Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Décima)

de 28 de julio de 2016*

«Procedimiento prejudicial — Unión aduanera — Arancel Aduanero Común — Régimen de importación temporal con exención de derechos — Reglamento (CEE) n.º 2454/93 — Requisitos establecidos para la exención total de los derechos de importación — Medios de transporte destinados a la navegación aérea, matriculados fuera del territorio aduanero de la Unión y utilizados por una persona fuera de ese territorio — Artículo 555, apartado 1, letra a) — Uso comercial — Concepto — Utilización de helicópteros por una escuela de aviación para vuelos de formación de pago, pilotados por un instructor y un alumno — Exclusión»

En el asunto C-80/15,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Finanzgericht Baden-Württemberg (Tribunal Tributario de Baden-Wurtemberg, Alemania), mediante resolución de 27 de enero de 2015, recibida en el Tribunal de Justicia el 20 de febrero de 2015, en el procedimiento entre

Robert Fuchs AG

y

Hauptzollamt Lörrach,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Décima),

integrado por el Sr. F. Biltgen, Presidente de Sala, y los Sres. A. Borg Barthet (Ponente) y E. Levits, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Bobek;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre de Robert Fuchs AG, por la Sra. U. Lusche, Rechtsanwältin;

— en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por el Sr. G. Albenzio, avvocato dello Stato;

— en nombre de la Comisión Europea, por la Sra. L. Grønfeldt y el Sr. B.-R. Killmann, en calidad de agentes;

* Lengua de procedimiento: alemán.

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 18 de febrero de 2016;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del concepto de «uso comercial», en el sentido del artículo 555, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) n.º 2454/93 de la Comisión, de 2 de julio de 1993, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n.º 2913/92 del Consejo por el que se aprueba el Código aduanero comunitario (DO 1993, L 253, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 2286/2003 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2003 (DO 2003, L 343, p. 1) (en lo sucesivo, «Reglamento de aplicación»).

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre Robert Fuchs AG, sociedad con domicilio en Suiza (en lo sucesivo, «Fuchs»), y la Hauptzollamt Lörrach (Oficina Aduanera Principal de Lörrach, Alemania) en relación con los derechos de aduana sobre las importaciones exigidos a esta sociedad por la importación, en el territorio de la Unión, en régimen de admisión temporal con exención total de derechos de importación, de helicópteros matriculados en Suiza y utilizados para vuelos de formación y entrenamiento en Alemania.

Marco jurídico

Derecho internacional

3 El Convenio relativo a la importación temporal, celebrado en Estambul el 26 de junio de 1990 (en lo sucesivo, «Convenio de Estambul»), fue aprobado mediante la Decisión 93/329/CEE del Consejo, de 15 de marzo de 1993, por la que se aprueba el Convenio relativo a la importación temporal y se aceptan sus anexos (DO 1993, L 130, p. 1, y corrección de errores en DO 1993, L 289, p. 40).

4 El artículo 1 del anexo C del Convenio de Estambul tiene el siguiente tenor:

«A los fines del presente Anexo, se entenderá:

a) por *medios de transporte*:

cualquier navío (incluidos los lanchones, pontones y chalanas, incluso transportados a bordo de un buque, y los hidrodeslizadores), aerodeslizador, aeronave, vehículo de carretera dotado de motor (incluidos los ciclos con motor, los remolques, los semirremolques y las combinaciones de vehículos) y el material ferroviario rodante, así como sus piezas de recambio, accesorios y equipos normales que se encuentren a bordo del medio de transporte, incluido el material especial para la carga, descarga, manipulación y protección de las mercancías;

b) por *uso comercial*:

el transporte de personas a título oneroso o el transporte industrial o comercial de mercancías, sea o no a título oneroso;

c) por *uso privado*:

utilización por el interesado exclusivamente para su uso personal, con exclusión de cualquier uso comercial;

[...]»

Derecho de la Unión

Código aduanero

5 Según el artículo 137 del Reglamento (CEE) n.º 2913/92 del Consejo, de 12 de octubre de 1992, por el que se aprueba el Código aduanero comunitario (DO 1992, L 302, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 82/97 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 1996 (DO 1997, L 17, p. 1) (en lo sucesivo, «Código aduanero»):

«El régimen de importación temporal permitirá el uso en el territorio aduanero de la Comunidad, con exención total o parcial de los derechos de importación, y sin que estén sometidas a medidas de política comercial, de las mercancías no comunitarias destinadas a ser reexportadas sin haber sufrido modificaciones, a excepción de su depreciación normal causada por el uso que se haga de ellas.»

