Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (dixième chambre)

28 juillet 2016*

«Renvoi préjudiciel — Union douanière — Tarif douanier commun — Régime de l'admission temporaire en exonération des droits — Règlement (CEE) nº 2454/93 — Conditions fixées pour l'exonération totale des droits à l'importation — Moyens de transport affectés à la navigation aérienne, immatriculés en dehors du territoire douanier de l'Union et utilisés par une personne établie en dehors de ce territoire — Article 555, paragraphe 1, sous a) — Usage commercial — Notion — Utilisation d'hélicoptères par une école d'aviation pour des vols de formation payants, pilotés par un instructeur et un élève — Exclusion»

Dans l'affaire C-80/15,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Finanzgericht Baden-Württemberg (tribunal des finances du Bade-Wurtemberg, Allemagne), par décision du 27 janvier 2015, parvenue à la Cour le 20 février 2015, dans la procédure

Robert Fuchs AG

contre

Hauptzollamt Lörrach,

LA COUR (dixième chambre),

composée de M. F. Biltgen, président de chambre, MM. A. Borg Barthet (rapporteur) et E. Levits, juges,

avocat général : M. M. Bobek,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

— pour Robert Fuchs AG, par M^e^ U. Lusche, Rechtsanwältin,

— pour le gouvernement italien, par M^me^ G. Palmieri, en qualité d'agent, assistée de M. G. Albenzio, avvocato dello Stato,

— pour la Commission européenne, par M^me^ L. Grønfeldt et M. B.-R. Killmann, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 18 février 2016,

* Langue de procédure : l'allemand.

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de la notion d'« usage commercial », au sens de l'article 555, paragraphe 1, sous a), du règlement (CEE) nº 2454/93 de la Commission, du 2 juillet 1993, fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) nº 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire (JO 1993, L 253, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE) nº 2286/2003 de la Commission, du 18 décembre 2003 (JO 2003, L 343, p. 1) (ci-après le « règlement d'application »).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Robert Fuchs AG, société établie en Suisse (ci-après « Fuchs »), au Hauptzollamt Lörrach (administration des douanes de Lörrach, Allemagne), au sujet des droits de douane à l'importation réclamés à cette société pour l'importation, dans le territoire de l'Union et sous le régime de l'admission temporaire en exonération totale des droits à l'importation, d'hélicoptères immatriculés en Suisse et utilisés pour des vols de formation et d'entraînement en Allemagne.

Le cadre juridique

Le droit international

3 La convention relative à l'admission temporaire, conclue à Istanbul le 26 juin 1990 (ci-après la « convention d'Istanbul »), a été approuvée par la décision 93/329/CEE du Conseil, du 15 mars 1993, concernant la conclusion de la convention relative à l'admission temporaire, ainsi que l'acceptation de ses annexes (JO 1993, L 130, p. 1, et rectificatif JO 1993, L 289, p. 40).

4 L'article 1er de l'annexe C de la convention d'Istanbul est libellé comme suit :

« Pour l'application de la présente annexe, on entend par :

a) "moyens de transport" :

tout navire (y compris les allèges barges et péniches, même transportées à bord d'un navire et les hydroglisseurs), aéroglisseur, aéronef, véhicule routier à moteur (y compris les cycles à moteur, les remorques, les semi-remorques et les combinaisons de véhicules), et matériel ferroviaire roulant, ainsi que leurs pièces de rechange, accessoires et équipements normaux se trouvant à bord du moyen de transport y inclus le matériel spécial servant au chargement, au déchargement, à la manutention et à la protection des marchandises ;

b) "usage commercial" :

l'acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux ;

c) "usage privé" :

utilisation par l'intéressé exclusivement pour son usage personnel, à l'exclusion de tout usage commercial ;

[…] »

Le droit de l'Union

Le code des douanes

5 Aux termes de l'article 137 du règlement (CEE) nº 2913/92 du Conseil, du 12 octobre 1992, établissant le code des douanes communautaire (JO 1992, L 302, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE) nº 82/97 du Parlement européen et du Conseil, du 19 décembre 1996 (JO 1997, L 17, p. 1, ci-après le « code des douanes ») :

« Le régime de l'admission temporaire permet l'utilisation dans le territoire douanier de la Communauté, en exonération totale ou partielle des droits à l'importation et sans qu'elles soient soumises aux mesures de politique commerciale des marchandises non communautaires destinées à être réexportées, sans avoir subi des modifications, exception faite de leur dépréciation normale par suite de l'usage qui en est fait. »

6 L'article 141 de ce code dispose :

« Les cas et les conditions particulières dans lesquels il peut être recouru au régime de l'admission temporaire en exonération totale des droits à l'importation, sont déterminés selon la procédure du comité. »

7 Aux termes de l'article 204, paragraphe 1, sous a), dudit code :

« Fait naître une dette douanière à l'importation :

a) l'inexécution d'une des obligations qu'entraîne pour une marchandise passible de droits à l'importation son séjour en dépôt temporaire ou l'utilisation du régime douanier sous lequel elle a été placée ».

