Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (dziesiąta izba)

z dnia 28 lipca 2016 r.*

Odesłanie prejudycjalne — Unia celna — Wspólna taryfa celna — Procedura odprawy czasowej ze zwolnieniem z należności celnych — Rozporządzenie (EWG) nr 2454/93 — Warunki całkowitego zwolnienia z należności przywozowych — Środki transportu powietrznego zarejestrowane poza obszarem celnym Unii i używane przez podmiot z siedzibą poza tym obszarem — Artykuł 555 ust. 1 lit. a) — Użytkowanie w celach handlowych — Pojęcie — Używanie helikopterów przez szkołę lotniczą dla celów płatnych lotów szkoleniowych prowadzonych przez instruktora i kursanta — Wyłączenie

W sprawie C-80/15

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Finanzgericht Baden-Württemberg (sąd ds. finansowych w Badenii-Wirtembergii, Niemcy) postanowieniem z dnia 27 stycznia 2015 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 20 lutego 2015 r., w postępowaniu:

Robert Fuchs AG

przeciwko

Hauptzollamt Lörrach,

TRYBUNAŁ (dziesiąta izba),

w składzie: F. Biltgen, prezes izby, A. Borg Barthet (sprawozdawca) i E. Levits, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Bobek,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu Robert Fuchs AG przez U. Lusche, Rechtsanwältin,

— w imieniu rządu włoskiego przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez G. Albenzia, avvocato dello Stato,

— w imieniu Komisji Europejskiej przez L. Grønfeldt oraz B.R. Killmanna, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 18 lutego 2016 r.,

* Język postępowania: niemiecki.

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy interpretacji pojęcia „użytkowania w celach handlowych” w rozumieniu art. 555 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy kodeks celny (Dz.U. 1993, L 253, s. 1), zmienionego rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2286/2003 z dnia 18 grudnia 2003 r. (Dz.U. 2003, L 343, s. 1) (zwanego dalej „rozporządzeniem wykonawczym”).

2 Wniosek ów został przedstawiony w ramach sporu pomiędzy Robert Fuchs AG, spółką z siedzibą w Szwajcarii (zwaną dalej „spółką Fuchs”) a Hauptzollamt Lörrach (organem celnym w Lörrach, Niemcy) w przedmiocie należności celnych przywozowych zażądanych od tej spółki tytułem przywozu na obszar Unii, w ramach procedury odprawy czasowej z całkowitym zwolnieniem z należności celnych przywozowych, helikopterów zarejestrowanych w Szwajcarii i używanych do celów szkoleń i treningów w Niemczech.

Ramy prawne

Prawo międzynarodowe

3 Konwencja dotycząca odprawy czasowej, sporządzona w Stambule w dniu 26 czerwca 1990 r. (zwana dalej „konwencją stambulską”), została zatwierdzona decyzją Rady z dnia 15 marca 1993 r. dotyczącą zawarcia konwencji w sprawie odprawy czasowej oraz przyjmującą jej załączniki (Dz.U. 1993, L 130, s. 1; sprostowanie Dz.U. 1993, L 289, s. 40).

4 Artykuł 1 załącznika C do konwencji stambulskiej ma następujące brzmienie:

„W rozumieniu niniejszego załącznika:

a) określenie »środki transportu« oznacza:

wszelkie statki (włącznie z pokładowymi lub bezpokładowymi lichtugami i barkami oraz wodolotami), poduszkowce, samoloty, pojazdy drogowe (włącznie z rowerami wyposażonymi w silniki, przyczepami, naczepami i pojazdami kombinowanymi) i tabor kolejowy; wraz z ich normalnymi częściami zamiennymi, akcesoriami i wyposażeniem przewożonym na pokładzie środka transportu (włącznie z dodatkowym wyposażeniem do załadunku, wyładunku, obsługi i zabezpieczenia towaru);

b) określenie »użytkowanie w celach handlowych« oznacza:

przewóz osób za wynagrodzeniem albo przemysłowy lub handlowy przewóz towarów za wynagrodzeniem czy też bez wynagrodzenia;

c) określenie »użytkowanie w celach prywatnych« oznacza:

przewóz wyłącznie dla własnego użytku przez osobę, której to dotyczy, z wyłączeniem użytkowania w celach handlowych;

[…]”.

