Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (desátého senátu)

28. července 2016*

„Řízení o předběžné otázce — Celní unie — Společný celní sazebník — Režim dočasného použití s osvobozením od cla — Nařízení (EHS) č. 2454/93 — Podmínky stanovené pro úplné osvobození od dovozního cla — Dopravní prostředky určené k letovému provozu, které jsou registrovány mimo celní území Unie a které jsou používány osobou se sídlem mimo toto území — Článek 555, odst. 1 písm. a) — Obchodní použití — Pojem — Použití vrtulníků leteckou školou k letovému výcviku za úplatu, které jsou pilotovány instruktorem a žákem — Vyloučení“

Ve věci C-80/15,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Finanzgericht Baden-Württemberg (finanční soud pro Bádensko-Württembersko, Německo) ze dne 27. ledna 2015, došlým Soudnímu dvoru dne 20. února 2015, v řízení

Robert Fuchs AG

proti

Hauptzollamt Lörrach

SOUDNÍ DVŮR (desátý senát),

ve složení F. Biltgen, předseda senátu, A. Borg Barthet (zpravodaj) a E. Levits, soudci,

generální advokát: Michal Bobek

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

— za Robert Fuchs AG U. Lusche, Rechtsanwältin,

— za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s G. Albenziem, avvocato dello Stato,

— za Evropskou komisi L. Grønfeldt a B.-R. Killmannem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 18. února 2016,

vydává tento

* Jednací jazyk: němčina.

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu pojmu ‚obchodní použití' ve smyslu čl. 555 odst. 1 písm. a) nařízení Komise (EHS) č. 2454/93 ze dne 2. července 1993, kterým se provádí nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství (Úř. věst. 1993, 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. 2003, L 343, s. 1; Zvl. vyd. 02/15, s. 118) (dále jen „prováděcí nařízení").

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společností Robert Fuchs AG, se sídlem ve Švýcarsku, (dále jen „Fuchs") a Hauptzollamt Lörrach (celní úřad Lörrach, Německo), jehož předmětem je dovozní clo, které bylo od této společnosti požadováno za dovoz vrtulníků, které byly registrovány ve Švýcarsku a využívány k leteckému výcviku v Německu, v režimu dočasného použití s úplným osvobozením od dovozního cla.

Právní rámec

Mezinárodní právo

3 Úmluva o dočasném použití, uzavřená dne 26. června 1990 (dále jen „Istanbulská úmluva"), byla schválena rozhodnutím 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 a oprava Úř. věst. 1993, L 289, s. 40; Zvl. vyd. 02/05, s. 3).

4 Článek 1 přílohy C Istanbulské úmluvy zní takto:

„Pro účely této přílohy se rozumí:

a) ‚dopravním prostředkem':

každé plavidlo (včetně nosičů člunů a bárek, třeba i přepravovaných na palubě lodi a lodních kluzáků), vzdušný kluzák, letadlo, motorové silniční vozidlo (včetně motorových kol, přívěsy, návěsy a soupravy vozidel) a železniční vozový park, jakož i jejich náhradní díly, příslušenství a normální vybavení nacházející se v dopravním prostředku, včetně speciálního nářadí potřebného k nakládání, vykládání, k manipulaci a k ochraně zboží;

b) ‚obchodním použitím':

doprava osob za úplatu nebo průmyslová nebo obchodní doprava zboží za úplatu nebo bez úplaty;

c) ‚soukromým použitím':

použití dotyčnou osobou výlučně pro osobní potřebu, s výjimkou veškeré dopravy k obchodnímu použití;

[...]"

Unijní právo

Celní kodex

5 V článku 137 nařízení Rady (EHS) č. 2913/92 ze dne 12. října 1992, kterým se vydává celní kodex Společenství (Úř. věst. 1992, L 302, s. 1; Zvl. vyd. 02/04, s. 307), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 82/97 ze dne 19. prosince 1996 (Úř. věst. 1997, L 17, s. 1; Zvl. vyd. 02/08, dále jen „celní kodex“), se stanoví:

„Režim dočasného použití umožňuje, aby zboží, které není zbožím Společenství a které má být vyvezeno zpět v nezměněném stavu, kromě běžného snížení hodnoty způsobeného jeho použitím, bylo na celním území Společenství používáno s úplným nebo částečným osvobozením od dovozního cla a aniž by se na tento dovoz vztahovala obchodně-politická opatření.“

