



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
MICHALA BOBKA
přednesené dne 18. února 2016¹

Věc C-80/15

**Robert Fuchs AG
proti
Hauptzollamt Lörrach**

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Finanzgericht Baden-Württemberg (finanční soud pro Bádensko-Württembersko, Německo)]

„Celní unie a společný celní sazebník — Pojem ‚obchodní použití‘ dopravního prostředku —
Podřazení placených letů s letovým instruktorem“

I – Úvod

1. V projednávané věci žalobkyně před vnitrostátním soudem, společnost Robert Fuchs AG (dále jen „Fuchs“), dočasně přemísťuje ze Švýcarska na území Evropské unie vrtulníky za účelem poskytování letového výcviku. Podstatou sporu před vnitrostátním soudem je, zda má společnost Fuchs nárok na osvobození od cla v režimu dočasného použití těchto vrtulníků.
2. Vnitrostátní soud se zaměřil na osvobození od cla v režimu dočasného použití dopravních prostředků. Tento důvod osvobození je stanoven v čl. 558 odst. 1 nařízení Komise (EHS) č. 2454/93² (dále jen „prováděcí nařízení“), kterým se provádí nařízení Rady (EHS) č. 2913/92³ (dále jen „celní kodex“).
3. Vnitrostátní soud žádá Soudní dvůr o výklad pojmu „obchodní použití“ uvedeného v čl. 555 odst. 1 písm. a) prováděcího nařízení, aby mohl rozhodnout, zda lze společnosti Fuchs přiznat osvobození. Konkrétně se táže, zda se pojem „obchodní použití“ vztahuje na druh činnosti, kterou vykonává společnost Fuchs, totiž na letový výcvik.

¹ — Původní jazyk: angličtina.

² — Nařízení Komise (EHS) č. 2454/93 ze dne 2. července 1993, kterým se provádí nařízení Rady (EHS) č. 2913/92 ze dne 12. října 1992, kterým se vydává celní kodex Společenství (Úř. věst. L 253, s. 1; Zvl. vyd. 02/06, s. 3), ve znění nařízení Komise (ES) č. 2286/2003, ze dne 18. prosince 2003 (Úř. věst. L 343, s. 1; Zvl. vyd. 02/15, s. 118).

³ — Nařízení Rady (EHS) č. 2913/92 ze dne 12. října 1992, kterým se vydává celní kodex Společenství (Úř. věst. L 302, s. 1; Zvl. vyd. 02/04, s. 307).

II – Právní rámec

A – Mezinárodní právo

1. Istanbulská úmluva

4. K Úmluvě o dočasném použití uzavřené dne 26. června 1990 (dále jen „Istanbulská úmluva“) přistoupilo EHS rozhodnutím Rady 93/329/EHS⁴. Podle článku 34 této úmluvy mají anglické a francouzské znění Istanbulské úmluvy stejnou platnost.

5. Článek 1 písm. a) přílohy C Istanbulské úmluvy definuje „dopravní prostředek“ jako „každé plavidlo [...], vzdušný kluzák, letadlo, motorové silniční vozidlo [...] a železniční vozový park [...]“. V článku 1 písm. b) přílohy C je „obchodní použití“ definováno jako „doprava osob za úplatu nebo průmyslová nebo obchodní doprava zboží za úplatu nebo bez úplaty“⁵. Článek 1 písm. c) přílohy C definuje „soukromé použití“ jako „použití dotyčnou osobou výlučně pro osobní potřebu, s výjimkou veškeré dopravy k obchodnímu použití“⁶.

B – Unijní právo

1. Celní kodex

6. Článek 137 celního kodexu upravuje režim, ve kterém je možné získat osvobození od cla v režimu dočasného použití zboží v EU.

7. Podmínky pro osvobození v režimu dočasného použití stanoví prováděcí nařízení v souladu s článkem 141 celního kodexu.

8. Článek 204 odst. 1 písm. a) celního kodexu stanoví, že celní dluh vzniká nesplněním povinností vyplývajících z použití příslušného celního režimu.

2. Prováděcí nařízení

9. Článek 232 ve spojení s článkem 233 prováděcího nařízení stanoví, že pokud jde o „dopravní prostředky uvedené v článcích 556 až 561“, má se za to, že celní prohlášení s návrhem na propuštění do režimu dočasného použití bylo podáno překročením celní hranice Unie.

4 — Rozhodnutí Rady 93/329/EHS ze dne 15. března 1993 o uzavření Úmluvy o dočasném použití a o přijetí jejích příloh (Úř. věst. L 130, s. 1; Zvl. vyd. 02/05, s. 3).