Prawo Unii

Kodeks celny

5 Artykuł 137 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiającego Wspólnotowy kodeks celny (Dz.U. 1992, L 302, s. 1), zmienionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 82/97 z dnia 19 grudnia 1996 r. (Dz.U. 1997, L 17, s. 1) (zwanego dalej „kodeksem celnym"), stanowi:

„Procedura odprawy czasowej pozwala na wykorzystanie na obszarze celnym Wspólnoty towarów niewspólnotowych przeznaczonych do powrotnego wywozu bez dokonywania żadnych zmian, z wyjątkiem wynikającego ze zużycia obniżenia ich wartości, z całkowitym lub częściowym zwolnieniem z należności celnych przywozowych i bez stosowania wobec nich środków polityki handlowej".

6 Artykuł 141 tego kodeksu stanowi:

„Przypadki i szczególne warunki stosowania procedury odprawy czasowej z całkowitym zwolnieniem z należności celnych przywozowych określane są zgodnie z procedurą komitetu".

7 Zgodnie z art. 204 ust. 1 lit. a) owego kodeksu:

„Dług celny w przywozie powstaje w wyniku:

a) niewykonania jednego z obowiązków wynikających z czasowego składowania towaru podlegającego należnościom przywozowym lub ze stosowania procedury celnej, którą towar ten został objęty".

Rozporządzenie wykonawcze

8 Artykuł 232 rozporządzenia wykonawczego, który reguluje zasady procedury odprawy czasowej z całkowitym zwolnieniem z należności celnych w odniesieniu między innymi do środków transportu, ma następujące brzmienie:

„1. Następujące przedmioty, jeśli nie zostały zgłoszone organom celnym na piśmie lub ustnie, uważa się za zgłoszone do czasowego wwozu czynnością określoną w art. 233, z zastrzeżeniem art. 579:

[…]

b) środki transportu określone w art. 556–561;

[…]

2 O ile nie zostały zgłoszone pisemnie lub ustnie, towary określone w ust. 1 uważane są za zgłoszone do powrotnego wywozu z zakończeniem procedury odprawy czasowej w sposób określony w art. 233".

9 Zgodnie z art. 233 tego rozporządzenia:

„1. Do celów art. 230–232 czynność uważana za zgłoszenie celne może przyjąć następujące formy:

[…]

b) w przypadku zwolnienia z obowiązku dostarczenia towarów do urzędu celnego zgodnie z przepisami wykonawczymi do art. 38 ust. 4 kodeksu, w przypadku wywozu zgodnie z art. 231 i w przypadku powrotnego wywozu zgodnie z art. 232 ust. 2:

— sama czynność przekroczenia granicy obszaru celnego Wspólnoty".

10 Artykuł 234 rozporządzenia wykonawczego stanowi:

„1. Jeżeli warunki art. 230–232 są spełnione, towary uważane są za przedstawione organom celnym w rozumieniu art. 63 kodeksu, zgłoszenie uważane jest za przyjęte, a zwolnienie towarów za udzielone w chwili, z którą czynność określona w art. 233 została spełniona.

2. Jeżeli kontrola wykazuje, że czynność określona w art. 233 została spełniona, ale towary przywiezione lub wyprowadzone nie spełniają warunków art. 230–232, dane towary uważane są za przywiezione bądź wywiezione z naruszeniem przepisów".

11 Zgodnie z art. 555 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego:

„[…]

a) »użytkowanie w celach handlowych« oznacza użycie środków transportu do transportu osób za wynagrodzeniem lub przemysłowy lub handlowy transport towarów za wynagrodzeniem lub bez wynagrodzenia;

b) »użytkowanie w celach prywatnych« oznacza inne niż użytkowanie w celach handlowych zastosowanie środków transportu;

c) »ruch wewnętrzny« oznacza przewóz osób lub towarów zabranych lub załadowanych na obszarze celnym Wspólnoty w celu wysadzenia lub wyładunku na miejscu znajdującym się w tym obszarze".

