Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (десети състав)

28 юли 2016 година*

„Преюдициално запитване — Митнически съюз — Обща митническа тарифа — Режим на временен внос с освобождаване от мита — Регламент (ЕИО) № 2454/93 — Определени условия за пълното освобождаване от вносни митни сборове — Превозни средства за въздушен транспорт, регистрирани извън митническата територия на Съюза и използвани от лице, установено извън тази територия — Член 555, параграф 1, буква а) — Търговска употреба — Понятие — Използване на хеликоптери, пилотирани от инструктор и курсист, от авиационно училище за платени учебни полети — Изключване“

По дело C-80/15

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Finanzgericht Baden-Württemberg (Съд по финансови дела Баден-Вюртемберг, Германия) с акт от 27 януари 2015 г., постъпил в Съда на 20 февруари 2015 г., в рамките на производство по дело

Robert Fuchs AG

срещу

Hauptzollamt Lörrach,

СЪДЪТ (десети състав),

състоящ се от: F. Biltgen, председател на състава, A. Borg Barthet (докладчик) и E. Levits, съдии,

генерален адвокат: M. Bobek,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

— за Robert Fuchs AG, от U. Lusche, Rechtsanwältin,

— за италианското правителство, от G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от G. Albenzio, avvocato dello Stato,

— за Европейската комисия, от L. Grønfeldt и B.-R. Killmann, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 18 февруари 2016 г.,

* Език на производството: немски.

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на понятието „търговска употреба“ по смисъла на член 555, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕИО) № 2454/93 на Комисията от 2 юли 1993 година за определяне на разпоредби за прилагане на Регламент (ЕИО) № 2913/92 на Съвета за създаване на Митнически кодекс на Общността (ОВ L 253, 1993 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 7, стр. 3), изменен с Регламент (ЕО) № 2286/2003 на Комисията от 18 декември 2003 г. (ОВ L 343, 2003 г., стр. 1) (наричан по-нататък „Регламентът за прилагане“).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между установеното в Швейцария дружество Robert Fuchs AG (наричано по-нататък „Fuchs) и Hauptzollamt Lörrach (Митническа администрация Льорах, Германия) по повод вносните митни сборове, чието заплащане се иска от това дружество за вноса — на територия на Съюза и под режим на временен внос с пълно освобождаване от вносни митни сборове — на хеликоптери, регистрирани в Швейцария и използвани за учебни и тренировъчни полети в Германия.

Правна уредба

Международното право

3 Конвенцията за временния внос, сключена в Истанбул на 26 юни 1990 г. (наричана по-нататък „Истанбулската конвенция“), е одобрена с Решение 93/329/ЕИО на Съвета от 15 март 1993 година относно сключване на Конвенцията за временния внос и приемане на нейните приложения (ОВ L 130, 1993 г., стр. 1 и поправка в ОВ L 289, 1993 г., стр. 40; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 5, стр. 211).

4 Член 1 от приложение B към Истанбулската конвенция гласи следното:

„За целите на настоящото приложение:

а) „превозни средства“ означава:

всички плавателни съдове (включително лихтери и шлепове, независимо дали са бордови или на подводни криле), кораби на въздушна възглавница, самолети, моторни пътни превозни средства (включително велосипеди с мотор, ремаркета, полуремаркета и съчетания на превозни средства) и подвижен железопътен състав; заедно с техните обичайни резервни части, принадлежности и оборудване, пренасяни на борда на превозни средства (включително специално оборудване за товарене, разтоварване, обработка и предпазване на товара);

б) „търговско ползване“ означава:

превоз на хора срещу заплащане, както и производствен или търговски превоз на стоки, независимо дали е срещу заплащане;

в) „частно ползване“ означава:

превоз изключително за лични цели от страна на въпросното лице, изключвайки търговското ползване;

[…]“.

Правото на Съюза

Митнически кодекс

5 Съгласно член 137 от Регламент (ЕИО) № 2913/92 на Съвета от 12 октомври 1992 година относно създаване на Митнически кодекс на Общността (ОВ L 302, 1992 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 5, стр. 58), изменен с Регламент (ЕО) № 82/97 на Европейския парламент и на Съвета от 19 декември 1996 г. (ОВ L 17, 1997 г., стр. 1, наричан по-нататък „Митническият кодекс“):

„Режимът временен внос разрешава ползването на митническата територия на Общността с пълно или частично освобождаване от вносни сборове и без прилагане на мерките на търговската политика, на необщностни стоки, предназначени да бъдат реекспортирани, без да са претърпели изменения, освен нормалното износване при тяхната употреба“.

