Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA
MICHALA BOBEKA
od 18. veljače 2016.[1]

Predmet C-80/15

Robert Fuchs AG
protiv
Hauptzollamt Lörrach

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Finanzgericht Baden-Württemberg (Financijski sud, Baden-Württemberg, Njemačka))

„Carinska unija i zajednička carinska tarifa – Pojam ‚komercijalna uporaba' prijevoznog sredstva – Uključivanje plaćenih letova s instruktorom letenja"

I – **Uvod**

1. U ovom predmetu tužitelj pred nacionalnim sudom, Robert Fuchs AG (u daljnjem tekstu: Fuchs), privremeno dovodi helikoptere iz Švicarske na područje Europske unije radi obuke za letenje. Spor pred nacionalnim sudom svodi se na pitanje, može li se Fuchs pozvati na privremeni uvoz kao iznimku od plaćanja carina za te helikoptere.

2. Nacionalni sud usredotočio se na oslobođenje od davanja za privremeni uvoz prijevoznih sredstava. Ta osnova za oslobođenje propisana je člankom 558. stavkom 1. Uredbe Komisije (EEZ) br. 2454/93[2] kojom se provodi Uredba Vijeća (EEZ) br. 2913/92[3] (u daljnjem tekstu: Provedbena uredba i Carinski zakonik).

3. Kako bi utvrdio može li se Fuchsu odobriti oslobođenje, nacionalni sud traži od Suda da protumači izraz „komercijalna uporaba" iz članka 555. stavka 1. točke (a) Provedbene uredbe. Nacionalni sud konkretno pita, obuhvaća li pojam „komercijalna uporaba" vrstu djelatnosti koju Fuchs obavlja, to jest letove u svrhu obuke.

1 — Izvorni jezik: engleski

2 — Uredba Komisije (EEZ) br. 2454/93 od 2. srpnja 1993. o utvrđivanju odredaba za provedbu Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2913/92 od 12. listopada 1992. o Carinskom zakoniku Zajednice (SL 1993., L 253, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 2., svezak 1., str. 3.), kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 2286/2003 od 18. prosinca 2003. (SL 2003., L 343, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 2., svezak 12., str. 156.).

3 — Uredba Vijeća (EEZ) br. 2913/92 od 12. listopada 1992. o Carinskom zakoniku Zajednice (SL 1992., L 302, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 2., svezak 2., str. 110.).

II – **Pravni okvir**

A – *Međunarodno pravo*

1. Istanbulska konvencija

4. Europska ekonomska zajednica pristupila je Konvenciji o privremenom uvozu, sklopljenoj 26. lipnja 1990. (u daljnjem tekstu: Istanbulska konvencija) na temelju Odluke Vijeća 93/329/EEZ[4]. U skladu s člankom 34. te konvencije engleski i francuski tekst Istanbulske konvencije jednako su vjerodostojni.

5. Člankom 1. točkom (a) Priloga C Istanbulskoj konvenciji „prijevozno sredstvo" definirano je kao „svaki brod […] lebdjelice, letjelice, motorna vozila i vozila koja se kreću po tračnicama […]" Člankom 1. točkom (b) Priloga C „komercijalna uporaba" definirana je kao „prijevoz osoba uz naknadu te industrijski ili komercijalni prijevoz robe s naknadom ili bez nje"[5]. Člankom 1. točkom (c) Priloga C „privatna uporaba" definirana je kao „prijevoz dotične osobe isključivo za privatne potrebe, koji isključuje komercijalnu uporabu"[6].

B – *Pravo Unije*

1. Carinski zakonik

6. Člankom 137. Carinskog zakona propisan je postupak na temelju kojeg se može ishoditi oslobođenje od carina za privremeni uvoz robe u Uniju.

7. Uvjeti za oslobođenje na temelju postupka privremenog uvoza utvrđeni su u Provedbenoj uredbi u skladu s člankom 141. Carinskog zakonika.

8. Člankom 204. stavkom 1. točkom (a) Carinskog zakonika propisano je da će carinski dug nastati ako nisu ispunjene obveze koje potječu iz uporabe odgovarajućeg carinskog postupka.

2. Provedbena uredba

9. Člankom 232. u vezi s člankom 233. Provedbe uredbe propisano je da se „prijevozna sredstva navedena u člancima 556. do 561." smatraju prijavljenim za privremeni uvoz na temelju prelaska carinske granice Unije.

4 — Odluka Vijeća 93/329/EEZ od 15. ožujka 1993. o zaključivanju Konvencije o privremenom uvozu i prihvaćanju njezinih priloga (SL 1993., L 130, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku., poglavlje 2., svezak 9., str. 102.).

5 — Na francuskom: 'l'acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux'.

