Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
MICHAL BOBEK IŠVADA,
pateikta 2016 m. vasario 18 d.[1]

Byla C-80/15

Robert Fuchs AG
prieš
Hauptzollamt Lörrach

(Finanzgericht Baden-Württemberg (Badeno-Viurtembergo žemės finansų teismas, Vokietija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Muitų sąjunga ir bendrasis muitų tarifas — Transporto priemonės „komercinio naudojimo“ sąvoka — Mokamų skrydžių su skrydžio instruktoriumi įtraukimas“

I – **Įžanga**

1. Šioje byloje nacionaliniame teisme ieškovė *Robert Fuchs AG* (toliau – *Fuchs*) laikinai įveža iš Šveicarijos į Europos Sąjungos teritoriją sraigtasparnius mokomiesiems skrydžiams ir pratyboms rengti. Nacionaliniame teisme nagrinėjamas ginčas, ar *Fuchs* gali prašyti taikyti jai laikinojo įvežimo procedūrą neapmokestinant sraigtasparnių muitais.

2. Pagrindinis nacionalinio teismo nagrinėjamas klausimas susijęs su neapmokestinimu muitais laikinai įvežant transporto priemones. Tokio neapmokestinimo pagrindas numatomas Komisijos reglamento (EEB) Nr. 2454/93[2], kuriuo įgyvendinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2913/92[3] (toliau atitinkamai – Įgyvendinimo reglamentas ir Muitinės kodeksas), 558 straipsnio 1 dalyje.

3. Siekdamas nustatyti, kokią lengvatą galima suteikti *Fuchs*, nacionalinis teismas Teisingumo Teismo prašo išaiškinti, ką reiškia sąvoka „komercinis naudojimas“ pagal Įgyvendinimo reglamento 555 straipsnio 1 dalies a punktą. Konkrečiai nacionalinis teismas klausia, ar sąvoka „komercinis naudojimas“ apima veiklą, kuria verčiasi *Fuchs*, t. y. mokomuosius skrydžius ir pratybas.

1 — Originalo kalba: anglų.

2 — 1993 m. liepos 2 d. Komisijos reglamentas (EEB) Nr. 2454/93, išdėstantis Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas (OL L 253, 1993, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 2 sk., 6 t., p. 3), su pakeitimais, padarytais 2003 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 2286/2003 (OL L 343, 2003, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 2 sk., 15 t., p. 118, ir klaidų ištaisymai OL L 70, 2007 3 9, p. 439; OL L 375, 2006 12 27, p. 619).

3 — 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2913/92, nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą (OL L 302, 1992, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 2 sk., 4 t., p. 307).

II – **Teisinis pagrindas**

A – *Tarptautinė teisė*

1. Stambulo konvencija

4. EEB prisijungė prie 1990 m. birželio 26 d. sudarytos Laikinojo įvežimo konvencijos (toliau – Stambulo konvencija) Tarybos sprendimu 93/329/EEB[4]. Pagal konvencijos 34 straipsnį Stambulo konvencijos tekstai anglų ir prancūzų kalbomis yra vienodai autentiški.

5. Stambulo konvencijos C priedo 1 straipsnio a punkte „transporto priemonė“ apibrėžiama kaip „laivai, <...> laivai ant oro pagalvės, orlaiviai, kelių transporto priemonės <...> ir geležinkelio riedmenys <...>“. C priedo 1 straipsnio b punkte „naudojimas komerciniais tikslais“ – tai „žmonių vežimas už atlygį arba pramoninis ar komercinis prekių vežimas už atlygį ar be jo“[5]. C priedo 1 straipsnio c punkte „naudojimas asmeniniams tikslams“ – tai „asmens atliekamas ir tik jo reikmėms tenkinti skirtas vežimas, išskyrus transporto priemonės naudojimą komerciniams tikslams“[6].

B – *ES teisės aktai*

1. Muitinės kodeksas

6. Muitinės kodekso 137 straipsnyje numatoma neapmokestinimo muitais tvarka laikinai įvežant prekes į ES.

7. Laikinojo įvežimo procedūros taikymo visai neapmokestinant importo muitais sąlygos nustatomos Įgyvendinimo reglamentu pagal Muitinės kodekso 141 straipsnį.

8. Muitinės kodekso 204 straipsnio 1 dalies a punkte numatoma, kad importo skola muitinei atsiranda neįvykdžius prievolių, susijusių su tam tikros įformintos muitinės procedūros taikymu.

2. Įgyvendinimo reglamentas

9. Įgyvendinimo reglamento 232 ir 233 straipsniuose numatoma, kad „transporto priemonės, išvardytos 556–561 straipsniuose“, laikomos deklaruotomis laikinajam įvežimui vykimo per Sąjungos muitų teritorijos sieną veiksmu.