6 El artículo 141 de ese Código dispone:

«Los casos y condiciones particulares en que podrá recurrirse al régimen de importación temporal con exención total de los derechos de importación se determinarán según el procedimiento del Comité.»

7 Según el artículo 204, apartado 1, letra a), del citado Código:

«Dará origen a una deuda aduanera de importación:

a) el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones a que quede sujeta una mercancía sometida a derechos de importación como consecuencia de su estancia en depósito temporal o de la utilización del régimen aduanero en el que se encuentre».

Reglamento de aplicación

8 El artículo 232 del Reglamento de aplicación, que establece las normas relativas al régimen de importación temporal con exención total, en particular de los medios de transporte, dispone:

«1. Cuando no sean objeto de una declaración escrita o verbal, se considerarán declarados para su importación temporal por el acto contemplado en el artículo 233, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 579:

[...]

b) los medios de transporte mencionados en los artículos 556 a 561;

[...]

2. Cuando no sean objeto de una declaración en aduana expresa, se considerarán declaradas para su reexportación por el hecho contemplado en el artículo 233, ultimándose el régimen de importación temporal, las mercancías mencionadas en el apartado 1.»

9 A tenor del artículo 233 de este Reglamento:

«1. A efectos de la aplicación de los artículos 230 a 232, el acto considerado como declaración en aduana podrá adoptar las formas siguientes:

[...]

b) en el caso de dispensa de la obligación de la presentación en aduana con arreglo a las disposiciones tomadas en aplicación del apartado 4 del artículo 38 del Código, en el caso de exportación con arreglo al artículo 231 y en el caso de reexportación con arreglo al apartado 2 del artículo 232:

— el mero hecho de atravesar la frontera del territorio aduanero de la Comunidad.»

10 El artículo 234 del Reglamento de aplicación dispone:

«1. Cuando se cumplan las condiciones de los artículos 230 a 232, se considerará que las mercancías en cuestión han sido presentadas en aduana con arreglo al artículo 63 del Código, la declaración ha sido admitida y el levante ha tenido lugar en el momento en que se realiza el hecho contemplado en el artículo 233.

2. Si en un control se descubriera que el hecho contemplado en el artículo 233 se realiza sin que las mercancías que se hayan introducido o hayan salido cumplan las condiciones de los artículos 230 a 232, dichas mercancías se considerarán sea introducidas, sea exportadas, irregularmente.»

11 Según el artículo 555, apartado 1, del Reglamento de aplicación:

«[...] se entenderá por:

a) “uso comercial”: […] el empleo de un medio de transporte para el transporte de personas a título oneroso o el transporte industrial o comercial de mercancías, sea o no a título oneroso;

b) “uso privado”: la utilización de un medio de transporte con exclusión de cualquier uso comercial;

c) “tráfico interior”: el transporte de personas embarcadas o de mercancías cargadas dentro del territorio aduanero de la Comunidad para ser desembarcadas o descargadas dentro de dicho territorio.»

12 El artículo 558, apartado 1, de dicho Reglamento dispone:

«Se concederá la exención total de derechos de importación a los medios de transporte ferroviarios, por carretera y a los destinados a la navegación aérea, marítima y fluvial, cuando:

a) estén matriculados fuera del territorio aduanero de la Comunidad a nombre de una persona establecida fuera de dicho territorio [...];

b) sean utilizados por una persona establecida fuera del territorio aduanero de la Comunidad, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 559, 560 y 561; y

c) en caso de uso comercial de medios de transporte distintos de los ferroviarios, sean utilizados exclusivamente para un transporte que comience o termine fuera del territorio aduanero de la Comunidad. Podrán ser utilizados en el tráfico interior cuando las disposiciones vigentes en el ámbito de los transportes, especialmente las relativas a las condiciones de acceso y ejecución, prevean esa posibilidad.»

Derecho alemán

Ley de Navegación Aérea

13 El artículo 2, apartados 7 y 8, de la Luftverkehrsgesetz (Ley de Navegación Aérea), en su versión publicada el 10 de mayo de 2007 (BGBl. 2007 I, p. 698), dispone:

«7. Las aeronaves que no estén registradas ni homologadas en el territorio en el que se aplica la presente Ley sólo podrán entrar en el espacio aéreo de este territorio o ser llevadas a él de otro modo tras haber obtenido la autorización correspondiente. Esta autorización no será necesaria cuando así lo disponga un tratado entre el Estado de origen de la aeronave y la República Federal de Alemania o un convenio vinculante para ambos Estados.