Le règlement d'application

8 L'article 232 du règlement d'application, qui édicte les règles relatives au régime d'admission temporaire en exonération totale, notamment des moyens de transport, dispose :

« 1. Lorsqu'ils ne font pas l'objet d'une déclaration écrite ou verbale sont considérés comme déclarés pour l'admission temporaire par l'acte visé à l'article 233, sous réserve des dispositions de l'article 579 :

[…]

b) les moyens de transport visés aux articles 556 à 561 ;

[…]

2. Lorsqu'elles ne font pas l'objet d'une déclaration écrite ou verbale, les marchandises visées au paragraphe 1 sont considérées déclarées pour la réexportation en apurement du régime de l'admission temporaire par l'acte visé à l'article 233. »

9 Aux termes de l'article 233 de ce règlement :

« 1. Pour l'application des articles 230 à 232 l'acte qui est considéré comme déclaration en douane peut avoir les formes suivantes.

[…]

b) En cas de dispense de l'obligation de la conduite en douane conformément aux dispositions prises en application de l'article 38 paragraphe 4 du code, en cas d'exportation conformément à l'article 231 et en cas de réexportation conformément à l'article 232 paragraphe 2 :

— le seul acte de franchissement de frontière du territoire douanier de la Communauté. »

10 L'article 234 du règlement d'application dispose :

« 1. Lorsque les conditions des articles 230 à 232 sont remplies, les marchandises en question sont considérées comme présentées en douane au sens de l'article 63 du code, la déclaration est considérée comme acceptée et la mainlevée comme donnée au moment où l'acte visé à l'article 233 est accompli.

2. Si un contrôle fait apparaître que l'acte visé à l'article 233 est accompli sans que les marchandises introduites ou sorties remplissent les conditions des articles 230 à 232, ces marchandises sont considérées comme soit introduites soit exportées irrégulièrement. »

11 Aux termes de l'article 555, paragraphe 1, du règlement d'application :

« […] [O]n entend par :

a) "usage commercial" : l'utilisation d'un moyen de transport pour l'acheminement des personnes à titre onéreux ou pour le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux ;

b) "usage privé" : l'utilisation d'un moyen de transport à l'exclusion de tout usage commercial ;

c) "trafic interne" : le transport de personnes embarquées ou de marchandises chargées dans le territoire douanier de la Communauté pour être débarquées ou déchargées à l'intérieur de ce territoire. »

12 L'article 558, paragraphe 1, de ce règlement prévoit :

« L'exonération totale des droits à l'importation est accordée pour les moyens de transport routiers et ferroviaires ainsi que ceux affectés à la navigation aérienne, maritime et fluviale, lorsqu'ils sont :

a) immatriculés en dehors du territoire douanier de la Communauté au nom d'une personne établie en dehors de ce territoire […] ;

b) utilisés par une personne établie en dehors du territoire douanier de la Communauté, sans préjudice des articles 559, 560 et 561 ;

c) en cas d'usage commercial de moyens de transport autres que ferroviaires, utilisés exclusivement pour un transport qui commence ou se termine en dehors du territoire douanier. Toutefois, ils peuvent être utilisés en trafic interne, dès lors que les dispositions en vigueur dans le domaine des transports, concernant notamment les conditions d'accès et d'exécution de ceux-ci, en prévoient la possibilité. »

Le droit allemand

La loi relative à la navigation aérienne

13 L'article 2, paragraphes 7 et 8, du Luftverkehrsgesetz (loi relative à la navigation aérienne), dans sa version publiée le 10 mai 2007 (BGBl. 2007 I, p. 698), dispose :

« 7. Les aéronefs qui ne sont pas immatriculés et agréés dans le champ d'application de la présente loi ne peuvent pénétrer en volant ou être acheminés d'une autre manière dans le champ d'application de la présente loi pour y circuler que sur autorisation. Une autorisation n'est pas nécessaire dès lors qu'une convention entre l'État d'origine de l'aéronef et la République fédérale d'Allemagne ou une convention contraignante pour les deux États en dispose autrement.