6 — Na francuskom: 'l'utilisation par l'intéressé exclusivement pour son usage personnel, à l'exclusion de tout usage commercial'.

10. Poglavlje 5. Glave III. dijela II. Provedbene uredbe naslovljeno je „Privremeni uvoz”. Odjeljak 2. tog poglavlja naslovljen je „Uvjeti za potpuno oslobođenje od uvoznih carina”. Odjeljak 2. potom se dijeli u sedam pododjeljka u svakom od kojih se navode različite vrste robe koje su potencijalno prikladne za oslobođenje. Pododjeljak 1. odjeljka 2. naslovljen „Prijevozna sredstva” sadržava članke 555. do 562. U članku 555. stavku 1. definirani su sljedeći izrazi:

„1. Za potrebe ovog pododjeljka:

(a) ‚komercijalna uporaba‘ znači uporaba prijevoznog sredstva za prijevoz ljudi uz plaćanje, ili industrijski ili komercijalni prijevoz robe bilo da je uz plaćanje ili bez plaćanja;

(b) ‚osobna uporaba‘ znači uporaba prijevoznih sredstava koja nije komercijalna;

(c) ‘unutarnji promet‘ znači prijevoz osoba koje se ukrcaju, ili robe koja se utovari na carinskom području Zajednice te se iskrcaju ili istovare na mjestu unutar istog područja.

11. Člankom 558. Provedbene uredbe propisano je da se:

„1. Potpuno oslobođenje od uvoznih carina odobrava […] za prijevozna sredstva cestovnog, željezničkog, zračnog, morskog i unutarnjeg riječnog prometa:

(a) ako su registrirana izvan carinskog područja Zajednice na ime osobe s poslovnim nastanom izvan tog područja; međutim, ako prijevozna sredstva nisu registrirana, smatra se da je naprijed navedeni uvjet ispunjen ako su u vlasništvu osoba s poslovnim nastanom izvan carinskog područja Zajednice;

(b) ako ih upotrebljava osoba s poslovnim nastanom izvan tog područja ne dovodeći u pitanje članke 559., 560. i 561.; te

(c) prilikom komercijalne uporabe uz iznimku željezničkih prijevoznih sredstava koja se isključivo koriste za prijevoz koji počinje ili završava izvan carinskog područja Zajednice; međutim, ona se mogu koristiti u domaćem prometu ako to predviđaju važeće odredbe na području prometa, posebno one koje se odnose na prihvat i izvođenje.”

III – **Činjenično stanje, postupak i prethodna pitanja**

12. Fuchs je društvo za zračnu plovidbu i održavanje. Njegovo sjedište je u Švicarskoj, ali ima odobrenje i u Njemačkoj. Nudi (među ostalim) usluge u okviru poslovanja s helikopterskim letovima, osobito letove u svrhu obuke privatnih osoba i profesionalnih pilota.

13. Odlukom od 13. listopada 2009., Hauptzollamt Lörrach (Carinski ured, Lörrach, Njemačka) odobrio je Fuchsu oslobođenje od obveze slijetanja na carinsko uzletište („Zollflugplatzzwang”) za deset pojedinačno navedenih helikoptera registriranih na Fuchsovo ime u Švicarskoj.

14. Ti su helikopteri 2009. i 2010. prevezeni zrakom na carinsko područje Unije. Helikopterima je upravljao instruktor letenja zaposlen kod Fuchsa ili pilot učenik u prisustvu instruktora letenja[7], a sletjeli su na posebno uzletište u Bremgartenu (Njemačka). Nakon ulaska u carinsko područje Unije iz Švicarske izvođeni su letovi u svrhu obuke. Oni su počinjali i završavali na posebnom uzletištu Bremgarten bez napuštanja carinskog područja Unije. Nakon toga helikopterima se letjelo s posebnog uzletišta u Bremgartenu nazad u Švicarsku.

7 — Prema informacijama koje je pružio sud koji je uputio zahtjev helikopteri su bili tako opremljeni da su i pilot i kopilot mogli upravljati helikopterom neovisno jedan od drugog. To se očito događalo na svim letovima ovisno o konkretnoj situaciji obuke.

15. Odlukom od 23. svibnja 2011., Carinski ured, Lörrach, opozvao je Fuchsovo oslobođenje od obveze slijetanja na carinsko uzletište. Potom je odredio davanja koje je Fuchs dugovao zbog uporabe helikoptera u svrhu obuke.

16. Fuchsov carinski dug navodno je nastao na temelju članka 204. stavka 1. točke (a) Carinskog zakonika zbog kršenja obveza koje potječu iz postupka privremenog uvoza. Navedeno je da je Fuchs komercijalno rabio svoje helikoptere, a da mu nije izdana odgovarajuća dozvola na temelju prava zračnog prometa.