8. La autorización a que se hace referencia en los apartados 6 y 7 podrá concederse con carácter general o caso por caso; podrá estar supeditada al cumplimiento de obligaciones o sometida a un plazo.»

Ley de administración aduanera

14 Según el artículo 2, apartado 2, de la Zollverwaltungsgesetz (Ley de administración aduanera), de 21 de diciembre de 1992 (BGBl. 1992 I, p. 2125, y 1993 I, p. 2483):

«Las aeronaves entrantes sólo podrán aterrizar en un aeropuerto con aduana, y las salientes sólo podrán partir de tal aeropuerto.»

Reglamento Aduanero

15 El artículo 2 del Zollverordnung (Reglamento Aduanero), de 23 de diciembre de 1993 (BGBl. 1993 I, p. 2449, y 1994 I, p. 162), con la rúbrica «vías aduaneras», dispone en su apartado 3:

«Asimismo, en casos particulares y para facilitar la circulación, podrá concederse administrativamente la exención de la obligación de utilizar las vías aduaneras [*Zollstraßenzwang*] cuando las circunstancias lo exijan, ello no impida llevar a cabo el control aduanero y no se opongan prohibiciones y restricciones vigentes.»

16 El artículo 3 de dicho Reglamento, que lleva por título «aeropuertos con aduana», establece en su apartado 4:

«Se aplicará a la exención de la obligación de utilizar aeropuertos con aduana, por analogía, el artículo 2, apartado 3.»

Litigio principal y cuestión prejudicial

17 Fuchs, sociedad domiciliada en Suiza, ofrece entre sus actividades vuelos de instrucción y prácticas en helicóptero.

18 Mediante resolución de 13 de octubre de 2009 Fuchs fue eximida de la obligación de utilizar un aeropuerto con aduana para la introducción, en Alemania, de diez helicópteros matriculados a su nombre en Suiza.

19 En el marco de la organización de diferentes cursos de formación en los años 2009 y 2010, esos helicópteros entraron en el territorio aduanero de la Unión pilotados, bien por un instructor de vuelo empleado por Fuchs, bien por alumnos pilotos en presencia de un instructor.

20 Esos helicópteros no abandonaron el territorio aduanero de la Unión durante los vuelos de formación y volvían a Suiza a la finalización de cada período de formación.

21 Mediante liquidación de derechos de importación de 10 de junio de 2011, la Administración de aduanas estimó que dichos helicópteros habían sido utilizados comercialmente, pese a no contar con la autorización a la que se refiere el artículo 2, apartado 7, primera frase, de la Ley de Navegación Aérea y que, por lo tanto, Fuchs no había cumplido los requisitos de admisión temporal de los mismos helicópteros con exención total de derechos de importación establecidos en el artículo 558, apartado 1, letra c), del Reglamento de aplicación.

22 Considerando que, con arreglo al artículo 204, apartado 1, letra a), del Código aduanero, se ha generado una deuda aduanera en relación con esos helicópteros, la mencionada Administración fijó en 175 873,36 euros el importe de los derechos de aduana debidos por Fuchs.

23 Tras desestimar esa Administración la reclamación que Fuchs había presentado contra la liquidación de derechos de importación, esa sociedad presentó un recurso ante el Finanzgericht Baden-Württemberg (Tribunal Tributario de Baden-Wurtemberg, Alemania).

24 Para fundamentar su recurso, Fuchs sostiene que se cumplen los requisitos establecidos para que se le conceda la plena exención de los derechos de importación. Precisa, en particular, que no se dio a los helicópteros en cuestión un «uso comercial» en el sentido del artículo 555, apartado 1, del Reglamento de aplicación.

25 La Administración de aduanas considera, por el contrario, que Fuchs hizo un uso comercial de los mencionados helicópteros, ya que durante los vuelos de formación fueron transportadas personas a título oneroso. A su juicio, carece de relevancia a este respecto el hecho de que las cantidades abonadas por los alumnos pilotos representen la contrapartida de su formación y no de su transporte.