6 V článku 141 tohoto kodexu se stanoví:

„Případy a zvláštní podmínky, za nichž může být uplatněn režim dočasného použití s úplným osvobozením od dovozního cla, se stanoví postupem projednávání ve výboru.“

7 V článku 204 odst. 1 písm. a) uvedeného kodexu se stanoví:

„Celní dluh při dovozu zboží vzniká:

a) nesplněním některé povinnosti vyplývající z dočasného uskladnění zboží, které podléhá dovoznímu clu, nebo z použití z celního režimu, do něhož bylo toto zboží propuštěno.“

Prováděcí nařízení

8 Podle článku 232 prováděcího nařízení, v němž se stanoví pravidla týkající se režimu dočasného použití s úplným osvobozením od dovozního cla zejména pro dopravní prostředky, se stanoví:

„1. Nebyly-li předmětem písemného nebo ústního celního prohlášení, má se za to, že celní prohlášení s návrhem na propuštění do režimu dočasného použití bylo s výhradou článku 579 podáno projevem vůle ve smyslu článku 233:

[...]

b) pro dopravní prostředky uvedené v článcích 556 až 561;

[...]

2. Nebylo-li zboží uvedené v odstavci 1 předmětem písemného nebo ústního celního prohlášení, má se za to, že celní prohlášení pro zpětný vývoz bylo podáno při ukončení režimu dočasného použití projevem vůle ve smyslu článku 233.“

9 Článek 233 tohoto nařízení stanovil:

„1. Ve smyslu článků 230 až 232 lze projev vůle platný jako celní prohlášení učinit těmito způsoby:

[...]

b) v případě zproštění povinnosti předložit zboží k celnímu řízení na základě prováděcích předpisů k čl. 38 odst. 4 kodexu při vývozu podle článku 231 a v případech uvedených v čl. 232 odst. 2

— prostým překročení[m] hranice celního území Společenství.“

10 Článek 234 prováděcího nařízení stanoví:

„1. Jsou-li splněny podmínky článků 230 až 232, má se za to, že dotyčné zboží bylo předloženo celnímu úřadu ve smyslu článku 63 kodexu, celní prohlášení bylo přijato a zboží bylo propuštěno, pokud došlo k projevu vůle podle článku 233.

2. Jestliže se při kontrole zjistí, že byl učiněn projev vůle ve smyslu článku 233, aniž dovážené nebo vyvážené zboží splňovalo podmínky článků 230 až 232, považuje se toto zboží za zboží, které vstoupilo nebo bylo vyvezeno protiprávně.“

11 Podle čl. 555 odst. 1 prováděcího nařízení:

„[...] 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.“

12 Článek 558 odst. 1 tohoto nařízení stanoví:

„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 [...];

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.“

Německé právo

Zákon o leteckém provozu

13 V § 2 odst. 7 a 8 Luftverkehrsgesetz (zákon o leteckém provozu), ve znění ze dne 10. května 2007 (BGBl. 2007 I, s. 698), se stanoví:

„7. Letadla, která nejsou zaregistrována a schválena v rámci územní působnosti tohoto zákona, mohou vstoupit do vzdušného prostoru tohoto území nebo do něj mohou být jinak dopravena pouze poté, co k tomu získala povolení. Povolení není nezbytné, pokud smlouva mezi zemí původu a Spolkovou republikou Německo nebo dohoda závazná pro oba státy stanoví jinak.

8. Povolení uvedené v odstavcích 6 a 7 může být vydáno obecně, nebo pro konkrétní případ; může být spojeno s podmínkami a časově omezeno.“

Zákon o celní správě

14 V § 2 odst. 2 Zollverwaltungsgesetz (zákon o celní správě) ze dne 21. prosince 1992 (BGBl. 1992 I, s. 2125, a 1993 I, s. 2483) se stanoví:

„Přilétající letecké dopravní prostředky mohou přistát jen na celním letišti, odlétající letecké dopravní prostředky mohou odletět jen z takového letiště.“