12 Zgodnie z art. 558 ust. 1 tego rozporządzenia:

„Całkowite zwolnienie z należności przywozowych jest przyznawane środkom transportu drogowego, kolejowego, powietrznego, morskiego i wodnego transportu śródlądowego, w przypadku gdy:

a) są zarejestrowane poza obszarem celnym Wspólnoty na nazwisko osoby mającej siedzibę poza tym obszarem […];

b) używane są przez osobę mającą swą siedzibę poza tym obszarem, bez uszczerbku dla przepisów art. 559, 560 i 561; oraz

c) w przypadku użytkowania w celach handlowych i z wyjątkiem środków transportu kolejowego są używane wyłącznie do transportu, który zaczyna się lub kończy poza obszarem celnym Wspólnoty; jednakże mogą one być używane w ruchu wewnętrznym, gdzie stanowią tak przepisy obowiązujące w dziedzinie transportu, w szczególności dotyczące dopuszczenia i działalności".

Prawo niemieckie

Ustawa dotycząca transportu powietrznego

13 Artykuł 2 ust. 7 i 8 Luftverkehrsgesetz (ustawy dotyczącej transportu powietrznego) w wersji opublikowanej w dniu 10 maja 2007 r. (BGBl. 2007 I, s. 698) stanowi:

„7. Statki powietrzne, które nie są zarejestrowane i dopuszczone do ruchu na obszarze stosowania niniejszej ustawy, mogą wlatywać na ten obszar lub zostać tam przemieszczone w inny sposób w celu poruszania się na tym obszarze wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia. Zezwolenie nie jest wymagane, jeżeli umowa między krajem pochodzenia i Republiką Federalną Niemiec lub konwencja wiążąca oba państwa stanowi inaczej.

8. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 6 i 7, może zostać udzielone w sposób ogólny lub dla poszczególnych przypadków, może ono przewidywać zobowiązania oraz być ograniczone w czasie".

Ustawa o administracji celnej

14 Zgodnie z art. 2 ust. 2 Zollverwaltungsgesetz (ustawy o administracji celnej) z dnia 21 grudnia 1992 r. (BGBl. 1992 I, s. 2125; BGBl. 1993 I, s. 2483):

„Przylatujące statki powietrzne mogą lądować jedynie na lotniskach celnych, a odlatujące statki powietrzne mogą startować jedynie z takich lotnisk".

Rozporządzenie celne

15 Artykuł 2 Zollverordnung (rozporządzenia celnego) z dnia 23 grudnia 1993 r. (BGBl. 1993 I, s. 2449; BGBl. 1994 I, s. 162), zatytułowany „Drogi celne", stanowi w ust. 3:

„Ponadto w celu ułatwienia komunikacji w poszczególnych przypadkach można udzielić zwolnienia z obowiązku korzystania z dróg celnych [»Zollstraßenzwang«] na drodze administracyjnej, o ile wymagają tego okoliczności, o ile nie ogranicza to możliwości sprawowania dozoru celnego oraz o ile nie stoją temu na przeszkodzie zakazy i ograniczenia".

16 Artykuł 3 owego rozporządzenia, zatytułowany „Lotniska celne", stanowi w ust. 4:

„Do zwolnień z obowiązku korzystania z lotnisk celnych stosuje się odpowiednio art. 2 ust. 3".

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

17 Fuchs, spółka z siedzibą w Szwajcarii, oferuje w ramach swojej działalności między innymi szkoleniowe i treningowe loty helikopterem.

18 Decyzją z dnia 13 października 2009 r. spółka Fuchs została zwolniona z obowiązku lądowania na lotnisku celnym dla celów przywozu do Niemiec dziesięciu helikopterów zarejestrowanych na jej firmę w Szwajcarii.