26 El órgano jurisdiccional remitente recuerda que los requisitos esenciales para obtener una autorización de admisión temporal de medios de transporte con exención total de derechos de importación figuran en el artículo 558, apartado 1, del Reglamento de aplicación. En el litigio principal, considera probado que se cumplen los requisitos establecidos en el apartado 1, letras a) y b), de ese artículo 558. Así pues, se plantearía únicamente la cuestión de si se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 558, apartado 1, letra c), del Reglamento de aplicación, el cual dispone que, en caso de uso comercial, los medios de transporte sólo pueden utilizarse, en principio, para transportes que comiencen o terminen fuera del territorio aduanero de la Comunidad. Pues bien, la respuesta a esta cuestión depende de cómo se interpreten los términos «uso comercial» que figuran en el artículo 555, apartado 1, letra a), del Reglamento de aplicación.

27 En estas circunstancias, el Finanzgericht Baden-Württemberg (Tribunal Tributario de Baden-Wurtemberg) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Debe interpretarse el artículo 555, apartado 1, letra a), del Reglamento de aplicación (CEE) n.º 2454/93 [...], en el sentido de que también se deben considerar uso comercial de un medio de transporte los vuelos de instrucción en helicóptero efectuados a título oneroso y en los que ocupan el helicóptero tanto el alumno como el instructor?»

Sobre la cuestión prejudicial

28 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, fundamentalmente, si los vuelos realizados a título oneroso para la formación de pilotaje de un helicóptero, a bordo del cual se embarcan un alumno piloto y un instructor de vuelo, deben considerarse un uso comercial de un medio de transporte en el sentido del artículo 555, apartado 1, letra a), del Reglamento de aplicación.

29 Conforme a dicha disposición, se entiende por «uso comercial» la utilización de un medio de transporte «para el transporte de personas a título oneroso o el transporte industrial y comercial de mercancías, sea o no a título oneroso».

30 Se desprende de la redacción de la mencionada disposición que para que la utilización del medio de transporte en cuestión pueda calificarse de «uso comercial», ésta debe efectuarse con fines de transporte.

31 Esta interpretación queda corroborada por la génesis del artículo 555, apartado 1, letra a), del Reglamento de aplicación.

32 En efecto, tal como señaló el Abogado General en el punto 34 de sus conclusiones, el concepto de «uso comercial», en el Reglamento de aplicación, sustituyó al de «uso profesional», que se definía en el artículo 1, apartado 2, letra d), del Reglamento (CEE) n.º 1855/89 del Consejo, de 14 de junio de 1989, relativo al régimen de admisión temporal de los medios de transporte (DO 1989, L 186, p. 8), como «la utilización de un medio de transporte con el fin de ejercer directamente una actividad remunerada o con fines lucrativos». Esta definición fue, pues, sustituida por la definición, más restrictiva, que figura en el artículo 670 del Reglamento n.º 2454/93 en su versión inicial, y según la cual, se considera uso comercial «la utilización de un medio de transporte para el transporte de personas a título oneroso o el transporte industrial y comercial de mercancías, sea o no a título oneroso».

33 Esta definición fue ampliada posteriormente por el Reglamento (CE) n.º 993/2001 de la Comisión, de 4 de mayo de 2001, por el que se modifica el Reglamento n.º 2454/93 (DO 2001, L 141, p. 1), para cubrir «la utilización de un medio de transporte para el transporte de personas o de mercancías a título oneroso o en el marco de la actividad económica de una empresa». Como señaló el Abogado General en el punto 37 de sus conclusiones, encajaba en el concepto de «uso comercial» en ese momento cualquier utilización de un medio de transporte en un contexto profesional, ya fuera a título oneroso o no y con independencia de la finalidad de esa utilización.

34 No obstante, el Reglamento n.º 2286/2003 sustituyó esa definición de uso comercial por la aplicable en el litigio principal. Como apuntó el Abogado General en el punto 40 de sus conclusiones, ese Reglamento no sólo excluyó del concepto de «uso comercial» el transporte de personas a título gratuito, sino que también hizo de la finalidad de la utilización el factor determinante. En consecuencia, este concepto no cubre todas las actividades económicas en las que interviene un medio de transporte y en el marco de las cuales se lleva a cabo un transporte de personas en sentido amplio, sino que únicamente se refiere a aquellas cuya finalidad es el transporte, entre otros, de personas.

35 Pues bien, en circunstancias como las que concurren en el litigio principal, en el que los medios de transporte se utilizan con fines de formación, el transporte de personas, suponiendo que haya tenido lugar, no es sino el corolario de la actividad de formación que, como objeto principal del contrato, es la prestación de servicios en contrapartida de la cual los alumnos pilotos han pagado una remuneración.