4 — 1993 m. kovo 15 d. Tarybos sprendimas 93/329/EEB dėl Laikinojo įvežimo konvencijos sudarymo ir jos priedų priėmimo (OL L 130, 1993, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 2 sk., 5 t., p. 3).

5 — Anglų kalba: „the transport of persons for remuneration or the industrial or commercial transport of goods, whether or not for remuneration“, prancūzų kalba: „l'acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux“.

6 — Anglų kalba: „the transport exclusively for personal use of the person concerned excluding commercial use“, prancūzų kalba: „l'utilisation par l'intéressé exclusivement pour son usage personnel, à l'exclusion de tout usage commercial“.

10. Įgyvendinimo reglamento II dalies 5 skyriaus III antraštinės dalies antraštė yra „Laikinasis įvežimas“. To skyriaus 2 skirsnio antraštė yra „Visiško atleidimo nuo importo muitų sąlygos“. 2 skirsnis padalytas į septynis poskirsnius ir kiekviename išvardijamos įvairios prekės, kurioms gali būti taikoma lengvata. 2 skirsnio 1 poskirsnį „Transporto priemonės“ sudaro 555–562 straipsniai. 555 straipsnio 1 dalyje apibrėžiami šie terminai:

„1. Šiame poskirsnyje:

a) „komercinis naudojimas“ – tai transporto priemonių naudojimas keleiviams vežti už atlygį arba pramoninis ar komercinis prekių vežimas už atlygį ar be jo;

b) „asmeninis naudojimas“ – tai ne komercinis transporto priemonių naudojimas;

c) „vidaus vežimas“ – tai asmenų įsodinimas arba prekių pakrovimas Bendrijos muitų teritorijoje, kai vėliau jie išlaipinami arba iškraunami toje teritorijoje.“

11. Įgyvendinimo reglamento 558 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„1. Visiškas atleidimas nuo importo muitų suteikiamas kelių, geležinkelio, oro, jūrų ir vidaus vandenų kelių transporto priemonėms, jeigu:

a) jos registruotos už Bendrijos muitų teritorijos ribų asmens, kuris yra įsisteigęs už tos teritorijos ribų, vardu; tačiau jos gali būti naudojamos vidaus susisiekimui, jeigu tai numato transporto srityje ir ypač su įleidimu ir operacijomis susijusios galiojančios nuostatos, tačiau jei transporto priemonės neregistruotos, pirmiau nurodyta sąlyga gali būti laikoma patenkinta, jeigu jos priklauso asmeniui, įsisteigusiam už Bendrijos muitų teritorijos ribų;

b) nepažeidžiant 559, 560 ir 561 straipsnių, jas naudoja už tos teritorijos ribų įsisteigęs asmuo, ir

c) komercinio naudojimo atvejais ir išskyrus geležinkelio transporto priemones, jos naudojamos išimtinai vežimui, kuris prasideda arba pasibaigia už Bendrijos muitų teritorijos ribų; tačiau jos gali būti naudojamos vidaus susisiekimui, jeigu tai numato transporto srityje ir ypač su įleidimu ir operacijomis susijusios galiojančios nuostatos.“

III – **Faktinės aplinkybės, procesas ir pateikti klausimai**

12. *Fuchs* yra skrydžių ir techninės priežiūros įmonė. Jos buveinė yra Šveicarijoje, bet ji taip pat sertifikuota Vokietijoje. Įmonė siūlo, be kita ko, paslaugas skrydžių sraigtasparniais srityje, visų pirma mokomuosius skrydžius ir pratybas privatiems asmenims ir profesionaliems pilotams.

13. 2009 m. spalio 13 d. sprendimu *Hauptzollamt Lörrach* (Leracho centrinė muitinė, Vokietija) atleido dešimt atskirai išvardytų, *Fuchs* vardu Šveicarijoje registruotų sraigtasparnių nuo prievolės nutūpti muitinės aerodrome (*Zollflugplatzzwang*).

14. 2009 ir 2010 m. šiais sraigtasparniais skraidyta į ES muitų teritoriją. Sraigtasparnius pilotuodavo *Fuchs* įdarbintas skrydžio instruktorius arba pilotas mokinys kartu su skrydžio instruktoriumi[7], jie nutūpdavo specialiojoje Bremgarteno nusileidimo aikštelėje (Vokietijoje). Mokomieji skrydžiai vykdavo atvykus į ES muitų teritoriją iš Šveicarijos. Sraigtasparniai pakildavo ir nutūpdavo specialiojoje Bremgarteno nusileidimo aikštelėje, nepalikdami ES muitų teritorijos. Po mokymų sraigtasparniai būdavo pilotuojami atgal į Šveicariją iš Bremgarteno aerodromo.