8. L'autorisation visée aux paragraphes 6 et 7 peut être accordée à titre général ou pour un cas particulier, être assortie d'obligations et être limitée dans le temps. »

La loi sur l'administration douanière

14 Aux termes de l'article 2, paragraphe 2, du Zollverwaltungsgesetz (loi sur l'administration douanière), du 21 décembre 1992 (BGBl. 1992 I, p. 2125, et 1993 I, p. 2483) :

« Les aéronefs entrants ne peuvent atterrir que sur un aérodrome douanier et ceux partants ne peuvent décoller que d'un tel aérodrome. »

Le règlement douanier

15 L'article 2 de la Zollverordnung (règlement douanier), du 23 décembre 1993 (BGBl. 1993 I, p. 2449, et 1994 I, p. 162), intitulé « Routes douanières », dispose, à son paragraphe 3 :

« En outre, dans des cas particuliers, afin de faciliter la circulation, des exonérations à l'obligation d'emprunter les routes douanières [*Zollstraßenzwang*] peuvent être accordées par la voie administrative, pour autant que les circonstances l'exigent, que les possibilités d'une surveillance douanière ne s'en trouvent pas affectées et que cela ne va pas à l'encontre d'interdictions ou de restrictions. »

16 L'article 3 de ce règlement, intitulé « Aérodromes douaniers », prévoit, à son paragraphe 4 :

« L'article 2, paragraphe 3, s'applique mutatis mutandis à l'exonération de l'obligation d'emprunter des aérodromes douaniers. »

Le litige au principal et la question préjudicielle

17 Fuchs, société établie en Suisse, propose, dans le cadre de ses activités, notamment des vols de formation et d'entraînement sur hélicoptère.

18 Par une décision du 13 octobre 2009, Fuchs a été exonérée de l'obligation d'emprunter un aérodrome douanier pour l'introduction, en Allemagne, de dix hélicoptères immatriculés à son nom en Suisse.

19 Dans le cadre de l'organisation de plusieurs stages de formation au cours des années 2009 et 2010, ces hélicoptères ont ainsi été introduits sur le territoire douanier de l'Union, soit par un instructeur de vol employé par Fuchs, soit par des élèves pilotes, en présence d'un tel instructeur.

20 Ces hélicoptères n'ont pas quitté le territoire douanier de l'Union au cours des vols de formation. Ils repartaient vers la Suisse à l'issue de chaque période de formation.

21 Dans un avis de fixation des droits à l'importation du 10 juin 2011, l'administration des douanes a estimé que lesdits hélicoptères avaient été utilisés à titre commercial, sans toutefois bénéficier de l'autorisation visée à l'article 2, paragraphe 7, première phrase, de la loi relative à la navigation aérienne, et que, dès lors, Fuchs avait méconnu les conditions d'admission temporaire des mêmes hélicoptères en exonération totale des droits à l'importation prévues à l'article 558, paragraphe 1, sous c), du règlement d'application.

22 Considérant que, conformément à l'article 204, paragraphe 1, sous a), du code des douanes, une dette douanière était née pour lesdits hélicoptères, cette administration a fixé à 175 873,36 euros le montant des droits de douane dus par Fuchs.

23 À la suite du rejet, par ladite administration, de la réclamation que Fuchs avait introduite contre ledit avis de fixation de droits à l'importation, Fuchs a introduit un recours devant le Finanzgericht Baden-Württemberg (tribunal des finances du Bade-Wurtemberg, Allemagne).

24 À l'appui de son recours, Fuchs soutient que les conditions fixées pour qu'une exonération totale des droits à l'importation lui soit accordée sont réunies. Elle précise, notamment, que les hélicoptères en question n'ont pas fait l'objet d'un « usage commercial », au sens de l'article 555, paragraphe 1, du règlement d'application.

25 L'administration des douanes soutient, au contraire, que Fuchs a fait un usage commercial desdits hélicoptères, dès lors que, au cours des vols de formation, des personnes ont été acheminées à titre onéreux. Il importerait peu, à cet égard, que les sommes versées par les élèves pilotes l'aient été en contrepartie de leur formation et non de leur acheminement.