5 — Anglické znění: „the transport of persons for remuneration or the industrial or commercial transport of goods, whether or not for remuneration“. Francouzské znění: „l'acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux“.

6 — Anglické znění: „the transport exclusively for personal use of the person concerned excluding commercial use“. Francouzské znění: „l'utilisation par l'intéressé exclusivement pour son usage personnel, à l'exclusion de tout usage commercial“.

10. Kapitola 5 hlavy III části II prováděcího nařízení je nadepsána „Dočasné použití“. Oddíl 2 této kapitoly je nadepsán „Podmínky pro úplné osvobození od dovozního cla“. Oddíl 2 je dále rozdělen do sedmi pododdílů, z nichž každý uvádí různé druhy zboží, pro které může být přiznáno osvobození. Pododdíl 1 oddílu 2, nadepsaný „Dopravní prostředky“, obsahuje články 555 až 562. V článku 555 odst. 1 jsou definovány následující výrazy:

„1) Pro účely tohoto pododdílu se rozumí:

- a) ‚obchodním použitím‘ [použití] dopravního prostředku k dopravě osob za úhradu nebo k průmyslové nebo obchodní přepravě zboží jak za úhradu, tak i bezplatně;
- b) ‚soukromým použitím‘ použití dopravního prostředku s vyloučením jakéhokoli obchodního použití;
- c) ‚vnitřní přepravou‘ doprava osob, které na celním území Společenství nastupují do dopravního prostředku a na tomto území z něj opět vystupují, nebo přeprava zboží, které se nakládá a opět vykládá na celním území Společenství.“

11. Článek 558 odst. 1 prováděcího nařízení stanoví:

„1) Úplně osvobozeny od dovozního cla jsou dopravní prostředky pro silniční, železniční, leteckou, námořní a říční dopravu, pokud jsou:

- a) registrovány mimo celní území Společenství na jméno osoby usazené mimo toto území. Nejsou-li však dopravní prostředky registrovány, může být tato podmínka považována za splněnou v případě, že náleží osobě usazené mimo celní území Společenství,
- b) používány osobou usazenou mimo celní území Společenství, aniž jsou dotčeny články 559, 560 a 561,
- c) v případě obchodního použití jiných dopravních prostředků než železničních použity pouze k přepravě, která začíná nebo končí mimo celní území Společenství; pro vnitřní přepravu však mohou být použity v případě, že to umožňují platné právní předpisy upravující dopravu, zejména podmínky přístupu na trh a poskytování dopravních služeb.“

III – Skutkový stav, řízení a předběžné otázky

12. Společnost Fuchs je leteckým a servisním podnikem. Její sídlo se nachází ve Švýcarsku, avšak licenci má i v Německu. V rámci svého podnikání nabízí (mimo jiné) služby v oblasti letů vrtulníkem, zejména letový výcvik pro soukromé osoby a piloty z povolání.

13. Rozhodnutím ze dne 13. října 2009 udělil Hauptzollamt Lörrach (celní úřad v Lörrachu, Německo) společnosti Fuchs výjimku z povinnosti přistát na celním letišti (Zollflugplatzzwang), a to pro deset jednotlivě určených vrtulníků registrovaných ve Švýcarsku na jméno společnosti Fuchs.

14. V letech 2009 a 2010 bylo s těmito vrtulníky létáno na celní území Unie. Vrtulníky byly pilotovány buď letovým instruktorem zaměstnaným společností Fuchs, nebo pilotem ve výcviku za přítomnosti letového instruktora⁷ a přistávaly na zvláštním letišti v Bremgarten (Německo). Po vstupu na celní území EU ze Švýcarska byly prováděny cvičné lety. Začátek i konec těchto letů byl na zvláštním letišti v Bremgarten, vrtulníky přitom neopustily celní území EU. Následně byly tyto vrtulníky pilotovány ze zvláštního letiště v Bremgarten zpět do Švýcarska.

⁷ — Podle informací poskytnutých předkládajícím soudem byly vrtulníky vybaveny tak, že pilot i druhý pilot mohli řídit vrtulník nezávisle na sobě. Tak tomu zřejmě bylo při všech letech s ohledem na konkrétní okolnosti výcviku.

15. Rozhodnutím ze dne 23. května 2011 celní úřad v Lörrachu zrušil výjimku z povinnosti přistát na celním letišti udělenou společnosti Fuchs. Následně této společnosti vyměřil dlužné clo za použití vrtulníků k výcvikovým účelům.