17. Odlukom od 2. travnja 2012., Carinski ured, Lörrach, odbio je kao neosnovan Fuchsov prigovor zbog određivanja carinskog davanja. Fuchs je osporavao ovu odluku pred Finanzgerichtom, Baden-Württemberg (Financijski sud, Baden-Württemberg) što je dovelo do ovog zahtjeva za prethodnu odluku.

18. U svojoj tužbi pred nacionalnim sudom Fuchs je tvrdio da su ispunjeni zahtjevi za potpuno oslobođenje od uvoznih carina za privremeni uvoz prijevoznih sredstava. Tvrdio je da helikopteri nisu bili rabljeni u komercijalne svrhe u smislu Provedbene uredbe jer nisu bili rabljeni „za prijevoz ljudi uz plaćanje, ili industrijski ili komercijalni prijevoz robe bilo da je uz plaćanje ili bez plaćanja”. Naknada koju su platili piloti učenici primljena je radi obučavanja, a ne kao plaćanje prijevoza.

19. S druge strane, Carinski ured, Lörrach, tvrdio je da je Fuchs komercijalno rabio helikoptere. Prema njegovu stajalištu osobe su prevožene uz plaćanje. Tvrdio je da pojam prijevoza nije ograničen na slučajeve koji uključuju promjenu mjesta. On prije ovisi o tome nalaze li se osobe *u prijevoznim sredstvima*.

20. S obzirom na ovo neslaganje oko značenja „komercijalne uporabe” Finanzgericht, Baden-Württemberg (Financijski sud, Baden-Württemberg) je rješenjem od 17. veljače 2015., primljenim u tajništvu Suda 20. veljače 2015., odlučio prekinuti postupak koji je pred njim u tijeku i uputiti Sudu sljedeće prethodno pitanje:

„Treba li članak 555. stavak 1. točku (a) Uredbe Komisije (EEZ) br. 2454/93 […] o utvrđivanju odredaba za provedbu Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2913/92 o Carinskom zakoniku Zajednice, kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 2286/2003 […] tumačiti tako da naplatne letove helikopterima u svrhu obuke, na kojima se pilot učenik i instruktor letenja nalaze u helikopteru, treba također smatrati komercijalnom uporabom prijevoznog sredstva?”

21. Fuchs, Komisija i Talijanska Republika podnijeli su pisana očitovanja u ovom predmetu. Carinsku ured, Lörrach, tuženik u glavnom postupku, nije podnio pisano očitovanje. Stranke nisu zahtijevale provođenje usmenog postupka zbog čega nije održana niti jedna rasprava.

IV – **Ocjena**

A – *Uvod*

22. Sudu je u biti postavljeno pitanje, je li osposobljavanje pilota obuhvaćeno definicijom „komercijalne uporabe” iz članka 555. stavka 1. Provedbene uredbe (vidjeti odjeljak B ovog mišljenja).

23. Tumačenje tog izraza bit će važno za utvrđivanje je li Fuchs ispunjavao uvjete za oslobođenje od carina na temelju odgovarajućeg pododjeljka. Od ovog Suda nije izričito zatraženo da iznese svoje stajalište o tome, može li se Fuchsu potencijalno odobriti oslobođenje. To je u konačnici pitanje za nacionalni sud. Međutim, razmatranje pojma „komercijalne uporabe" neizbježno će otvoriti pitanja u vezi s dosegom oslobođenja od carina u slučajevima privremenog uvoza „prijevoznih sredstava". Kako bi se dao koristan odgovor na pitanje koje je postavio sud koji je uputio zahtjev, smatram važnim obraditi i to pitanje (vidjeti odjeljak C ovog mišljenja).

B – *Značenje „komercijalne uporabe"*

24. „Komercijalna uporaba" jedan je od izraza definiranih u pododjeljku Provedbene uredbe koji je posvećen potpunom oslobođenju od uvoznih carina za privremeni uvoz prijevoznih sredstava. U članku 555. stavku 1. Provedbe uredbe navodi se da „‚komercijalna uporaba' znači uporaba prijevoznog sredstva za prijevoz ljudi uz plaćanje […]" [8].

25. U skladu s ustaljenom sudskom praksom Suda, značenje i doseg izraza moraju se tumačiti sukladno njegovu uobičajenom smislu u svakodnevnom jeziku, a sve to uzimajući u obzir i kontekst u kojem se koristi i ciljeve kojima teži propis čiji su dio [9].

26. Prema uobičajenom smislu, „prijevozno sredstvo" uključuje helikoptere [10]. Stoga bit pitanja predstavlja okolnost, rabi li Fuchs svoje helikoptere za „prijevoz ljudi uz plaćanje".