36 Habida cuenta de las anteriores consideraciones, el uso de un medio de transporte para atender las necesidades de una prestación de servicios de formación para el pilotaje no se encuentra comprendido en el concepto de «uso comercial» en el sentido del artículo 555, apartado 1, del Reglamento de aplicación.

37 Debe añadirse que, según reiterada jurisprudencia, el hecho de que el órgano jurisdiccional remitente haya formulado una cuestión prejudicial refiriéndose únicamente a determinadas disposiciones del Derecho de la Unión no impide que el Tribunal de Justicia le proporcione todos los criterios de interpretación que puedan serle útiles para resolver el asunto del que conoce, aun cuando no haya hecho referencia a ellos al formular sus cuestiones. A este respecto, corresponde al Tribunal de Justicia deducir del conjunto de elementos aportados por el órgano jurisdiccional nacional y, especialmente, de la motivación de la resolución de remisión, los elementos del Derecho de la Unión que requieren una interpretación, teniendo en cuenta el objeto del litigio (sentencia de 12 de febrero de 2015, Oil Trading Poland, C-349/13, EU:C:2015:84, apartado 45 y jurisprudencia citada).

38 En este asunto, en atención a la circunstancia de que el órgano jurisdiccional remitente ha formulado la cuestión prejudicial en relación con la aplicación del artículo 558, apartado 1, del Reglamento de aplicación, que establece los requisitos a los que se somete la exención total de derechos de importación respecto de la admisión temporal de un medio de transporte, parece útil interpretar también esta disposición.

39 A este respecto, es necesario señalar en primer lugar que el requisito, previsto en el artículo 558, apartado 1, letra c), del Reglamento de aplicación, según el cual el medio de transporte en cuestión debe, en principio, utilizarse «exclusivamente para un transporte que comience o termine fuera del territorio aduanero», se aplica únicamente en caso de uso comercial de éste. En otros términos, un medio de transporte que no se utiliza con fines comerciales está únicamente sujeto a los requisitos establecidos en el artículo 558, apartado 1, letras a) y b), del Reglamento de aplicación.

40 En segundo lugar, no cabe considerar que el beneficio de la exención total de los derechos de importación en caso de la admisión temporal de un medio de transporte que no es objeto de uso comercial esté supeditado al requisito de que éste sea utilizado con fines de transporte.

41 En efecto, ni el artículo 558, apartado 1, del Reglamento de aplicación ni ninguna otra disposición de ese Reglamento que fija los requisitos para la exención total de los derechos de importación de medios de transporte contemplan tal limitación, siendo así que el legislador de la Unión tuvo cuidado de someter, expresamente, el beneficio de la exención total de los derechos de importación de otras categorías de mercancías a requisitos asociados a la finalidad de la utilización de las mercancías en cuestión. Así sucede, por ejemplo, en el caso de las mercancías «que deban utilizarse con un fin deportivo» mencionadas en el artículo 563 del Reglamento de aplicación. Ese es también el caso, según el artículo 566 de ese Reglamento, del material médico-quirúrgico y de laboratorio que «se destine a fines diagnósticos». El artículo 568 de dicho Reglamento establece, por su parte, que se concederá una exención a los soportes de sonido, imágenes o información «destinados a la presentación antes de su utilización comercial» y a los que «vayan a ser sonorizados, doblados o reproducidos».

42 Esta interpretación queda corroborada por el Reglamento n.º 993/2001, que suprimió, en el Reglamento n.º 2454/93, la definición funcional de «medio de transporte», que hasta entonces designaba a «todo medio destinado al transporte de personas o de mercancías».

43 Habida cuenta de las anteriores consideraciones, debe responderse a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 555, apartado 1, letra a), del Reglamento de aplicación debe interpretarse en el sentido de que los vuelos realizados a título oneroso para la formación de pilotaje de un helicóptero, a bordo del cual se embarcan un alumno piloto y un instructor de vuelo, no deben considerarse un uso comercial de un medio de transporte en el sentido de la citada disposición.

Costas

44 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Décima) declara:

El artículo 555, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) n.º 2454/93 de la Comisión, de 2 de julio de 1993, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n.º 2913/92 del Consejo por el que se aprueba el Código aduanero comunitario, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 2286/2003 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2003, debe interpretarse en el sentido de que los vuelos realizados a título oneroso para la formación de pilotaje de un helicóptero, a bordo del cual se embarcan un alumno piloto y un instructor de vuelo, no deben considerarse un uso comercial de un medio de transporte en el sentido de la citada disposición.

Firmas