19 W latach 2009 i 2010 owe helikoptery były wprowadzane na obszar celny Unii przez zatrudnionego przez spółkę Fuchs instruktora lotu lub przez kursantów w obecności instruktora w ramach organizacji różnych stażów szkoleniowych.

20 Helikoptery te nie opuściły obszaru celnego Unii w toku lotów szkoleniowych. Powracały one do Szwajcarii po zakończeniu każdego szkolenia.

21 W decyzji w sprawie ustalenia należności przywozowych z dnia 10 czerwca 2011 r. organ celny uznał, że owe helikoptery były używane do celów handlowych, przy czym nie były one objęte zezwoleniem wskazanym w art. 2 ust. 7 zdanie pierwsze ustawy dotyczącej transportu powietrznego, w związku z czym spółka Fuchs nie dochowała warunków odprawy czasowej wskazanych helikopterów z całkowitym zwolnieniem z należności celnych przewidzianych w art. 558 ust. 1 lit. c) rozporządzenia wykonawczego.

22 Stwierdzając, że zgodnie z art. 204 ust. 1 lit. a) kodeksu celnego dług celny powstał w odniesieniu do owych helikopterów, organ ten ustalił kwotę należności celnych podlegających zapłacie przez spółkę Fuchs w wysokości 175 873,36 EUR.

23 Wskutek oddalenia przez ów organ odwołania wniesionego przez spółkę Fuchs od owej decyzji w sprawie ustalenia należności przywozowych spółka ta wniosła skargę do Finanzgericht Baden-Württemberg (sądu finansowego w Badenii-Wirtembergii, Niemcy).

24 Na poparcie swej skargi spółka Fuchs podniosła, że spełnione zostały warunki ustanowione dla całkowitego zwolnienia z należności przywozowych. Wskazała ona w szczególności, że sporne helikoptery nie były przedmiotem „użytkowania w celach handlowych” w rozumieniu art. 555 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego.

25 Organ celny podniósł natomiast, że spółka Fuchs użytkowała owe helikoptery w celach handlowych, jako że w czasie trwania lotów szkoleniowych miał miejsce odpłatny przewóz osób. Jest w tym względzie bez znaczenia, że kwoty uiszczane przez kursantów były uiszczane w zamian za ich szkolenie, a nie za ich przewóz.

26 Sąd odsyłający przypomniał, że zasadnicze warunki uzyskania pozwolenia na odprawę czasową środków transportu z całkowitym zwolnieniem z należności przywozowych są zawarte w art. 558 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego. W postępowaniu głównym jest bezsporne, że warunki wskazane w art. 558 ust. 1 lit. a) i b) zostały spełnione. Powstaje zatem jedynie pytanie, czy spełnione zostały warunki ustanowione w art. 558 ust. 1 lit. c) rozporządzenia wykonawczego, wedle którego w przypadku użytkowania środków transportu w celach handlowych mogą one być zasadniczo używane wyłącznie do transportu, który zaczyna się lub kończy poza obszarem celnym Wspólnoty. Odpowiedź na to pytanie zależy od interpretacji pojęcia „użytkowania w celach handlowych” zawartego w art. 555 ust. 1 lit. a) rozporządzenia wykonawczego.

27 W tych okolicznościach Finanzgericht Baden-Württemberg (sąd ds. finansowych w Badenii-Wirtembergii) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy art. 555 ust. 1 lit. a) rozporządzenia wykonawczego należy interpretować w ten sposób, że odpłatne loty szkoleniowe helikopterami, podczas których na pokładzie znajdują się kursant i instruktor lotu, powinny być także uznawane za użycie środka transportu w celach handlowych?”.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

28 Poprzez swe pytanie sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy loty wykonywane odpłatnie celem szkolenia z zakresu pilotażu helikopterem, na pokładzie którego znajdują się kursant i instruktor lotu, należy uznać za użytkowanie w celach handlowych środka transportu w rozumieniu art. 555 ust. 1 lit. a) rozporządzenia wykonawczego.

29 Zgodnie z tym przepisem pojęcie „użytkowania w celach handlowych” obejmuje użycie środków transportu „do transportu osób za wynagrodzeniem lub przemysłowy lub handlowy transport towarów za wynagrodzeniem lub bez wynagrodzenia”.