27. Uvodno primjećujem u tom pogledu kako činjenica da letovi u svrhu obuke počinju i završavaju na istom mjestu ne isključuje iste očito iz pojma „prijevoz ljudi". Prilikom odvijanja letova u svrhu obuke, postoji „prijevoz" u određenom smislu jer dolazi do premještanja ljudi. Potvrđujući ovo, sudska praksa Suda pruža primjere kružnih putovanja za koja se smatra da spadaju u područje prometne politike [11]. Na ove predmete može se uputiti po analogiji u kontekstu carinske klasifikacije.

28. Slično tomu i nasuprot argumentima koje su iznijeli Fuchs i Komisija u svojim pisanim očitovanjima, činjenica da kontrolu nad letjelicom imaju naizmjenično učenik i instruktor, koji su oboje članovi posade, očito ne isključuje postojanje prijevoza. Situacija se može smatrati neuobičajenim primjerom, ali svejedno ostaje činjenica da se ljudi „prevoze" u smislu premještanja. [12]

29. Međutim, čak i prilikom samo doslovnog tumačenja ne čini se da izraz „prijevoz ljudi *uz plaćanje*" obuhvaća činjenično stanje u ovom predmetu. Postoji plaćanje, ali je ono izvršeno posebno u zamjenu za letove u svrhu obuke. Drugim riječima, postoji „*obuka osoba uz plaćanje*". „Prijevoz" je samo posljedica obuke.

8 — Kao što je nacionalni sud primijetio u točki 14. svojeg zahtjeva za prethodnu odluku, preostali dio definicije „[…] ili industrijski ili komercijalni prijevoz robe bilo da je uz plaćanje ili bez plaćanja", nije relevantan u ovom predmetu. Slažem se.

9 — U vezi s carinskim pitanjima vidjeti presudu Digitalnet i dr., C-320/11, C-330/11, C-382/11 i C-383/11, EU:C:2012:745, t. 38.

10 — Također očito potpada pod definiciju ovog izraza iz članka 1. točke (a) Priloga C Istanbulskoj konvenciji koja obuhvaća „svaki brod […] uključujući […] letjelice".

11 — Presuda Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, t. 19. i mišljenje nezavisnog odvjetnika P. Mengozzija u predmetu Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2010:498, t. 25. do 30.; presuda Alpina River Cruises i Nicko Tours, C-17/13, EU:C:2014:191, t. 29. Vidjeti također mišljenje nezavisnog odvjetnika M. Szpunara u spojenim predmetima Trijber i Harmsen, C-340/14 i C-341/14, EU:C:2015:505, t. 30. do 34. u kojem je izraženo slaganje s time da „prijevoz" ne ovisi o prenošenju s točke A na točku B.

12 — Želim naglasiti da to ne podrazumijeva nikakvu ocjenu, predstavlja li djelatnost uslugu prijevoza. Vidjeti Komisijin „Priručnik o provedbi Direktive o uslugama". U ovom neobvezujućem dokumentu primijećeno je da se iznimka za usluge prijevoza iz članka 2. stavka 2. točke (d) Direktive 2006/123/EZ Europskog Parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2006. o uslugama na unutarnjem tržištu (u daljnjem tekstu: Direktiva o uslugama: SL 2006., L 376, str. 36. (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 47., str. 160.)) „ne odnosi na usluge koje kao takve nisu usluge prijevoza, poput usluga auto škole […]".

30. Također primjećujem da će sam pilot učenik (to jest osoba koja izvršava plaćanje) obavljati „prijevoz” tijekom dijela ili možda cijelog trajanja obuke. Ovo se bolje može razumjeti ako obuku za letenje shvatimo kao obuku za vožnju. Kada se pomisli na obuku za vožnju, ne misli se na tu obuku kao na „prijevoz osoba uz plaćanje” uz uobičajeno shvaćanje tih riječi, već na „obuku osoba uz plaćanje”. Isto vrijedi i za letove u svrhu obuke.

31. Stoga su usluge letova u svrhu obuke, kao što su one koje Fuchs nudi, isključene iz pojma „komercijalna uporaba” iz članka 555. stavka 1. Provedbene uredbe.

32. Doslovna tumačenja odredaba prava Unije trebaju se ponovno razmotriti samo s obzirom na kontekst i svrhu, ako je tekst dvosmislen [13]. U ovom predmetu tekst je prema mojem mišljenju prilično jasan i nedvosmislen. Međutim, ukoliko se može smatrati da postoji bilo kakva preostala dvosmislenost, sustavno i teleološko tumačenje članka 555. stavka 1. dovodi do zaključka da bi se „komercijalna uporaba” trebala tumačiti na način da znači da prijevoz mora biti glavna svrha naplaćene usluge.