16. Celní dluh společnosti Fuchs údajně vznikl na základě čl. 204 odst. 1 písm. a) celního kodexu porušením povinností vyplývajících z režimu dočasného použití. Podle celního úřadu používala společnost Fuchs své vrtulníky k obchodním účelům, přestože jí nebyla vydána příslušná licence podle právních předpisů v oblasti letectví.

17. Celní úřad v Lörrachu svým rozhodnutím ze dne 2. dubna 2012 zamítl námitku společnosti Fuchs proti uložení cla jako neopodstatněnou. Toto rozhodnutí společnost Fuchs napadla před Finanzgericht Baden-Württemberg (finanční soud pro Bádensko-Württembersko) žalobou, která vedla k projednávané žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce.

18. Společnost Fuchs ve své žalobě před vnitrostátním soudem uvedla, že požadavky pro úplné osvobození od dovozního cla v režimu dočasného použití dopravních prostředků byly splněny. Argumentovala tím, že vrtulníky nebyly využívány k obchodním účelům ve smyslu prováděcího nařízení, neboť nebyly používány „k dopravě osob za úhradu nebo k průmyslové nebo obchodní přepravě zboží jak za úhradu, tak i bezplatně“. Odměna uhrazená piloty ve výcviku byla obdržena za výcvik, nikoliv za dopravu.

19. Celní úřad v Lörrachu na druhou stranu tvrdil, že společnost Fuchs využívala vrtulníky k obchodním účelům. Podle jeho názoru byly osoby dopravovány za úhradu. Argumentoval tím, že pojem „doprava“ se neomezuje na případy, kdy dochází ke změně místa. Rozhodné je to, zda je *dopravní prostředek obsazen osobami*.

20. Ve světle tohoto sporu o význam pojmu „obchodní použití“ rozhodl Finanzgericht, Baden-Württemberg (finanční soud pro Bádensko-Württembersko) usnesením ze dne 17. února 2015, došlým kanceláři Soudního dvora dne 20. února 2015, přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Má být čl. 555 odst. 1 písm. a) nařízení Komise (EHS) č. 2454/93 [...], kterým se provádí celní kodex, ve znění nařízení Komise (ES) č. 2286/2003 [...], vykládán v tom smyslu, že letový výcvik ve vrtulníku, který je poskytován za úhradu a při kterém se ve vrtulníku nachází letový instruktor a pilot ve výcviku, představuje obchodní použití dopravního prostředku?“

21. Písemná vyjádření v projednávané věci předložily společnost Fuchs, Komise a Italská republika. Celní úřad v Lörrachu, žalovaný v původním řízení, písemné vyjádření nepředložil. Ústní část řízení se nekonala, neboť zúčastnění o konání jednání nepožádali.

IV – Posouzení

A – Úvod

22. Soudní dvůr je v podstatě tázán, zda se na letový výcvik vztahuje definice „obchodního použití“ podle čl. 555 odst. 1 prováděcího nařízení (viz níže část B).

23. Výklad tohoto pojmu bude důležitý pro určení, zda společnost Fuchs splňuje podmínky pro osvobození od cla podle příslušného pododdílu. Soudní dvůr není výslovně žádán o posouzení, zda společnost Fuchs podmínky pro osvobození případně splňuje. Rozhodnutí o této otázce musí nakonec učinit vnitrostátní soud. V souvislosti s posuzováním pojmu „obchodní použití“ však budou nevyhnutelně vyvstávat otázky, jež se týkají rozsahu osvobození od cla v případech dočasného použití „dopravních prostředků“. Pro poskytnutí užitečné odpovědi na otázku položenou předkládajícím soudem považuji za důležité zabývat se rovněž touto otázkou (viz níže část C).

B – Význam pojmu „obchodní použití“

24. „Obchodní použití“ patří mezi výrazy definované v pododdílu prováděcího nařízení, který je věnován úplnému osvobození od dovozního cla v režimu dočasného použití dopravních prostředků. Článek 555 odst. 1 prováděcího nařízení uvádí, že „obchodním použitím“ se rozumí [použití] dopravního prostředku k dopravě osob za úhradu [...]“⁸.

25. Podle ustálené judikatury Soudního dvora platí, že význam a dosah pojmu je třeba určit v souladu s jeho obvyklým smyslem v běžném jazyce s přihlédnutím ke kontextu, ve kterém je použit, a k cílům, které sleduje právní úprava, jejíž je součástí⁹.

26. Podle přirozeného chápání zahrnuje pojem „dopravní prostředek“ i vrtulníky¹⁰. Podstata otázky tudíž spočívá v tom, zda společnost Fuchs používá vrtulníky „k dopravě osob za úhradu“.