Celní nařízení

15 V článku 2 Zollverordnung (celní nařízení) ze dne 23. prosince 1993 (BGBl. 1993 I, s. 2449, a 1994 I, s. 162), nadepsaném „Celní cesty“, se v odstavci 3 uvedeného článku stanoví:

„Kromě toho může být v jednotlivých případech za účelem usnadnění dopravy vydáno správní cestou osvobození od povinnosti použít celní cesty [*Zollstraßenzwang*], pokud to vyžadují okolnosti, není tím narušena možnost celního dohledu a pokud tomu nebrání zákazy a omezení.“

16 V § 3 téhož nařízení, nadepsaném „Celní letiště“, se v odstavci 4 stanoví:

„Pro osvobození od povinnosti použít celní letiště platí obdobně ustanovení článku 2 odst. 3.“

Spor v původním řízení a předběžná otázka

17 Společnost Fuchs, se sídlem ve Švýcarsku, nabízí v rámci svých činností mimo jiné výcvikové a tréninkové lety vrtulníkem.

18 Rozhodnutím ze dne 13. října 2009 byla společnosti Fuchs udělena výjimka z povinnosti přistát na celním letišti pro dovezení deseti vrtulníků, které jsou registrovány na její firmu ve Švýcarsku.

19 V rámci pořádání několika výcvikových akcí během let 2009 a 2010 byly přitom tyto vrtulníky přepraveny na celní území Unie, a to buď jedním z leteckých instruktorů zaměstnaných u společnosti Fuchs, nebo pilotem-žákem za přítomnosti takového leteckého instruktora.

20 Tyto vrtulníky během výcvikových letů neopustily celní území Unie. Po ukončení výcvikové akce se vrtulníky vrátily do Švýcarska.

21 Celní úřad uvedl v celním výměru dovozního cla ze dne 10. června 2011, že uvedené vrtulníky byly použity v rámci obchodního použití, aniž měly povolení podle § 2 odst. 7 první věty zákona o letovém provozu, takže společnost Fuchs porušila podmínky dočasného použití uvedených vrtulníků za úplného osvobození od dovozního cla podle čl. 558 odst. 1 písm. c) prováděcího nařízení.

22 Vzhledem k tomu, že podle čl. 204 odst. 1 písm. a) celního kodexu vznikl za tyto vrtulníky celní dluh, vyměřil tento úřad společnosti Fuchs dlužné clo ve výši 175 873,36 eura.

23 Poté, co uvedený úřad zamítl odvolání, které společnost Fuchs podala proti výše uvedenému celnímu výměru dovozního cla, podala společnost Fuchs žalobu u Finanzgericht Baden-Württemberg (finanční soud pro Bádensko-Württembersko, Německo).

24 K odůvodnění své žaloby společnost Fuchs uvádí, že byly splněny podmínky, které byly stanoveny pro úplné osvobození od dovozního cla. Tato společnost mimo jiné upřesňuje, že na dotčené vrtulníky se nevztahuje „obchodní použití“ ve smyslu čl. 555 odst. 1 prováděcího nařízení.

25 Celní úřad naopak tvrdí, že společnost Fuchs používala uvedené vrtulníky pro obchodní účely, neboť během cvičného letu probíhala úplatná doprava osob. Podle uvedeného úřadu není v tomto ohledu určující, že částky, které zaplatili piloti-žáci, byly zaplaceny za výcvik, a nikoli za dopravu.

26 Předkládající soud připomíná, že v čl. 558 odst. 1 prováděcího nařízení jsou vymezeny zásadní podmínky pro získání povolení dočasného použití dopravních prostředků za úplného osvobození od dovozního cla. Ve věci v původním řízení není sporu o tom, že podmínky ustanovení čl. 558 odst. 1 písm. a) a b) byly splněny. Vyvstává tedy pouze otázka, zda byly splněny podmínky uvedené v čl. 558 odst. 1 písm. c) prováděcího nařízení, kde se stanoví, že v případě obchodního použití mohou být dopravní prostředky v zásadě použity jen k přepravě, která začíná nebo končí mimo celní území Společenství. Odpověď na tuto otázku se přitom odvíjí od výkladu pojmu „obchodní použití“, který je uveden v čl. 555 odst. 1 písm. a) prováděcího nařízení.