33. Što se tiče povijesnog konteksta odredbe, doseg definicije „komercijalne uporabe” tijekom vremena se promijenio na poučan način.

34. Izvorno je upotrijebljen izraz „poslovna uporaba”. To je bilo definirano kao „upotreba prijevoznih sredstva izravnim obavljanjem djelatnosti uz naknadu ili financijsku korist” [14]. Ovaj je izraz naknadno zamijenjen „komercijalnom uporabom” kao „uporabom prijevoznih sredstava za prijevoz osoba ili robe uz naknadu ili u okviru gospodarske djelatnosti poduzeća” [15]. Obje bi te definicije očito bile pokrile vrstu djelatnosti u vidu letova u svrhu obuke kao što je ona koju Fuchs obavlja.

35. Međutim, ta definicija „komercijalne uporabe” naknadno je sužena Uredbom br. 2286/2003 na tekst koji se danas nalazi u članku 555. stavku 1. Provedbe uredbe (i koji se primjenjuje u relevantnom razdoblju). To je napravljeno izričito zato da se ona uskladi s definicijom „komercijalne uporabe” u Istanbulskoj konvenciji [16].

36. Tako je prije izmjena učinjenih Uredbom br. 2286/2003 „komercijalna uporaba” obuhvaćala tri vrste situacija:

— „uporabu prijevoznih sredstava za prijevoz osoba […] uz naknadu”;

— „uporabu prijevoznih sredstava za prijevoz […] robe uz naknadu”;

— „uporabu prijevoznih sredstava za prijevoz […] u okviru gospodarske djelatnosti poduzeća”.

37. Treća, sveobuhvatna kategorija uključivala je sve uporabe prijevoznih sredstava u poslovnom kontekstu (a) neovisno o naknadi i (b) neovisno o svrsi uporabe.

13 — Presude ESB/Njemačka, C-220/03, EU:C:2005:748, t. 31. i Carboni e derivati, C-263/06, EU:C:2008:128, t. 48.

14 — Članak 1. stavak 2. točka (d) Uredbe Vijeća (EEZ) br. 1855/89 od 14. lipnja 1989. o privremenom uvozu prijevoznih sredstava (SL 1989., L 186, str. 8.) [neslužbeni prijevod].

15 — Uredba Komisije (EZ) br. 993/2001 od 4. svibnja 2001. o izmjeni Uredbe br. 2454/93 (SL 2001., L 141, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 2., svezak 12., str. 37.). Vidjeti članak 1. stavak 28. kojom se glava III. te uredbe zamjenjuje (među ostalim) člankom 555. stavkom 1. Radi potpunosti, moglo bi se dodati da je izvorna Provedbena uredba iz 1993. sadržavala istu definiciju „komercijalne uporabe” koja se pojavljuje u sadašnjoj verziji Provedbene uredbe (u izvornoj verziji Provedbene uredbe definicija se nalazila u članku 670.). Zbunjujuće je to da je definicija privremeno bila proširena Uredbom br. 993/2001 prije nego što je originalna definicija na kraju vraćena Uredbom br. 2286/2003 kao što je dalje objašnjeno u točki 35.

16 — Uvodna izjava 12. Uredbe br. 2286/2003.

38. Nasuprot tomu, nakon izmjena učinjenih Uredbom br. 2286/2003 „komercijalna uporaba” obuhvaćala je samo:

— „uporabu prijevoznog sredstva za prijevoz ljudi uz plaćanje”;

— „uporabu prijevoznog sredstva za […] industrijski ili komercijalni prijevoz robe bilo da je uz plaćanje ili bez plaćanja”.

39. Izmjenama se iz dosega „komercijalne uporabe” posebno uklonila treća, sveobuhvatna kategorija „uporabe prijevoznih sredstava za prijevoz […] u okviru gospodarske djelatnosti”.

40. Može se stoga zaključiti da je brisanje te sveobuhvatne kategorije značilo da je prijevoz osoba bez naknade bio uklonjen iz pojma „komercijalne uporabe”. Međutim, nasuprot tvrdnjama suda koji je uputio zahtjev, brisanjem je na drugi način došlo do suženja dosega „komercijalne uporabe” tako što je svrha uporabe postala relevantan čimbenik (vidjeti točku 37. ovog mišljenja).

41. To znači da pojam „komercijalna uporaba” ne obuhvaća *svaku* situaciju u kojoj se obavlja gospodarska djelatnost koja uključuje prijevozna sredstva i odvija prijevoz ljudi u širokom značenju. Definicija je uža. Ona zahtijeva da se u obzir uzme glavna svrha djelatnosti. Stoga upućuje na gospodarsku djelatnost *koja kao svoju glavnu svrhu ima prijevoz ljudi*.