6 Член 141 от посочения кодекс гласи:

„Случаите и специалните условия, при които може да се разреши режим временен внос с пълно освобождаване от вносни сборове, се определят съгласно процедурата на комитета“.

7 Съгласно член 204, параграф 1, буква а) от същия кодекс:

„Вносно митническо задължение възниква […] при:

а) неизпълнение на някое от задълженията, произтичащи по отношение на стоки, подлежащи на облагане с вносни сборове при временното складиране или ползването на митническия режим, под който те са поставени“.

Регламентът за прилагане

8 С член 232 от Регламента за прилагане се уреждат правилата относно режима на временен внос с пълно освобождаване, по-специално на транспортните средства, и този член гласи:

„1. Изброените, когато не са декларирани пред митническите органи писмено или устно, се считат за декларирани за временен внос по силата на действието, разгледано в член 233 [при спазване на разпоредбите на] член 579:

[…]

б) транспортните средства, разгледани в членове от 556 до 561;

[…]

2. Когато не са декларирани писмено или устно пред митницата, стоките, посочени в параграф 1, се смятат за декларирани за реекспорт, като се приключва режимът на временен внос с действието, посочено в член 233“.

9 Съгласно член 233 от същия регламент:

„1. За целите на членове от 230 до 232 действието, което се смята за митническа декларация, може да приеме следните форми.

[…]

б) в случай на освобождаване от задължението да се пренасят стоките до митницата съгласно разпоредбите за прилагане на член 38, параграф 4 на Кодекса, при износ по член 231, а при реекспорт съгласно член 232, параграф 2:

— самото обстоятелство, че се пресича границата на митническата територия на Общността“.

10 Член 234 от Регламента за прилагане гласи:

„1. Когато условията в членове от 230 до 232 са изпълнени, стоките се смятат за представени пред митницата в смисъла на член 63 от Кодекса и че декларацията е приета и стоката е освободена в момента на извършване на действието, посочено в член 233.

2. Когато проверката установи, че действието, посочено в член 233, е извършено, но внесените или пренесени стоки не отговарят на условията на член[ове 230—]232, съответните стоки се смятат за незаконно внесени или изнесени“.

11 Съгласно член 555, параграф 1 от Регламента за прилагане:

„[…]

„а) „търговска употреба“ означава използването на превозни средства за превоз на хора срещу заплащане или промишленият или търговски превоз на стоки, независимо дали е срещу заплащане;

б) „лична употреба“ означава различна от стопанската употреба на превозното средство;

с) „вътрешно придвижване“ означава превоза на лица или стоки, качени или натоварени в митническата територия на Общността за доставка или разтоварване на място в границите на тази територия“.

12 В член 558, параграф 1 от този регламент се предвижда следното:

„Отпуска се пълно освобождаване от вносни митни сборове на превозни средства за превози по шосе, железници, въздух, море и вътрешен воден транспорт, когато:

а) са регистрирани извън митническата територия на Общността на името на лице, установено извън тази територия […] ;

б) се използват от лице установено извън тази територия, с изключение на разпоредбите на членове 559, 560 и 561; и

в) при търговска употреба, с изключение на средствата за железопътен транспорт, се използват изключително за превоз, който започва или приключва извън митническата територия на Общността; могат да бъдат използвани и за вътрешни превози, когато това е разрешено от действащите разпоредби в областта на превозите, и в частност тези по приема и дейности, свързани с превозите“.

Германското право

Закон за въздушния транспорт

13 Член 2, параграфи 7 и 8 от Luftverkehrsgesetz (Закон за въздушния транспорт) в редакцията му, публикувана на 10 май 2007 г. (BGBl. 2007 I, стр. 698), гласи:

„7. Въздухоплавателните средства, които не са регистрирани и одобрени на територията, по отношение на която се прилага този закон, не могат да влизат във въздушното ѝ пространство или да бъдат въвеждани в него освен след получаване на разрешение. Разрешение не е необходимо, ако договор между държавата по произход и Федерална република Германия или споразумение със задължителна сила за двете държави предвижда друго.