27. Na úvod je v této souvislosti třeba uvést, že skutečnost, že letové výcviky začínají a končí na stejném místě, neznamená, že se na ně nevztahuje pojem „doprava osob“. Při letových výcvicích se v určitém slova smyslu o „dopravu“ jedná, neboť při nich dochází k přemísťování osob. To potvrzuje i judikatura Soudního dvora, podle které zpáteční cesty spadají do oblasti dopravy¹¹. Obdobně může být na tyto případy odkazováno i v souvislosti s celním zařazením.

28. Podobně na rozdíl od argumentů, které ve svých písemných vyjádřeních uvedly společnost Fuchs a Komise, nelze na základě skutečnosti, že se v řízení letadla střídají pilot ve výcviku s instruktorem, oba jako členové posádky, automaticky vyloučit, že se jedná o dopravu. Takovou situaci lze považovat za neobvyklý případ, nic to ovšem nemění na tom, že osoby jsou „dopravovány“ ve smyslu jejich přemísťování¹².

29. Avšak ani tehdy, chápeme-li text doslova, se nejeví, že by se pojem „doprava osob za úhradu“ vztahoval na skutkový stav v projednávané věci. Dochází zde k uhrazení odměny, ovšem výslovně jako protiplnění za letový výcvik. Jinými slovy, jedná se o „výcvik osob za úhradu“. „Doprava“ je pouze logickým důsledkem výcviku.

8 — Předkládající soud v bodě 14 své žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce poznamenal, že zbývající část definice „[...] nebo k průmyslové nebo obchodní přepravě zboží jak za úhradu, tak i bezplatně“ není v projednávané věci relevantní. S tím souhlasím.

9 — V oblasti cel viz rozsudek ze dne 22. listopadu 2012, Digitalnet a další, C-320/11, C-330/11, C-382/11 a C-383/11, EU:C:2012:745, bod 38.

10 — Vztahuje se na ně bezesporu i definice tohoto pojmu uvedená v čl. 1 písm. a) přílohy C Istanbulské úmluvy, podle které se dopravním prostředkem rozumí „každé plavidlo [...], letadlo“.

11 — Rozsudek Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, bod 19 a stanovisko generálního advokáta Mengozziho ve věci Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2010:498, body 25 až 30, rozsudek Alpina River Cruises a Nicko Tours, C-17/13, EU:C:2014:191, bod 29. Viz rovněž stanovisko generálního advokáta M. Szpunara ve spojených věcech Trijber a Harmsen, C-340/14 a C-341/14, EU:C:2015:505, body 30 až 34, který souhlasí s tím, že definice „dopravy“ nezávisí na tom, zda dochází k přepravě z bodu A do bodu B.

12 — Chtěl bych zdůraznit, že z toho nevyplývá žádné hodnocení toho, zda tato činnost představuje službu v oblasti dopravy. Pro srovnání viz „Příručka Komise k provádění směrnice o službách“. V tomto nezávazném dokumentu se uvádí, že výjimka pro služby v oblasti dopravy uvedená v čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES ze dne 12. prosince 2006 o službách na vnitřním trhu (dále jen „směrnice o službách“; Úř. věst. 2006, L 376, s. 36) se nevztahuje na služby, které nejsou službami v oblasti dopravy jako takové, jako například autoškoly [...]“.

30. Je třeba také poznamenat, že pilot ve výcviku (tedy osoba poskytující úhradu) se sám podílí na „dopravě“ po určitou část, či případně po celou dobu trvání letového výcviku. Pro lepší porozumění považujeme letové výcviky za podobné cvičným jízdám v autoškolě. Cvičné jízdy v autoškolě nejsou obvykle chápány jako „doprava osob za úhradu“, ale jako „výcvik osob za úhradu“. Totéž platí pro letový výcvik.

31. Služby letového výcviku, jako jsou služby poskytované společností Fuchs, jsou tudíž vyloučeny z pojmu „obchodní použití“ podle čl. 555 odst. 1 prováděcího nařízení.

32. Doslovný výklad ustanovení unijního právního předpisu by měl být přezkoumán s ohledem na jeho kontext a účel pouze v případě nejednoznačnosti znění uvedeného ustanovení¹³. Podle mého názoru je znění v projednávané věci poměrně jasné a jednoznačné. Avšak kdyby přetrvávala jakákoliv nejednoznačnost, lze prostřednictvím systematického a teleologického výkladu čl. 555 odst. 1 dospět k závěru, že výraz „obchodní použití“ by měl být vykládán v tom smyslu, že doprava musí být hlavním účelem služeb poskytovaných za úhradu.