42. Glavna svrha letova za obuku poput onih koje Fuchs obavlja očito *nije* prijevoz ljudi. Kao i u slučaju obuke za vožnju, glavna svrha djelatnosti i onoga što se plaća je obuka. Prijevoz je samo posljedica. Letovi u svrhu obuke poput onih koje Fuchs obavlja stoga *nisu* obuhvaćeni pojmom „komercijalnih letova”.

43. S obzirom na gore navedeno, na pitanje koje je postavio nacionalni sud odgovorio bih na sljedeći način: naplatne letove helikopterima u svrhu obuke, na kojima se instruktor letenja i pilot učenik nalaze u helikopteru, ne treba smatrati „komercijalnom uporabom” prijevoznog sredstva u smislu članka 555. stavka 1. Provedbene uredbe.

C – *Članak 558. stavak 1. Provedbene uredbe*

1. Uvod

44. Članak 555. stavak 1. Provedbene uredbe sadržava niz definicija. Međutim, materijalni *uvjeti* za oslobođenje od uvoznih carina utvrđeni su u članku 556. i sljedećim. Samo se kod nekih od tih uvjeta stvarno koristi jedan ili više izraza definiranih člankom 555. stavkom 1.

45. Nacionalni sud nije izričito postavio nikakvo pitanje o tumačenju članka 558. stavka 1. Provedbene uredbe. Može li se Fuchsu zapravo odobriti oslobođenje na temelju te odredbe, pitanje je za nacionalni sud koji odlučuje uz potpuno poznavanje konkretnog činjeničnog stanja predmeta.

46. Ipak, kako bi se nacionalnom sudu dao koristan odgovor, smatram potrebnim osvrnuti se na opće područje primjene članka 558. stavka 1. Provedbene uredbe [17]. To je i djelomično stoga što je Komisija podnijela podrobno pisano očitovanje o tom pitanju.

17 — Vidjeti u tom pogledu na primjer presudu AIFA i Ministero della Salute, C-452/14, EU:C:2015:644, t. 33. i 34.

2. Doseg oslobođenja iz članka 558. stavka 1.

47. Člankom 558. stavkom 1. točkama (a), (b) i (c) utvrđena su tri uvjeta za oslobođenje od privremenog uvoza prijevoznih sredstava. Samo u jednom od ova tri uvjeta, i to u onom iz članka 558. stavka 1. točke (c), upućuje se na „komercijalnu uporabu”.

48. Na temelju članka 558. stavka 1. točke (c), kada se prijevozno sredstvo rabi komercijalno, za njega se može po redovnom tijeku stvari odobriti oslobođenje samo ako prijevoz „počinje ili završava izvan carinskog područja Zajednice”. Međutim, to nije nužan uvjet koji bi se morao ispuniti da bi se odobrilo *bilo koje* oslobođenje iz članka 558. stavka 1. To se ograničenje može primijeniti samo na posebne slučajeve koju spadaju u pododjeljak (c), to jest slučajeve „komercijalne uporabe” prijevoznih sredstava. Drukčije rečeno, oslobođenje na temelju članka 558. stavka 1. može se odobriti ako su ispunjeni uvjeti iz pododjeljaka (a) i (b), pri čemu pododjeljak (c) uopće nije relevantan u pojedinačnom slučaju.

49. Iz razloga iznesenih u odjeljku IV. (B) ovog mišljenja, djelatnosti obuke poput onih koje Fuchs obavlja *nisu* obuhvaćene pojmom „komercijalna uporaba”. Shodno tomu, činjenica da te djelatnosti nužno ne „počinju ili završavaju izvan carinskog područja Zajednice” nije presudna za odobravanje oslobođenja na temelju članka 558. stavka 1. Provedbene uredbe.

50. U svojem pisanom očitovanju, Komisija tvrdi da letovi u svrhu obuke ne predstavljaju „komercijalnu uporabu”. Međutim, ona dalje u drugom stadiju ukazuje na to da se za letove u svrhu obuke ipak ne može odobriti oslobođenje na temelju članka 558. stavka 1. U oba slučaja Komisija tvrdi da je to u stvari zato što glavna svrha letova za obuku koje Fuchs obavlja *nije* prijevoz robe ili ljudi.

51. Iz već iznesenih razloga slažem se s prvim od ovih argumenata. Međutim, iz sljedećih razloga ne slažem se s Komisijinim tumačenjem dosega članka 558. stavka 1.

52. Komisija ističe da je oslobođenje na temelju članka 558. stavka 1. Provedbene uredbe namijenjeno samo situacijama u kojima se prijevozno sredstvo rabi *u svrhu prijevoza* (za što smatra da ovdje nije slučaj).