26 La juridiction de renvoi rappelle que les conditions essentielles pour l'obtention d'une autorisation d'admission temporaire de moyens de transport avec exonération totale des droits à l'importation figurent à l'article 558, paragraphe 1, du règlement d'application. Dans l'affaire au principal, il serait constant que les conditions visées à cet article 558, paragraphe 1, sous a) et b), étaient remplies. Se poserait donc uniquement la question de savoir si les conditions fixées à l'article 558, paragraphe 1, sous c), du règlement d'application, qui prévoit que, en cas d'usage commercial, les moyens de transport ne peuvent, en principe, être utilisés que pour des transports qui commencent ou se terminent en dehors du territoire douanier de la Communauté, étaient remplies. Or, la réponse à cette question dépendrait de l'interprétation des termes « usage commercial », figurant à l'article 555, paragraphe 1, sous a), du règlement d'application.

27 Dans ces conditions, le Finanzgericht Baden-Württemberg (tribunal des finances du Bade-Wurtemberg) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

« L'article 555, paragraphe 1, sous a), du règlement d'application doit-il être interprété en ce sens que des vols de formation effectués à titre onéreux avec des hélicoptères et dans le cadre desquels un élève pilote et un instructeur de vol se trouvent à bord de l'hélicoptère doivent eux aussi être considérés comme un usage commercial d'un moyen de transport ? »

Sur la question préjudicielle

28 Par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si des vols réalisés à titre onéreux pour la formation au pilotage d'un hélicoptère, à bord duquel ont pris place un élève pilote et un instructeur de vol, doivent être considérés comme constituant un usage commercial d'un moyen de transport, au sens de l'article 555, paragraphe 1, sous a), du règlement d'application.

29 En vertu de cette disposition, relève de la notion d'« usage commercial » l'utilisation d'un moyen de transport « pour l'acheminement des personnes à titre onéreux ou pour le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux ».

30 Il découle du libellé de ladite disposition que, pour pouvoir être qualifiée d'« usage commercial », l'utilisation du moyen de transport en question doit être effectuée à des fins de transport.

31 Cette interprétation est corroborée par la genèse de l'article 555, paragraphe 1, sous a), du règlement d'application.

32 En effet, ainsi que l'a relevé M. l'avocat général au point 34 de ses conclusions, la notion d'« usage commercial », dans le règlement d'application, a remplacé celle d'« usage professionnel », qui était définie à l'article 1er, paragraphe 2, sous d), du règlement (CEE) nº 1855/89 du Conseil, du 14 juin 1989, relatif au régime de l'admission temporaire des moyens de transport (JO 1989, L 186, p. 8), comme étant « l'utilisation d'un moyen de transport en vue de l'exercice direct d'une activité rémunérée ou ayant un but lucratif ». Cette dernière définition a ainsi été remplacée par celle, plus restrictive, figurant à l'article 670 du règlement nº 2454/93 dans sa version initiale, aux termes duquel l'usage commercial correspondait à « l'utilisation d'un moyen de transport pour l'acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel et commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux ».

33 Cette définition a, par la suite, été élargie par le règlement (CE) nº 993/2001 de la Commission, du 4 mai 2001, modifiant le règlement nº 2454/93 (JO 2001, L 141, p. 1), pour couvrir « l'utilisation d'un moyen de transport pour l'acheminement de personnes ou le transport de marchandises à titre onéreux ou dans le cadre des activités économiques de l'entreprise ». Ainsi que l'a relevé M. l'avocat général au point 37 de ses conclusions, relevait alors de la notion d'« usage commercial » toute utilisation d'un moyen de transport dans un contexte professionnel, que ce soit ou non à titre onéreux et indépendamment de la finalité de cette utilisation.

34 Toutefois, le règlement nº 2286/2003 a remplacé cette définition de l'usage commercial par celle applicable au litige au principal. Ainsi que l'a relevé M. l'avocat général au point 40 de ses conclusions, ce règlement a non seulement soustrait de la notion d'« usage commercial » le transport de personnes à titre gracieux, mais également fait de la finalité de l'utilisation le facteur déterminant. Dès lors, cette notion ne couvre plus toutes les activités économiques impliquant un moyen de transport et dans le cadre desquelles intervient un transport de personnes au sens large, mais concerne uniquement celles dont la finalité est le transport, notamment, de personnes.

35 Or, dans des circonstances telles que celles en cause dans l'affaire au principal, où les moyens de transport sont utilisés à des fins de formation, le transport de personnes, à supposer qu'il ait eu lieu, n'est que le corollaire de l'activité de formation qui, en tant qu'objet principal du contrat, est la prestation de services en contrepartie de laquelle les élèves pilotes ont versé une rémunération.