8. Разрешението по параграфи 6 и 7 може да бъде предоставено общо или за отделен случай; в него могат да бъдат предвидени задължения и срок“.

Закон за митническата администрация

14 Съгласно член 2, параграф 2 от Zollverwaltungsgesetz (Закон за митническата администрация) от 21 декември 1992 г. (BGBl. 1992 I, стр. 2125 и 1993 I, стр. 2483):

„Влизащите в страната въздухоплавателни средства могат да кацат само на митническо летище, а излизащите — да излитат само от такова летище“.

Наредба за митниците

15 Член 2 от Zollverordnung (Наредба за митниците) от 23 декември 1993 г. (BGBl. 1993 I, стр. 2449 и 1994 I, стр. 162) е озаглавен „Митнически пътища“ и параграф 3 от него гласи:

„Също така в отделни случаи с цел улесняване на трафика може по административен ред да се разпорежда освобождаване от задължението за използване на митнически пътища [*Zollstraßenzwang*], стига обстоятелствата да го налагат, както и това да не затруднява възможността за упражняване на митнически надзор и да не противоречи на забрани и ограничения“.

16 Член 3 от тази наредба е озаглавен „Митнически летища“ и в параграф 4 от него се предвижда следното:

„Член 2, параграф 3 се прилага mutatis mutandis към освобождаването от задължението за използване на митническо летище“.

Спорът по главното производство и преюдициалният въпрос

17 Fuchs е установено в Швейцария дружество, което в рамките на своята дейност предлага по-специално учебни и тренировъчни полети с хеликоптер.

18 С решение от 13 октомври 2009 г. Fuchs е освободено от задължението за кацане на митническо летище за въвеждането в Германия на десет хеликоптера, регистрирани на негово име в Швейцария.

19 Във връзка с организирането на редица учебни стажове през 2009 г. и 2010 г. тези хеликоптери съответно са въведени на митническата територия на Съюза чрез нает от Fuchs пилот инструктор или от курсисти пилоти в присъствието на такъв инструктор.

20 Хеликоптерите не напускат митническата територия на Съюза по време на учебните полети. След приключването на всеки период на обучение те отпътуват обратно за Швейцария.

21 В решение за определяне на вносни митни сборове от 10 юни 2011 г. митническата администрация приема, че въпросните хеликоптери са били използвани с търговска цел, без обаче да е получавано разрешението по член 2, параграф 7, първо изречение от Закона за въздушния транспорт и че поради това Fuchs е нарушило условията, предвидени в член 558, параграф 1, буква в) от Регламента за прилагане, за временен внос на същите хеликоптери с пълно освобождаване от вносни митни сборове.

22 Приемайки, че по силата на член 204, параграф 1, буква а) от Митническия кодекс за посочените хеликоптери е възникнало митническо задължение, митническата администрация определя размера на дължимите от Fuchs митни сборове на 175 873,36 EUR.

23 След като посочената администрация отхвърля подадената по административен ред жалба на Fuchs срещу въпросното решение за определяне на вносни митни сборове, Fuchs подава жалба до Finanzgericht Baden-Württemberg (Съд по финансови дела Баден-Вюртемберг, Германия).

24 В подкрепа на жалбата си Fuchs твърди, че определените условия, за да му бъде предоставено пълно освобождаване от вносни митни сборове, са изпълнени. То по-специално прави уточнението, че въпросните хеликоптери не са били предмет на „търговска употреба“ по смисъла на член 555, параграф 1 от Регламента за прилагане.

25 От друга страна обаче, митническа администрация твърди, че Fuchs е използвало посочените хеликоптери с търговска цел, тъй като по време на учебните полети са били превозвани хора срещу заплащане. В това отношение бил маловажен фактът, че заплащането на суми от курсистите пилоти е било извършвано за тяхното обучение, а не за превоза им.