33. Pokud jde o historický kontext tohoto ustanovení, obsah definice „obchodního použití“ se v čase měnil názorným způsobem.

34. Původně byl používán výraz „podnikatelské použití“. Tento výraz byl definován jako „použití dopravních prostředků při bezprostředním výkonu činnosti prováděné za úplatu či za účelem dosažení zisku“¹⁴. Následně ho nahradil výraz „obchodní použití“, který byl definován jako „použití dopravního prostředku k dopravě osob nebo zboží za úhradu nebo v rámci hospodářské činnosti podniku.“¹⁵ Obě tyto definice by se zjevně vztahovaly na druh činnosti, kterou je letový výcvik poskytovaný společností Fuchs.

35. Tato definice „obchodního použití“ však byla později zúžena nařízením č. 2286/2003 na znění, které má stávající čl. 555 odst. 1 prováděcího nařízení (a které bylo použitelné v rozhodné době). K této změně došlo výslovně za účelem uvedení této definice do souladu s definicí „obchodního použití“ v Istanbulské úmluvě¹⁶.

36. Před změnami provedenými nařízením č. 2286/2003 se tudíž výraz „obchodní použití“ vztahoval na tři druhy situací:

- „použití dopravního prostředku k dopravě osob [...] za úhradu“;
- „použití dopravního prostředku k dopravě [...] zboží za úhradu“;
- „použití dopravního prostředku [...] v rámci hospodářské činnosti podniku“.

37. Třetí všeobecná kategorie se vztahovala na všechna použití dopravního prostředku při podnikání a) jak za úhradu, tak i bezplatně b) bez ohledu na účel použití.

13 — Rozsudky ECB v. Německo, C-220/03, EU:C:2005:748, bod 31, a Carboni e derivati, C-263/06, EU:C:2008:128, bod 48.

14 — Článek 1 odst. 2 písm. d) nařízení Rady (EHS) č. 1855/89 ze dne 14. června 1989 o dočasném použití dopravních prostředků (Úř. věst. L 186, s. 8).

15 — Nařízení Komise (ES) č. 993/2001 ze dne 4. května 2001, kterým se mění nařízení č. 2454/93 (Úř. věst. L 141, 28. 05. 2001, s. 1; Zvl. vyd. 02/11, s. 286). Viz čl. 1 bod 28 nařízení č. 993/2001, který nahrazuje hlavu III nařízení č. 2454/93 obsahující (mimo jiné) čl. 555 odst. 1. Pro úplnost lze dodat, že původní prováděcí nařízení z roku 1993 obsahovalo stejnou definici pojmu „obchodní použití“, jako je definice ve stávající verzi prováděcího nařízení (v původní verzi prováděcího nařízení se definice nacházela v článku 670). Je matoucí, že tato definice byla dočasně rozšířena nařízením č. 993/2001 a poté byla nařízením č. 2286/2003 navržena původní definice, jak je vysvětleno dále v bodě 35.

16 — Bod 12 odůvodnění nařízení č. 2286/2003.

38. Naproti tomu po změnách provedených nařízením č. 2286/2003 se výraz „obchodní použití“ vztahuje pouze na:

- „použití dopravního prostředku k dopravě osob za úhradu“;
- „použití dopravního prostředku k [...] průmyslové nebo obchodní přepravě zboží jak za úhradu, tak i bezplatně“.

39. Těmito změnami byla z působnosti výrazu „obchodní použití“ vyňata třetí zbytková kategorie zahrnující „použití dopravního prostředku [...] v rámci hospodářské činnosti“.

40. Lze tedy dovodit, že v důsledku zrušení této zbytkové kategorie byla bezplatná doprava osob vyňata z pojmu „obchodní použití“. Nicméně na rozdíl od návrhu předkládajícího soudu, byla tímto zrušením zúžena působnost pojmu „obchodní použití“ i tím, že se podstatným hlediskem stal účel použití (viz bod 37 výše).

41. Z toho vyplývá, že se pojem „obchodní použití“ nevztahuje na *všechny* případy, kdy je provozována hospodářská činnost zahrnující dopravní prostředky a je uskutečněna doprava osob v širokém slova smyslu. Definice uvedeného pojmu je užší. Je třeba přihlídnout k hlavnímu účelu činnosti. Vztahuje se tudíž na hospodářskou činnost, *jejímž hlavním účelem je doprava osob*.