30 Z brzmienia tego przepisu wynika, że aby można było zakwalifikować użycie środków transportu jako „użytkowanie w celach handlowych”, musi ono być wykonywane do celów transportu.

31 Powyższą wykładnię potwierdza geneza art. 555 ust. 1 lit. a) rozporządzenia wykonawczego.

32 Jak bowiem wskazał rzecznik generalny w pkt 34 swej opinii, pojęcie „użytkowania w celach handlowych” w rozporządzeniu wykonawczym zastąpiło pojęcie „użytkowania do celów gospodarczych”, które zostało zdefiniowane w art. 1 ust. 2 lit. d) rozporządzenia Rady (EWG) nr 1855/89 z dnia 14 czerwca 1989 r. w sprawie odprawy czasowej środków transportu (Dz.U. 1989, L 186, s. 8) jako „użycie środków transportu przy bezpośrednim wykonywaniu działalności wykonywanej odpłatnie lub w celu zarobkowym”. Definicja ta została zastąpiona bardziej restrykcyjną definicją zawartą w art. 670 rozporządzenia nr 2454/93 w pierwotnej wersji, wedle którego użytkowanie w celach handlowych stanowi „użycie środków transportu do transportu osób za wynagrodzeniem lub przemysłowy lub handlowy transport towarów za wynagrodzeniem lub bez wynagrodzenia”.

33 Definicja ta została następnie rozszerzona poprzez rozporządzenie Komisji (WE) nr 993/2001 z dnia 4 maja 2001 r. zmieniające rozporządzenie nr 2454/93 (Dz.U. 2001, L 141, s. 1) i objęła „użytkowanie środków transportu osobowego lub towarowego za wynagrodzeniem lub w ramach działalności gospodarczej przedsiębiorstwa”. Jak wskazał rzecznik generalny w pkt 37 opinii, odtąd pojęciem „użytkowania w celach handlowych” objęte było wszelkie użycie środków transportu w kontekście działalności gospodarczej, zarówno odpłatnie, jak i nieodpłatnie, oraz niezależnie od celu użycia.

34 Jednakże rozporządzenie nr 2286/2003 zastąpiło tę definicję użytkowania w celach handlowych definicją mającą zastosowanie w ramach postępowania głównego. Jak wskazał rzecznik generalny w pkt 40 opinii, rozporządzenie to nie tylko usunęło nieodpłatny transport osób z zakresu pojęcia „użytkowania w celach handlowych”, lecz również uczyniło decydującym czynnikiem cel użytkowania. W związku z tym owo pojęcie nie obejmuje wszelkiej działalności gospodarczej wykonywanej przy zastosowaniu środka transportu i w ramach której ma miejsce szeroko rozumiany transport osób, dotyczy natomiast wyłącznie takiej działalności, której celem jest transport, w szczególności osób.

35 W okolicznościach tego rodzaju jak te, jakie miały miejsce w postępowaniu głównym, w którym środki transportu są używane do celów szkolenia, transport osób – nawet gdyby przyjąć, że miał on miejsce – jest jedynie następstwem działalności szkoleniowej, która jako główny przedmiot umowy stanowi świadczenie usług w zamian za wynagrodzenie uiszczane przez kursantów.

36 Z uwagi na powyższe rozważania używanie środka transportu dla celów świadczenia usług szkolenia z zakresu pilotażu nie może być objęte pojęciem „użytkowania w celach handlowych” w rozumieniu art. 555 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego.

37 Należy dodać, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem okoliczność, iż sąd odsyłający zadał pytanie prejudycjalne, powołując się na określone przepisy wyłącznie prawa Unii, nie stoi na przeszkodzie temu, by Trybunał przekazał temu sądowi wszelkie wskazówki dotyczące wykładni, które mogą być pomocne w rozstrzygnięciu rozpatrywanej przez niego sprawy, niezależnie od tego, czy sąd ten powołał się na nie w treści pytań. W tym względzie do Trybunału należy wyprowadzenie z całości informacji przedstawionych przez sąd krajowy, a w szczególności z uzasadnienia postanowienia odsyłającego, elementów prawa Unii, które wymagają wykładni w świetle przedmiotu sporu (wyrok z dnia 12 lutego 2015 r., Oil Trading Poland, C-349/13, EU:C:2015:84, pkt 45 i przytoczone tam orzecznictwo).