27 Za těchto podmínek se Finanzgericht Baden-Württemberg (finanční soud pro Bádensko-Württembersko) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Má být čl. 555 odst. 1 písm. a) prováděcího nařízení vykládán v tom smyslu, že letový výcvik ve vrtulníku, který je poskytován za úhradu a při kterém se na palubě vrtulníku nachází letový instruktor a pilot ve výcviku, představuje obchodní použití dopravního prostředku?“

K předběžné otázce

28 Podstatou předběžné otázky předkládajícího soudu je, zda mají být lety, které jsou poskytovány za úplatu a slouží k výcviku pilotáže vrtulníku, na jehož palubě se nachází pilot-žák a letový instruktor, považovány za obchodní použití dopravního prostředku ve smyslu čl. 555 odst. 1 písm. a) prováděcího nařízení.

29 Ve smyslu tohoto ustanovení se pojmem „obchodní použití“ rozumí použití dopravního prostředku „k dopravě osob za úhradu nebo k průmyslové nebo obchodní přepravě zboží jak za úhradu, tak i bezplatně“.

30 Ze znění uvedeného ustanovení vyplývá, že k tomu, aby mohlo být použití dopravního prostředku považováno za „obchodní použití“, musí být dopravní prostředek použit k dopravním účelům.

31 Tento výklad má oporu ve znění čl. 555 odst. 1 písm. a) prováděcího nařízení.

32 Jak uvedl generální advokát v bodě 34 svého stanoviska, v prováděcím nařízení byl pojem „podnikatelské použití“, který byl definován v čl. 1 odst. 2 písm. d) nařízení Rady (EHS) č. 1855/89 ze dne 14. června 1989 o dočasném použití dopravních prostředků (Úř. věst. 1989, L 186, s. 8) a který byl definován jako „použití dopravních prostředků při bezprostředním výkonu činnosti prováděné za úplatu či za účelem dosažení zisku“, nahrazen pojmem „obchodní použití“. Tento posledně uvedený pojem byl nahrazen užším pojmem, který je uveden v původním znění článku 670 nařízení č. 2454/93, kde se pojmem obchodní použití rozumělo „použití dopravního prostředku k dopravě osob za úhradu nebo živnostenské nebo obchodní přepravě zboží za úhradu nebo bez úhrady“.

33 Tato definice byla následně rozšířena nařízením Komise (ES) č. 993/2001 ze dne 4. května 2001, kterým se mění nařízení č. 2454/93 (Úř. věst. 2001, L 141, s. 1; Zvl. vyd. 02/11, s. 286), aby zahrnovala „použití dopravního prostředku k dopravě osob nebo [přepravě] zboží za úhradu nebo v rámci

hospodářské činnosti podniku“. Jak uvádí generální advokát v bodě 37 svého stanoviska, podle této definice se tudíž pojem „obchodní použití“ vztahuje na všechna použití dopravního prostředku při podnikání jak za úhradu, tak i bezplatně a bez ohledu na účel použití.

34 Avšak nařízením č. 2286/2006 byla tato definice nahrazena definicí obchodního použití, která se použije na spor v původním řízení. Jak uvedl generální advokát v bodě 40 svého stanoviska, toto nařízení nejenže vyjmulo z pojmu „obchodní použití“ bezplatnou dopravu osob, ale podstatným hlediskem se stal i účel použití. Tento pojem tudíž již nezahrnuje veškeré činnosti podnikání předpokládající použití dopravního prostředku, při nichž dochází k dopravě osob v širokém slova smyslu, ale pouze takové činnosti, jejichž účelem je doprava, a to zejména osob.

35 Přitom za takových okolností, jako byly okolnosti dotčené ve věci v původním řízení, kdy jsou dopravní prostředky používány za účelem odborné přípravy, je doprava osob, za předpokladu že k ní došlo, pouze průvodní činností odborné přípravy, která je hlavním předmětem smlouvy, která spočívá v poskytnutí služby, jejímž protiplněním je úhrada zaplacená piloty-žáky.

36 S ohledem na výše uvedené použití dopravního prostředku za účelem poskytování služeb v podobě letového výcviku nespadá pod pojem „obchodní použití“ ve smyslu čl. 555 odst. 1 prováděcího nařízení.