26 Запитващата юрисдикция припомня, че съществените условия за получаването на разрешение за временен внос на превозни средства с пълно освобождаване от вносни митни сборове се съдържат в член 558, параграф 1 от Регламента за прилагане. По делото в главното производство било безспорно, че условията по посочения член 558, параграф 1, букви а) и б) са били изпълнени. Съответно възниквал единствено въпросът дали са били изпълнени условията по член 558, параграф 1, буква в) от Регламента за прилагане, в който се предвижда, че при търговска употреба превозните средства по принцип могат да бъдат използвани само за превози, които започват или приключват извън митническата територия на Общността. Всъщност отговорът на този въпрос зависел от тълкуването на израза „търговска употреба“ в член 555, параграф 1, буква а) от Регламента за прилагане.

27 При това положение Finanzgericht Baden-Württemberg (Съд по финансови дела Баден-Вюртемберг) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли член 555, параграф 1, буква а) от Регламента за прилагане да се тълкува в смисъл, че извършването на учебни полети с хеликоптер срещу заплащане, при участието на курсист и пилот инструктор, следва също да се счита за търговска употреба на превозно средство?“.

По преюдициалния въпрос

28 С въпроса си запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали извършени срещу заплащане полети за обучение по пилотиране на хеликоптер, на борда на който се намират пилот курсист и пилот инструктор, трябва да се считат за търговска употреба на превозно средство по смисъла на член 555, параграф 1, буква а) от Регламента за прилагане.

29 Съгласно тази разпоредба понятието „търговска употреба“ означава използването на превозни средства „за превоз на хора срещу заплащане или промишленият или търговски превоз на стоки, независимо дали е срещу заплащане“.

30 От текста на посочената разпоредба следва, че за да може да се квалифицира като „търговска употреба“, използването на въпросното превозно средство трябва да се извършва с цел превоз.

31 Това тълкуване намира подкрепа в произхода на член 555, параграф 1, буква а) от Регламента за прилагане.

32 Всъщност, както отбелязва генералният адвокат в точка 34 от заключението си, понятието „търговска употреба“ в Регламента за прилагане заменя понятието „използване за служебни цели“, което в член 1, параграф 2, буква г) от Регламент (ЕИО) № 1855/89 на Съвета от 14 юни 1989 година относно режима временен внос на транспортни средства (ОВ L 186, 1989 г., стр. 8) се определя като „използване на превозни средства за прякото извършване на определена дейност срещу възнаграждение или финансова печалба“. Последното определение съответно е било заменено от по-ограничително такова в член 670 от Регламент № 2454/93 в първоначалната му редакция, съгласно която разпоредба търговско ползване означава „използването на превозно средство за превозване на пътници срещу заплащане или промишленото или търговско превозване на стоки със или без заплащане“.

33 Впоследствие определението е разширено с Регламент (ЕО) № 993/2001 на Комисията от 4 май 2001 година за изменение на Регламент № 2454/93 (ОВ L 141, 2001 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 14, стр. 5), за да обхване „използването на превозното средство за превоз на лица или стоки срещу заплащане или в рамките на стопанската дейност на предприятие“. Както отбелязва генералният адвокат в точка 37 от заключението си, по този начин понятието „търговска употреба“ обхваща всички видове употреба на превозни средства в търговски контекст, независимо дали е срещу заплащане и независимо от целта на употребата.

34 С Регламент № 2286/2003 това определение на търговската употреба обаче се заменя с определението, приложимо по спора в главното производство. Както отбелязва генералният адвокат в точка 40 от заключението си, с този регламент не само от понятието „търговска употреба“ се изважда превозът на хора без заплащане, но и определящият фактор става целта на използването. Следователно това понятие вече не обхваща всички стопански дейности с превозно средство, в рамките на които се извършва превоз на хора в широк смисъл, а единствено тези, чиято основна цел е превозът, по-специално на хора.

35 Всъщност при обстоятелства като разглежданите по делото в главното производство, където превозните средства са използвани с цел обучение, превозът на хора — ако се допусне, че такъв е имало — е само последицата от дейността по обучение, която в качеството ѝ на основен предмет на договора се изразява в извършването на услуги, срещу което курсистите пилоти са заплатили възнаграждение.

36 С оглед на гореизложените съображения използването на превозно средство за нуждите на извършване на услуги по обучение по пилотаж не може да попада в обхвата на понятието „търговска употреба“ по смисъла на член 555, параграф 1 от Регламента за прилагане.