53. U tom pogledu, Komisija drži da sve razne definicije sadržane u članku 555. stavku 1. Provedbene uredbe ukazuju na to da se prijevozna sredstva rabe posebno u svrhu prijevoza. Prema tomu, oslobođenje bi stoga trebalo biti dostupno samo kada je prijevoz svrha relevantne djelatnosti. Ona smatra da taj zaključak također podupire uvodna rečenica članka 558. stavka 1. Provedbene uredbe. Naposljetku, Komisija upućuje na predmet Siig kako bi potkrijepila tvrdnju da se oslobođenje za privremeni uvoz primjenjuje samo kada se obavlja *posebna prijevozna operacija* [18].

54. Te argumente ne smatram uvjerljivima.

55. Prvo, dostupnost oslobođenja za privremeni uvoz prijevoznog sredstva nije izričito ograničena na situacije u kojima se prijevozno sredstvo rabi posebno u svrhu prijevoza. Takvo se ograničenje ne nalazi u članku 558. stavku 1. Provedbene uredbe. Štoviše, ne nalazi se niti u drugim raznim osnovama za potpuno oslobođenje navedenim u člancima 556. do 561. Provedbene uredbe. Ne nalazi se niti u Istanbulskoj konvenciji. Konkretno, odsutno je iz definicije „prijevoznog sredstva” u članku 1. točki (a) Priloga C toj konvenciji.

18 — Presuda Siig (C-272/03, EU:C:2004:805), t. 18.

56. Takvo izričito, svrhovito ograničenje moglo se ipak lako umetnuti. Naime, takvo je ograničenje uključeno u većinu drugih osnova za oslobođenje od carina u slučajevima privremenog uvoza [19].

57. Prema mojem mišljenju, izostanak takvog izričitog ograničenja samo po sebi je dostatan razlog za neprihvaćanje Komisijina argumenta o ovom pitanju. Međutim, radi potpunosti bih dodao da se takvo ograničenje ne može ni podrazumijevati.

58. Prva rečenica članka 558. stavka 1. upućuje na „prijevozna sredstva cestovnog, željezničkog, zračnog, morskog i unutarnjeg riječnog prometa", bez bilo kakvog funkcionalnog ograničenja ili ograničenja s obzirom na svrhu. Članak 558. stavak 1. točke (a) i (b) također su neutralne, upućujući na objektivne kriterije odnosno na mjesto registracije i poslovni nastan. Članak 558. stavak 1. točka (c) uopće se ne primjenjuje, osim u slučajevima „komercijalne uporabe" prijevoznog sredstva.

59. Drugo, Komisija tvrdi da definicije sadržane u članku 555. stavku 1. pretpostavljaju da se tamo spomenuta prijevozna sredstva rabe posebno u svrhu prijevoza (nasuprot, na primjer, uporabi u svrhu obuke). Iz toga Komisija zaključuje da *oslobođenje* za privremeni uvoz prijevoznih sredstava na temelju članka 558. stavka 1. zahtijeva da se takva prijevozna sredstva rabe posebno u svrhu prijevoza.

60. Ne slažem se. Ne treba miješati definicije i osnove za oslobođenje.

61. Dalekosežan zaključak koji je Komisija predložila zahtijevao bi čvrsta opravdanja, a dokazi u ovom predmetu u najboljem su slučaju nejasni.

62. U tom pogledu primjećujem da:

— Kao što sama Komisija priznaje, samo dvije od tri definicije iz članka 555. stavka 1. sadržavaju bilo kakvo funkcionalno ograničenje. Definicija „osobne uporabe" ne sadržava. Točno je da je definicija „osobne uporabe" u engleskoj verziji Istanbulske konvencije nedvojbeno funkcionalna. Međutim, to nije slučaj s francuskom verzijom koja je neutralna.

— Definicija „prijevoznog sredstva" u Istanbulskoj konvenciji je neutralna u pogledu funkcije [20]. Nasuprot tomu, u izvornoj verziji Provedbene uredbe, „prijevozno sredstvo" bilo je izričito definirano na funkcionalan način kao „bilo koja sredstva koja se upotrebljavaju *za prijevoz osoba ili robe* […]" [21] (moje isticanje). Međutim, ta je definicija naknadno brisana [22]. Da je Komisija u pravu, njezin bi se argument logički primjenjivao na *sve* osnove za oslobođenje za privremeni uvoz prijevoznih sredstava (a ne samo na članak 558. stavak 1.) [23].

63. Treće i konačno, ne slažem se s Komisijinim tumačenjem presude Siig.

64. Predmet Siig odnosio se na cestovni prijevoz robe. U mjeri u kojoj je to ovdje relevantno, roba u tom predmetu premještena je jednim vozilom unutar Unije, istovarena i potom preuzeta drugim vozilom kako bi se prevezla izvan Unije. Oslobođenje se tražilo na temelju postojanja „komercijalne uporabe" koja je uključivala prijevoz koji je počeo i završio izvan Unije (iako koristeći dva različita vozila).

