to vozilo in blago ali osebe, ki se prevažajo, prestopijo zunanjo mejo carinskega ozemlja Skupnosti“. *****

66. Očitno Komisija iz tega sklepa, da zahteva vsakršna oprostitve začasnega uvoza jasno opredeljen „prevoz“ (in ne na primer usposabljanja). Po mojem mnenju je to razumevanje sodbe Siig napačno. Sodišče je v sodbi Siig zahtevalo, da obstaja konkreten „prevoz“. Vendar je bilo tako zato, ker je bil v tisti zadevi eden od pogojev za oprostitve, da se prevoz „začne ali konča zunaj carinskega območja Skupnosti“. *****

***** Člen 1(a) Priloge C k Istanbulski konvenciji.

***** Člen 670 prvotne različice Izvedbene uredbe. Glej opombo 15, v kateri je to natančno pojasnjeno.

***** Vprašljivo je, ali bi se štelo, da je ta omejitev skladna z nevtralno opredelitvijo iz Istanbulske konvencije (glej zgoraj v zvezi z opredelitvijo „gospodarske uporabe“, ki je bila spremenjena prav zato).

***** Jasno je navedeno, da se opredelitve iz člena 555(1) Izvedbene uredbe uporabljajo za celotni pododdelek, v katerem se pojavljajo.

***** Sodba Siig, C-272/03, EU:C:2004:805, točka 18.

***** Sodba Siig, C-272/03, EU:C:2004:805, točka 17.

67. Poleg tega bi se taka zahteva tudi na podlagi člena 558(1) Izvedbene uredbe uporabljala *samo* v primerih, ko se oprostitev zahteva konkretno za „gospodarsko uporabo“. *****

3. Ugotovitev o členu 558(1)

68. Iz razlogov, ki sem jih navedel zgoraj, menim, da oprostitev na podlagi člena 558(1) Izvedbene uredbe za uporabe, ki niso „gospodarske uporabe“, ni omejena na primere, v katerih so upoštevna prevozna sredstva uporabljena prav za prevozne namene.

69. Nazadnje, nacionalno sodišče je tisto, ki mora odločiti, ali je družba Fuchs v tej zadevi upravičena do oprostitve. Pri tem mora nacionalno sodišče zagotoviti spoštovanje splošnih načel prava Unije, vključno z načelom legitimnih pričakovanj in/ali pridobljenih pravic.

70. Glede na predložitveno odločbo je družba Fuchs zaprosila za oprostitev začasnega uvoza in ji je bila ta tudi odobrena. Nato je bila odobritev glede na naravo dejavnosti družbe Fuchs in ob upoštevanju posebne razlage členov 555 in 558 Izvedbene uredbe retroaktivno preklicana. Kot je opozorila Komisija, je morda lahko upoštevna tudi vrsta drugih razlogov za oprostitev, naštetih v Izvedbeni uredbi, čeprav ni jasno, ali bi družba Fuchs izpolnila pogoje zanje. Tudi to so vprašanja, na katera mora odgovoriti nacionalno sodišče.

V – Predlog

71. Glede na navedeno predlagam Sodišču, naj na vprašanje, ki ga je predložilo Finanzgericht Baden-Württemberg (Finančno sodišče v Baden-Württembergu), odgovori:

Plačljivi leti za usposabljanje s helikopterjem, v katerem sta pilot pripravnik in inštruktor letenja, niso „gospodarska uporaba“ prevoznega sredstva v smislu člena 555(1)(a) Uredbe Komisije (EGS) št. 2454/93 z dne 2. julija 1993 o carinskem zakoniku Skupnosti, kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 2286/2003 z dne 18. decembra 2003.

***** Kot je bilo prikazano zgoraj, je v zadevi Siig prav tako šlo za „gospodarsko uporabo“.