38 W niniejszej sprawie, mając na względzie, że sąd odsyłający przedstawił pytanie prejudycjalne celem zastosowania art. 558 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego, który ustanawia warunki, jakim jest poddane całkowite zwolnienie z należności celnych przywozowych dla celów odprawy czasowej środków transportu, użyteczne jest dokonanie również wykładni tego przepisu.

39 W tym względzie należy wskazać, po pierwsze, że warunek przewidziany w art. 558 ust. 1 lit. c) rozporządzenia wykonawczego, wedle którego rozpatrywany środek transportu powinien być zasadniczo używany „wyłącznie do transportu, który zaczyna się lub kończy poza obszarem celnym", ma zastosowanie jedynie w przypadku jego użytkowania w celach handlowych. Innymi słowy, środek transportu, który nie jest używany w celach handlowych, jest poddany jedynie warunkom przewidzianym w art. 558 ust. 1 lit. a) i b) rozporządzenia wykonawczego.

40 Po drugie, nie można uznać, że skorzystanie z całkowitego zwolnienia z należności celnych przywozowych dla celów odprawy czasowej środka transportu, który nie był przedmiotem użytkowania w celach handlowych, jest poddane warunkowi, aby był on używany do celów transportu.

41 Ani art. 558 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego, ani żaden inny przepis tego rozporządzenia ustanawiający warunki całkowitego zwolnienia środków transportu z należności celnych przywozowych nie przewidują bowiem tego rodzaju ograniczenia, jakkolwiek prawodawca Unii zadbał o to, by w sposób wyraźny objąć stosowanie całkowitego zwolnienia z należności celnych przywozowych w zakresie innych kategorii towarów warunkami odnoszącymi się do celu użycia danych towarów. Ma to miejsce w szczególności na podstawie art. 563 rozporządzenia wykonawczego w przypadku „towarów do celów sportowych". Ma to również miejsce zgodnie z art. 566 tego rozporządzenia w przypadku sprzętu medycznego, chirurgicznego lub laboratoryjnego „przeznaczonego do celów diagnostycznych". Artykuł 568 owego rozporządzenia przewiduje, że zwolnione są nośniki dźwięku, obrazów lub informacji „do celów prezentacji przed skomercjalizowaniem" oraz „dla nagrania ścieżki dźwiękowej, podkładu głosowego lub zrobienia kopii".

42 Wykładnię tę potwierdza rozporządzenie nr 993/2001, na mocy którego w rozporządzeniu nr 2454/93 uchylono definicję funkcjonalną „środka transportu", wedle której do owej chwili były nim „wszelkie środki używane do transportu osób lub towarów".

43 Mając na uwadze powyższe rozważania, na przedstawione pytanie należy udzielić odpowiedzi, że art. 555 ust. 1 lit. a) rozporządzenia wykonawczego należy interpretować w ten sposób, że loty wykonywane odpłatnie celem szkolenia z zakresu pilotażu helikopterem, na pokładzie którego znajdują się kursant i instruktor lotu, nie mogą być uznane za użytkowanie w celach handlowych środka transportu w rozumieniu tego przepisu.

W przedmiocie kosztów

44 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (dziesiąta izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 555 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy kodeks celny zmieniony rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2286/2003 z dnia 18 grudnia 2003 r. należy interpretować w ten sposób, że loty wykonywane

odpłatnie celem szkolenia z zakresu pilotażu helikopterem, na pokładzie którego znajdują się kursant i instruktor lotu, nie mogą być uznane za użytkowanie w celach handlowych środka transportu w rozumieniu tego przepisu.

Podpisy