19 — Vidjeti na primjer u članku 563. Privremene uredbe „za sportske aktivnosti"; u članku 566. Provedbene uredbe „u dijagnostičke ili terapeutske svrhe"; u članku 568. Provedbene uredbe „u svrhe prezentacije prije komercijalizacije"; i u članku 569. Provedbene uredbe „s namjerom da ih upotrijebi kao profesionalnu opremu".

20 — Članak 1. točka (a) Priloga C Istanbulskoj konvenciji.

21 — Članak 670. izvorne verzije Provedbene uredbe. Vidjeti bilješku 15. ovog mišljenja u kojoj se ovo podrobno objašnjava.

22 — Upitno je, bi li se ovo ograničenje razmotrilo prema neutralnoj definiciji koja se nalazi u Istanbulskoj konvenciji (vidjeti gore u pogledu definicije „komercijalne uporabe" koja je izmijenjena baš iz tog razloga).

23 — Jasno je navedeno da se definicije sadržane u članku 555. stavku 1. Provedbene uredbe primjenjuju na cijeli pododjeljak u kojem se pojavljuju.

65. Sud je smatrao da se oslobođenje ne može tražiti u takvim slučajevima. On je zaključio da „primjena postupka privremenog uvoza izravno ovisi o tome da se dotičnim vozilom izvršava jasno utvrđena prijevozna radnja, to jest prijevoz kod kojeg to vozilo i prevožena roba ili osobe prelaze vanjsku granicu carinskog područja Zajednice” [24].

66. Izgleda da Komisija iz toga zaključuje da svako oslobođenje za privremeni uvoz zahtijeva jasno utvrđenu „prijevoznu radnju” (a ne, na primjer, radnju u svrhu obuke). To je prema mojem mišljenju netočno tumačenje presude Siig. U presudi Siig Sud je zahtijevao postojanje posebne „prijevozne radnje”. Međutim, to je bilo stoga što je jedan od uvjeta za oslobođenje *u tom predmetu* bio taj da prijevoz „počinje ili završava izvan carinskog područja Zajednice” [25].

67. Nadalje, takav bi se zahtjev također primjenjivao na temelju članka 558. stavka 1. *samo* u slučajevima u kojima se oslobođenje traži posebno za „komercijalnu uporabu” [26].

3. Zaključak o članku 558. stavku 1.

68. Iz gore navedenih razloga, ne smatram da je oslobođenje na temelju članka 558. stavka 1. Provedbene uredbe za uporabe koje nisu „komercijalne uporabe” ograničeno na slučajeve u kojima se relevantno prijevozno sredstvo rabi posebno u svrhu prijevoza.

69. Konačno, na nacionalnom je sudu da odluči, može li se Fuchsu odobriti oslobođenje u ovom predmetu. Pri tome nacionalni sud mora osigurati usklađenost s općim načelima prava Unije, uključujući načela legitimnih očekivanja i/ili stečenih prava.

70. Prema odluci kojom se upućuje prethodno pitanje Fuchs je podnio zahtjev i ishodio oslobođenje za privremeni uvoz. Naknadno je isto retroaktivno povučeno s obzirom na narav Fuchsovih djelatnosti i s obzirom na posebno tumačenje članaka 555. i 558. Provedbene uredbe. Kao što je Komisija istaknula, niz drugih osnova za oslobođenje navedenih u Provedbenoj uredbi također može biti relevantan iako je nejasno bi li Fuchs ispunio uvjete za njih. To ponovno predstavlja pitanja za nacionalni sud.

V – **Zaključak**

71. S obzirom na prethodno izneseno, predlažem Sudu da na pitanje koje mu je uputio Finanzgericht, Baden-Württemberg (Financijski sud, Baden-Württemberg,), odgovori kako slijedi:

Naplatne letove helikopterima u svrhu obuke, na kojima se instruktor letenja i pilot učenik nalaze u helikopteru, ne treba smatrati „komercijalnom uporabom” prijevoznog sredstva u smislu članka 555. stavka 1. točke (a) Uredbe Komisije (EEZ) br. 2454/93 od 2. srpnja 1993. o utvrđivanju odredaba za provedbu Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2913/92 o Carinskom zakoniku Zajednice, kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 2286/2003 od 18. prosinca 2003.

24 — Presuda Siig (C-272/03, EU:C:2004:805), t. 18.

25 — Presuda Siig (C-272/03, EU:C:2004:805), t. 17.

26 — Naime, kao što je gore istaknuto, u predmetu Siig također se radilo o „komercijalnoj uporabi”.