42. Hlavním účelem letového výcviku takového druhu, jaký poskytuje společnost Fuchs, zjevně *není* doprava osob. Stejně jako v případě cvičných jízd v autoškolě, je jejich hlavním účelem výcvik a za něj je také poskytována úhrada. Doprava je pouhým logickým důsledkem. Na druh letového výcviku, který poskytuje společnost Fuchs, se tedy *nevztahuje* pojem „obchodní použití“.

43. S ohledem na výše uvedené navrhuji na otázku položenou vnitrostátním soudem odpovědět takto: letový výcvik ve vrtulníku, který je poskytován za úhradu a při kterém se ve vrtulníku nachází letový instruktor a pilot ve výcviku, nepředstavuje „obchodní použití“ dopravního prostředku ve smyslu čl. 555 odst. 1 písm. a) prováděcího nařízení.

C – Článek 558 odst. 1 prováděcího nařízení

1. Úvod

44. Článek 555 odst. 1 prováděcího nařízení obsahuje několik definic. Nicméně hmotněprávní *podmínky* pro osvobození od dovozního cla jsou stanoveny v článku 556 a následujících. Pouze v některých z těchto podmínek je skutečně použit jeden nebo více výrazů definovaných v čl. 555 odst. 1.

45. Předkládající soud se výslovně netáže na výklad čl. 558 odst. 1 prováděcího nařízení. Je na vnitrostátním soudu, aby na základě plně zjištěného skutkového stavu věci určil, zda společnost Fuchs splňuje, či nesplňuje podmínky pro osvobození stanovené v uvedeném ustanovení.

46. Avšak za účelem poskytnutí užitečné odpovědi vnitrostátnímu soudu považuji za nezbytné vyjádřit se k obecné působnosti čl. 558 odst. 1 prováděcího nařízení¹⁷. Částečně také proto, že Komise předložila k tomuto bodu podrobné písemné vyjádření.

17 — V této souvislosti viz například rozsudek AIFA a Ministero della Salute, C-452/14, EU:C:2015:644, body 33 a 34.

2. Rozsah osvobození podle čl. 558 odst. 1

47. Článek 558 odst. 1 písm. a), b) a c) stanoví tři podmínky pro osvobození v režimu dočasného použití dopravních prostředků. Pouze jedna z těchto tří podmínek – čl. 558 odst. 1 písm. c) – obsahuje odkaz na „obchodní použití“.

48. Článek 558 odst. 1 písm. c) stanoví, že v případě obchodního použití dopravních prostředků jsou podmínky pro osvobození obvykle splněny pouze v případě, že přeprava „začíná nebo končí mimo celní území Společenství“. To však není nezbytná podmínka, která musí být splněna, aby vznikl nárok na *jakékoliv* osvobození podle čl. 558 odst. 1. Toto omezení se použije pouze na zvláštní případy, na něž se vztahuje písmeno c), tedy na případy „obchodního použití“ dopravních prostředků. Jinými slovy, osvobození podle čl. 558 odst. 1 může být poskytnuto v případě, že jsou splněny podmínky podle písmen a) a b), aniž je v daném případě jakkoliv relevantní písmeno c).

49. Z důvodů, které jsem uvedl výše v části B tohoto stanoviska, se na druh činnosti, která spočívá ve výcviku a kterou provozuje společnost Fuchs, *nevztahuje* pojem „obchodní použití“. Skutečnost, že uvedená činnost nemusí nutně „začínat nebo končit mimo celní území Společenství“, tudíž není rozhodující ke splnění podmínek pro osvobození podle čl. 558 odst. 1 prováděcího nařízení.

50. Komise ve svém písemném vyjádření tvrdí, že letový výcvik nepředstavuje „obchodní použití“. Vzápětí však tvrdí, že letový výcvik přesto nemůže splňovat podmínky pro osvobození podle čl. 558 odst. 1. V rámci obou tvrzení uvádí, že je tomu tak v podstatě proto, že hlavním účelem letového výcviku provozovaného společností Fuchs *není* doprava zboží nebo osob.

51. Z již uvedených důvodů s prvním z těchto tvrzení souhlasím. Nesouhlasím však s výkladem Komise, jež se týká oblasti působnosti čl. 558 odst. 1, a to z následujících důvodů.

52. Komise tvrdí, že se osvobození podle čl. 558 odst. 1 prováděcího nařízení vztahuje pouze na případy, kdy je dopravní prostředek používán *pro účely dopravy* (podle jejího názoru se v projednávané věci o takový případ nejedná).