37 Je třeba dodat, že podle ustálené judikatury okolnost, že předkládající soud formuloval předběžnou otázku tak, že odkázal pouze na určitá ustanovení unijního práva, nebrání tomu, aby Soudní dvůr tomuto soudu poskytl veškeré prvky výkladu, které mohou být pro rozsouzení věci, jež mu byla předložena, užitečné, ať již na ně posledně uvedený soud v položených otázkách odkázal, či nikoli. V tomto ohledu přísluší Soudnímu dvoru, aby ze všech poznatků předložených vnitrostátním soudem, zejména pak z odůvodnění předkládacího rozhodnutí, vytěžil ty prvky unijního práva, které je s přihlédnutím k předmětu sporu třeba vyložit (rozsudek ze dne 12. února 2015, Oil Trading Poland, C-349/13, EU:C:2015:84, bod 45 a citovaná judikatura).

38 V projednávané věci a s ohledem na okolnost, že předkládající soud předložil předběžnou otázku týkající se použití čl. 558 odst. 1 prováděcího nařízení, v němž jsou stanoveny podmínky, kterými se řídí úplné osvobození od dovozního cla stanovené pro dočasné použití dopravních prostředků, je vhodné zabývat se rovněž výkladem tohoto ustanovení.

39 V této souvislosti je třeba nejprve uvést, že podmínka, která je stanovena v čl. 558 odst. 1 písm. c) prováděcího nařízení a podle které musí být dotčený dopravní prostředek „v zásadě použit v případě, že přeprava začíná nebo končí mimo celní území“, se vztahuje výlučně na případ „obchodního použití“. Jinými slovy na dopravní prostředek, který není použit k obchodním účelům, se vztahují pouze podmínky podle čl. 558 odst. 1 písm. a) a b) prováděcího nařízení.

40 Zadruhé nelze mít za to, že úplné osvobození od dovozního cla v režimu dočasného použití dopravních prostředků, které nejsou předmětem obchodního použití, podléhá podmínce, že tyto posledně uvedené prostředky jsou používány za účelem dopravy.

41 V článku 558 odst. 1 prováděcího nařízení ani v žádném jiném ustanovení, které vymezuje podmínky vyžadované pro úplné osvobození od dovozního cla v případě dopravních prostředků, totiž není takové omezení stanoveno, třebaže unijní normotvůrce výslovně u ostatních kategorií zboží stanovil, že se jejich úplné osvobození od dovozního cla řídí podmínkami, které se váží ke konečnému účelu použití dotčeného zboží. Takovým případem je mimo jiné podle článku 563 prováděcího nařízení zboží „ke sportovním účelům“. O tento případ jde podle znění článku 566 uvedeného nařízení i u lékařských, chirurgických a laboratorních zařízení, která jsou určena „k diagnostickým účelům“. Podle článku 568 uvedeného nařízení se stanoví, že úplně osvobozeno je zboží sloužící jako nosiče zvuku, obrazu nebo dat „určené k prezentaci před prodejem“ nebo k „ozvučení, dabování nebo kopírování“.

42 Tento výklad je podporován rovněž nařízením č. 993/2001, které z nařízení č. 2454/93 vypustilo funkční definici „dopravního prostředku“, podle které se jimi rozuměly „veškeré prostředky, které slouží k dopravě osob nebo zboží“.

43 S ohledem na všechny předcházející úvahy je třeba na položenou otázku odpovědět tak, že čl. 555 odst. 1 písm. a) prováděcího nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že lety, které jsou poskytovány za úplatu a slouží k výcviku pilotáže vrtulníku, na jehož palubě se nachází pilot-žák a letový instruktor, nelze považovat za obchodní použití dopravního prostředku ve smyslu tohoto ustanovení.

K nákladům řízení

44 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (desátý senát) rozhodl takto:

Článek 555 odst. 1 písm. a) nařízení Komise (EHS) č. 2454/93 ze dne 2. července 1993, kterým se provádí nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství, ve znění nařízení Komise (ES) č. 2286/2003 ze dne 18. prosince 2003, musí být vykládán v tom smyslu, že výcvikové lety vrtulníkem za úhradu, při nichž se na palubě vrtulníku nachází pilot-žák a letecký instruktor, nelze považovat za obchodní použití dopravního prostředku ve smyslu tohoto ustanovení.

Podpisy