36 Compte tenu des considérations qui précèdent, l'utilisation d'un moyen de transport pour les besoins d'une prestation de services de formation au pilotage ne saurait relever de la notion d'« usage commercial », au sens de l'article 555, paragraphe 1, du règlement d'application.

37 Il convient d'ajouter que, en vertu d'une jurisprudence constante, le fait que la juridiction de renvoi a formulé une question préjudicielle en se référant à certaines dispositions seulement du droit de l'Union ne fait pas obstacle à ce que la Cour lui fournisse tous les éléments d'interprétation qui peuvent être utiles au jugement de l'affaire dont elle est saisie, qu'elle y ait fait ou non référence dans l'énoncé de ses questions. Il appartient, à cet égard, à la Cour d'extraire de l'ensemble des éléments fournis par la juridiction nationale, et notamment de la motivation de la décision de renvoi, les éléments du droit de l'Union qui appellent une interprétation compte tenu de l'objet du litige (arrêt du 12 février 2015, Oil Trading Poland, C-349/13, EU:C:2015:84, point 45 et jurisprudence citée).

38 En l'occurrence, et eu égard à la circonstance que la juridiction de renvoi a posé la question préjudicielle en vue de l'application de l'article 558, paragraphe 1, du règlement d'application, qui fixe les conditions auxquelles est soumise l'exonération totale des droits à l'importation pour l'admission temporaire d'un moyen de transport, il paraît utile de procéder également à l'interprétation de cette disposition.

39 À cet égard, il importe, en premier lieu, de relever que la condition, prévue à l'article 558, paragraphe 1, sous c), du règlement d'application, selon laquelle le moyen de transport en question doit, en principe, être utilisé « exclusivement pour un transport qui commence ou se termine en dehors du territoire douanier », s'applique uniquement en cas d'usage commercial de celui-ci. En d'autres termes, un moyen de transport qui n'est pas utilisé à des fins commerciales est soumis uniquement aux conditions prévues à l'article 558, paragraphe 1, sous a) et b), du règlement d'application.

40 En second lieu, il ne saurait être considéré que le bénéfice de l'exonération totale des droits à l'importation pour l'admission temporaire d'un moyen de transport qui ne fait pas l'objet d'un usage commercial est soumis à la condition que ce dernier soit utilisé à des fins de transport.

41 En effet, ni l'article 558, paragraphe 1, du règlement d'application ni aucune autre disposition de ce règlement fixant les conditions requises pour l'exonération totale des droits à l'importation des moyens de transport ne prévoient une telle limitation, alors que le législateur de l'Union a pris soin de soumettre, de manière explicite, le bénéfice de l'exonération totale des droits à l'importation d'autres catégories de marchandises à des conditions tenant à la finalité de l'utilisation des marchandises concernées. Tel est notamment le cas, en vertu de l'article 563 du règlement d'application, des marchandises « à utiliser dans le cadre d'une activité sportive ». Tel est également le cas, aux termes de l'article 566 de ce règlement, du matériel médico-chirurgical et de laboratoire « destiné à des fins de diagnostic ». L'article 568 dudit règlement prévoit, quant à lui, que sont exonérés les supports de son, d'images ou d'informations « destinés à être présentés avant d'être commercialisés » ainsi que ceux « destinés à la sonorisation, au doublage ou à la reproduction ».

42 Cette interprétation est corroborée par le règlement nº 993/2001, qui a supprimé, dans le règlement nº 2454/93, la définition fonctionnelle du « moyen de transport », qui correspondait jusqu'alors à « tout moyen affecté au transport de personnes ou de marchandises ».

43 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la question posée que l'article 555, paragraphe 1, sous a), du règlement d'application doit être interprété en ce sens que des vols réalisés à titre onéreux pour la formation au pilotage d'un hélicoptère, à bord duquel ont pris place un élève pilote et un instructeur de vol, ne doivent pas être considérés comme constituant un usage commercial d'un moyen de transport, au sens de cette disposition.

Sur les dépens

44 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (dixième chambre) dit pour droit :

L'article 555, paragraphe 1, sous a), du règlement (CEE) nº 2454/93 de la Commission, du 2 juillet 1993, fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) nº 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire, tel que modifié par le règlement (CE) nº 2286/2003 de la Commission, du 18 décembre 2003, doit être interprété en ce sens que des vols réalisés à titre onéreux pour la formation au pilotage d'un hélicoptère, à bord duquel ont pris place un élève pilote et un instructeur de vol, ne doivent pas être considérés comme constituant un usage commercial d'un moyen de transport, au sens de cette disposition.

Signatures