53. Komise v této souvislosti tvrdí, že ze všech jednotlivých definic obsažených v čl. 555 odst. 1 prováděcího nařízení vyplývá, že dopravní prostředky musí být používány specificky pro účely dopravy. Potažmo by proto osvobození mělo být poskytnuto pouze tehdy, je-li účelem příslušné činnosti doprava. Domnívá se, že tento závěr má oporu i v úvodní větě čl. 558 odst. 1 prováděcího nařízení. Konečně Komise na podporu tvrzení, že osvobození v režimu dočasného použití platí pouze, je-li uskutečněna *konkrétní dopravní operace*, odkazuje na rozsudek ve věci Siig¹⁸.

54. Tato argumentace mne nepřesvědčila.

55. Zaprvé osvobození v režimu dočasného použití dopravního prostředku není výslovně omezeno na případy, kdy je dopravní prostředek používán specificky pro dopravní účely. Takové omezení není uvedeno v čl. 558 odst. 1 prováděcího nařízení. Nenalézá se vlastně ani v žádném z dalších důvodů pro úplné osvobození uvedených v člácích 556 až 561 prováděcího nařízení. Není ani uvedeno v Istanbulské úmluvě. Zvláště není obsaženo v definici „dopravního prostředku“ v čl. 1 písm. a) přílohy C této úmluvy.

18 — Rozsudek Siig (C-272/03, EU:C:2004:805), bod 18.

56. Takové výslovné a účelem vymezené omezení by přitom nebylo obtížné zavést. Toto omezení bylo skutečně začleněno do většiny ostatních důvodů pro osvobození od cla v případech dočasného použití¹⁹.

57. Mám za to, že neexistence takového výslovného omezení je sama o sobě dostatečným důvodem pro odmítnutí argumentace předložené Komisí k tomuto bodu. Pro úplnost bych chtěl nicméně dodat, že takové omezení nelze ani dovodit implicitně.

58. První věta čl. 558 odst. 1 uvádí „dopravní prostředky pro silniční, železniční, leteckou, námořní a říční dopravu“ bez jakéhokoli omezení funkce či účelu. Ustanovení čl. 558 odst. 1 písm. a) a b) jsou rovněž neutrální a odkazují na objektivní kritérium, konkrétně na místo registrace a usazení. Článek 558 odst. 1 písm. c) se nepoužije vůbec, s výjimkou případů „obchodního použití“ dopravních prostředků.

59. Zadruhé Komise tvrdí, že *definice* obsažené v čl. 555 odst. 1 předpokládají, že dopravní prostředky v nich uvedené jsou používány specificky k dopravním účelům (na rozdíl například od výukových účelů). Z toho Komise dovozuje, že *osvobození* v režimu dočasného použití dopravních prostředků podle čl. 558 odst. 1 je podmíněno tím, že tyto dopravní prostředky jsou používány výhradně k dopravním účelům.

60. S tím nesouhlasím. Nelze zaměňovat definice a důvody pro osvobození.

61. Dalekosáhlý závěr navrhovaný Komisí by vyžadoval pevné odůvodnění, důkazy v projednávané věci jsou však přinejmenším nejednoznačné.

62. V tomto ohledu podotýkám, že:

- pouze dvě ze tří definic uvedených v čl. 555 odst. 1 obsahují funkční omezení, což uznává i Komise. Definice „soukromého použití“ takové omezení neobsahuje. Je pravda, že definici „soukromého použití“ v anglické verzi Istanbulské úmluvy lze vnímat rovněž jako funkční. Nicméně francouzská verze je neutrální;
- definice „dopravního prostředku“ v Istanbulské úmluvě je neutrální, pokud jde o funkci²⁰. Naproti tomu v původním znění prováděcího nařízení byly „dopravní prostředky“ výslovně definovány funkčním způsobem jako „veškeré prostředky, které slouží k *dopravě osob nebo zboží* [...]“²¹ (kurziva provedena autorem stanoviska). Tato definice však byla následně vypuštěna²². V případě, že by argumentace Komise byla správná, měla by se logicky vztahovat na *všechny* důvody pro osvobození v režimu dočasného použití dopravních prostředků (nejen na čl. 558 odst. 1)²³.

63. Zatřetí a závěrem nesouhlasím s výkladem rozsudku Siig, který poskytla Komise.

64. Věc Siig se týkala silniční přepravy zboží. Pro projednávanou věc je relevantní, že v uvedené věci bylo zboží v rámci EU přepravováno jedním vozidlem, bylo vyloženo a poté naloženo na jiné vozidlo, aby bylo dopraveno mimo EU. Žádost o osvobození byla odůvodněna tím, že se jednalo o „obchodní použití“ zahrnující přepravu, která začala nebo skončila mimo EU (i když za použití dvou různých vozidel).