37 Трябва да се добави, че съгласно постоянната съдебна практика обстоятелството, че запитващата юрисдикция е формулирала преюдициалния си въпрос, позовавайки се единствено на някои разпоредби от правото на Съюза, не е пречка Съдът да ѝ предостави всички насоки за тълкуване, които могат да бъдат полезни за решаването на делото, с което тя е сезирана, независимо дали тази юрисдикция ги е посочила в изложението на своите въпроси. В това отношение Съдът трябва да извлече от предоставените от националната юрисдикция данни, и по-конкретно от мотивите на акта за преюдициално запитване, тези разпоредби от правото на Съюза, които се нуждаят от тълкуване предвид предмета на спора (решение от 12 февруари 2015 г., Oil Trading Poland, C-349/13, EU:C:2015:84, т. 45 и цитираната съдебна практика).

38 В разглеждания случай, тъй като запитващата юрисдикция поставя преюдициалния въпрос с оглед на прилагането на член 558, параграф 1 от Регламента за прилагане — където се определят условията, от които зависи пълното освобождаване от вносни митни сборове за временния внос на превозно средство — изглежда полезно да се извърши тълкуване и на тази разпоредба.

39 В това отношение, на първо място, е важно да се отбележи, че предвиденото в член 558, параграф 1, буква в) от Регламента за прилагане условие — съгласно което въпросното превозно средство по принцип трябва да се използва „изключително за превоз, който започва или приключва извън митническата територия“ — се прилага единствено при търговска употреба на това средство. С други думи, за превозно средство, което не се използва с търговски цели, се прилагат само условията, предвидени в член 558, параграф 1, букви а) и б) от Регламента за прилагане.

40 На второ място, не може да се приеме, че ползването на пълно освобождаване от вносни митни сборове за временния внос на превозно средство, което не е предмет на търговска употреба, зависи от условието това превозно средство да е използвано с цел превоз.

41 Всъщност нито в член 558, параграф 1 от Регламента за прилагане, нито в която и да било друга разпоредба от този регламент, където се определят изискваните условия за пълно освобождаване от вносни митни сборове на превозните средства, се предвижда такова ограничаване, като същевременно законодателят на Съюза се е погрижил изрично да постави ползването на пълното освобождаване от вносни митни сборове за други категории стоки в зависимост от условия, свързани с целта на използването на съответните стоки. Такава по-специално е хипотезата по член 563 от Регламента за прилагане със стоките „за спортни прояви“. Такава е и хипотезата по член 566 от този регламент с медицинското, хирургично и лабораторно оборудване, „свързан[о] с диагностика“. В член 568 от посочения регламент пък се предвижда освобождаването на носителите на звук, образ или данни, „[предназначени за] представяне преди пускане на пазара“, както и тези „за добавяне на музикален фон, преводни субтитри или говор, или размножаване“.

42 Това тълкуване се подкрепя от Регламент № 993/2001, с който в Регламент № 2454/93 се премахва функционалното определение за „транспортно средство“, което дотогава означава „всяко средство, което се използва за превозване на пътници или стоки“.

43 С оглед на всички гореизложени съображения на поставения въпрос следва да се отговори, че член 555, параграф 1, буква а) от Регламента за прилагане трябва да се тълкува в смисъл, че извършени срещу заплащане полети за обучение по пилотиране на хеликоптер, на борда на който се намират пилот курсист и пилот инструктор, не трябва да се считат за търговска употреба на превозно средство по смисъла на тази разпоредба.

По съдебните разноски

44 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (десети състав) реши:

Член 555, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕИО) № 2454/93 на Комисията от 2 юли 1993 година за определяне на разпоредби за прилагане на Регламент (ЕИО) № 2913/92 на Съвета за създаване на Митнически кодекс на Общността, изменен с Регламент (ЕО) № 2286/2003 на Комисията от 18 декември 2003 г., трябва да се тълкува в смисъл, че извършени срещу заплащане полети за обучение по пилотиране на хеликоптер, на борда на който се намират пилот курсист и пилот инструктор, не трябва да се считат за търговска употреба на превозно средство по смисъла на тази разпоредба.

Подписи