19 — Viz například článek 563 prováděcího nařízení „ke sportovním účelům“; článek 566 prováděcího nařízení „určena k diagnostickým a terapeutickým účelům“; článek 568 prováděcího nařízení „určené k prezentaci před prodejem“ a článek 569 prováděcího nařízení „se záměrem použít je jako zařízení k výkonu povolání“.

20 — Článek 1 písm. a) přílohy C Istanbulské úmluvy.

21 — Článek 670 původního znění prováděcího nařízení. Viz výše poznámka pod čarou 15, kde je toto podrobně vysvětleno.

22 — Je otázkou, zda by toto omezení bylo považováno za slučitelné s neutrální definicí v Istanbulské úmluvě (viz výše v souvislosti s definicí pojmu „obchodní použití“, která byla pozměněna právě z tohoto důvodu).

23 — Je jasně uvedeno, že definice obsažené v čl. 555 odst. 1 prováděcího nařízení se vztahují na celý pododдіl, ve kterém jsou uvedeny.

65. Soudní dvůr rozhodl, že v takových případech nelze osvobození požadovat. Konstatoval, že „propuštění do režimu dočasného použití přímo závisí na realizaci přesně stanovené přepravy dotčeným vozidlem, a sice přepravy, která zahrnuje překročení vnější hranice celního území Společenství uvedeným vozidlem a přepravovaným zbožím nebo osobami.“²⁴

66. Komise na základě tohoto zřejmě dospěla k závěru, že každé osvobození v režimu dočasného použití je podmíněno uskutečněním přesně stanovené „přepravy“ (nikoliv například výcviku). To je podle mého názoru nesprávný výklad rozsudku Siig. V uvedeném rozsudku Soudní dvůr požadoval uskutečnění specifické „přepravy“. Ovšem proto, že jednou z podmínek pro osvobození v *uvedené věci* bylo, že přeprava „začíná nebo končí mimo celní území Společenství“²⁵.

67. Kromě toho takový požadavek by se podle čl. 558 odst. 1 vztahoval *pouze* na případy, kdy je osvobození požadováno specificky pro „obchodní použití“²⁶.

3. Závěry týkající se čl. 558 odst. 1

68. Z výše uvedených důvodů se nedomnívám, že se osvobození podle čl. 558 odst. 1 prováděcího nařízení pro jiné než „obchodní použití“ omezuje na případy, kdy je příslušný dopravní prostředek používán specificky za účelem dopravy.

69. Konečně vnitrostátnímu soudu přísluší rozhodnout, zda společnost Fuchs splňuje podmínky pro osvobození v projednávané věci. Musí přitom zajistit soulad s obecnými zásadami unijního práva včetně zásad ochrany legitimního očekávání a nabytých práv.

70. Podle předkládacího usnesení společnost Fuchs požádala o osvobození v režimu dočasného použití a toto osvobození jí bylo přiznáno. Následně bylo toto osvobození se zpětnou účinností zrušeno, a to s ohledem na povahu činnosti provozované společností Fuchs a na specifický způsob výkladu článků 555 a 558 prováděcího nařízení. Jak uvedla Komise, relevantních může být i několik dalších důvodů pro osvobození uvedených v prováděcím nařízení, i když není jasné, zda společnost Fuchs splnila podmínky pro jejich uplatnění. Také o těchto otázkách přísluší rozhodnout vnitrostátnímu soudu.

V – Závěry

71. S ohledem na výše uvedené doporučuji, aby Soudní dvůr na předběžnou otázku položenou Finanzgericht, Baden-Württemberg (finanční soud pro Bádensko-Württembersko) odpověděl následovně:

„Letový výcvik ve vrtulníku, který je poskytován za úhradu a při kterém se ve vrtulníku nachází letový instruktor a pilot ve výcviku, nepředstavuje ‚obchodní použití‘ dopravního prostředku ve smyslu čl. 555 odst. 1 písm. a) nařízení Komise (EHS) č. 2454/93 ze dne 2. července 1993, kterým se provádí celní kodex, ve znění nařízení Komise (ES) č. 2286/2003 ze dne 18. prosince 2003.“

24 — Rozsudek Siig, C-272/03, EU:C:2004:805, bod 18.

25 — Rozsudek Siig, C-272/03, EU:C:2004:805, bod 17.

26 — Jak bylo uvedeno výše, věc Siig zahrnovala rovněž „obchodní použití“.