15. 2011 m. gegužės 23 d. sprendimu Leracho muitinė atšaukė *Fuchs* atleidimą nuo prievolės nusileisti muitinės aerodrome. Vėliau ji nurodė *Fuchs* sumokėti mokėtiną muito mokestį už mokymuose naudotus sraigtasparnius.

16. *Fuchs* skola muitinei esą susidariusi dėl įpareigojimų įforminus laikinojo įvežimo procedūrą pažeidimų pagal Muitinės kodekso 204 straipsnio 1 dalies a punktą. *Fuchs* esą naudojusi sraigtasparnius komerciniais tikslais, nors neturėjo oro susisiekimo teisės aktuose numatyto atitinkamo leidimo.

17. 2012 m. balandžio 2 d. sprendimu Leracho muitinė atmetė *Fuchs* prieštaravimą dėl nurodymo mokėti muitus kaip nepagrįstą. *Fuchs* apskundė šį sprendimą *Finanzgericht Baden-Württemberg* (Badeno-Viurtembergo žemės finansų teismui), jis ir teikia šį prašymą priimti prejudicinį sprendimą.

18. Ieškinyje nacionaliniame teisme *Fuchs* nurodė, kad tenkino visiško atleidimo nuo importo mokesčių, laikinai įvežant transporto priemones, sąlygas. Ji ginčijo, jog transporto priemonės esą nebuvo naudojamos komerciniais tikslais, kaip apibrėžta Įgyvendinimo reglamente, nes skrydžiai nebuvo skirti keleiviams už atlygį vežti, taip pat orlaiviais nebuvo vykdomas pramoninis ar komercinis prekių gabenimas už atlygį arba be jo. Pilotai mokiniai mokėjo atlygį už mokymą, o ne už vežimą.

19. Leracho muitinė tvirtino, jog *Fuchs* naudojo sraigtasparnius komerciniais tikslais. Jos nuomone, tai buvo asmenų vežimas už atlygį. Ji ginčijo, jog vežimo sampratos negalima suvokti tik kaip būtino vietos pakeitimo. Svarbiau tai, ar *į transporto priemonę* yra įsodinti asmenys.

20. Dėl nesutarimo dėl sąvokos „komercinis naudojimas“ reikšmės 2015 m. vasario 17 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismo kanceliarija gavo 2015 m. vasario 20 d., *Finanzgericht Baden-Württemberg* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar <...> Komisijos reglamento (EEB) Nr. 2454/93, išdėstančio Muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatas, kuris iš dalies buvo pakeistas <...> Komisijos reglamentu (EB) Nr. 2286/93 <...>, 555 straipsnio 1 dalies a punktą reikia aiškinti taip, kad komerciniu transporto priemonių naudojimu laikomi taip pat ir mokami mokomieji skrydžiai sraigtasparniais, kai sraigtasparnyje yra pilotas mokinys ir skrydžio instruktorius?“

21. Šioje byloje rašytines pastabas pateikė *Fuchs*, Komisija ir Italijos Respublika. Leracho muitinė, atsakovė pagrindinėje byloje, rašytinių pastabų nepateikė. Šalys nereikalavo surengti posėdžio ir jis neįvyko.

7 — Remiantis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo pateikta informacija, sraigtasparniai buvo įrengti taip, kad ir pilotas, ir antrasis pilotas galėtų savarankiškai valdyti sraigtasparnį. Pasirodo, šia galimybe buvo naudojamasi visuose skrydžiuose, atsižvelgiant į konkrečias mokymosi aplinkybes.

IV – **Vertinimas**

A – *Įžanga*

22. Teisingumo Teismo iš esmės klausiama, ar sąvokos „komercinis naudojimas“ apibrėžtis Įgyvendinimo reglamento 555 straipsnio 1 dalyje apima mokomuosius skrydžius (žr. šios išvados B skirsnį).

23. Šio termino aiškinimas bus svarbus nustatant, ar *Fuchs* gali būti neapmokestinama muitais pagal atitinkamą poskirsnį. Teisingumo Teismo nebuvo aiškiai paprašyta išdėstyti savo nuomonę, ar *Fuchs* gali būti neapmokestinama. Tą klausimą galiausiai turi spręsti nacionalinis teismas. Tačiau nagrinėjant sąvoką „komercinis naudojimas“ neišvengiamai kils klausimų dėl neapmokestinimo muitais taikymo srities tais atvejais, kai „transporto priemonės“ įvežamos laikinai. Todėl, siekiant pateikti naudingą atsakymą į klausimą, kurį teikia prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, svarbu apsvarstyti ir šį aspektą (žr. šios išvados C skirsnį).

B – *Sąvokos „komercinis naudojimas“ reikšmė*

24. „Komercinis naudojimas“ yra vienas iš terminų, apibrėžtų Įgyvendinimo reglamento poskirsnyje, susijusiame su visišku neapmokestinimu importo muitais laikinai įvežant transporto priemones. Įgyvendinimo reglamento 555 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „„komercinis naudojimas“ – tai transporto priemonių naudojimas keleiviams vežti už atlygį <...>“ [8].

25. Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką termino reikšmę ir taikymo sritį būtina nustatyti pagal jo įprastą reikšmę kasdienėje kalboje, atsižvelgiant į vartojimo kontekstą ir taisyklių, kuriose jis vartojamas, tikslus [9].

26. Paprastai „transporto priemonės“ apima sraigtasparnius [10]. Taigi iš esmės kyla klausimas, ar *Fuchs* naudoja savo sraigtasparnius „keleiviams vežti už atlygį“.

27. Šiuo klausimu preliminariai galima būtų pasakyti, kad faktas, jog mokomieji skrydžiai prasideda ir baigiasi toje pačioje vietoje, nereiškia, kad jie akivaizdžiai neatitinka sąvokos „keleivių vežimas“. Vykstant mokomajam skrydžiui tam tikra prasme vyksta ir „vežimas“, nes asmenys juda. Tai patvirtinama Teisingumo Teismo praktikos pavyzdžiais, kai kelionės pirmyn ir atgal laikomos patenkančiomis į transporto politikos sritį [11]. Muitinės klasifikacijoje tokie atvejai gali būti minimi kaip analogiški.

28. Priešingai, nei rašytinėse pastabose teigia *Fuchs* ir Komisija, faktas, kad mokinys ir instruktorius, kurie abu yra įgulos nariai, gali savarankiškai valdyti orlaivį, akivaizdžiai nereiškia, jog vežimas nevyksta. Šį atvejį galima laikyti neįprastu pavyzdžiu, bet asmenys vis dėlto „vežami“, nes juda iš vienos vietos į kitą [12].

8 — Kaip prašymo priimti prejudicinį sprendimą 14 punkte nurodė nacionalinis teismas, likusi apibrėžties dalis „<...> arba pramoninis ar komercinis prekių vežimas už atlygį ar be jo“ nėra svarbi šioje byloje. Tam pritariu.

9 — Muitų srityje žr. Sprendimo *Digitalnet ir kt.* (C-320/11, C-330/11, C-382/11 ir C-383/11, EU:C:2012:745) 38 punktą.

10 — Jie taip pat atitinka šio termino apibrėžtį, kuri apima „laiv[us] <...>, įskaitant <...> orlaivi[us]“, Stambulo konvencijos C priedo 1 straipsnio a punkte.

11 — Sprendimo *Neukirchinger* (C-382/08, EU:C:2011:27) 19 punktas ir generalinio advokato P. Mengozzi išvados byloje *Neukirchinger* (C-382/08, EU:C:2010:498) 25–30 punktai; Sprendimo *Alpina River Cruises ir Nicko Tours* (C-17/13, EU:C:2014:191) 29 punktas. Taip pat žr. generalinio advokato M. Szpunar išvados sujungtose bylose *Trijber ir Harmsen* (C-340/14 ir C-341/14, EU:C:2015:505) 30–34 punktus, kuriuose sutariama, jog „vežimas“ nebūtinai yra persikėlimas iš taško A į tašką B.

12 — Derėtų pabrėžti, kad tai nėra vertinimas, ar ši veikla yra vežimo paslauga. Plg. Komisijos parengtą Paslaugų direktyvos įgyvendinimo vadovą. Šiame neprivalomame dokumente pažymima, jog 2006 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/123/EB dėl paslaugų vidaus rinkoje (toliau – Paslaugų direktyva; OL L 376, 2006, p. 36) 2 straipsnio 2 dalies d punkte numatyta paslaugų transporto srityje išimtis „neapima paslaugų, kurios iš esmės nėra transporto paslaugos, pavyzdžiui, vairavimo mokyklų paslaugos <...>“.

29. Tačiau net aiškinant pažodžiui atrodo, jog terminas „keleivių vežimas už atlygį“ neapima šioje byloje nagrinėjamo atvejo. Atlygis mokamas, bet tik už mokymą skraidyti. Kitaip tariant, vyksta „asmenų mokymas už atlygį“. „Vežimas“ yra tik mokymo pasekmė.

30. Taip pat atkreipiu dėmesį į tai, kad pilotas mokinys (t. y. atlygį mokantis asmuo) pats atliks dalį „vežimo“ ir galbūt net per visą pamoką. Suprasti bus lengviau, jeigu manysime, jog mokomieji skrydžiai primena automobilio vairavimo pamokas. Turint mintyje automobilio vairavimo pamokas, paprastai galvojama ne kaip apie „keleivių vežimą už atlygį“, o kaip apie „asmenų mokymą už atlygį“. Taip yra ir mokomųjų skrydžių atveju.

31. Todėl mokomųjų skrydžių paslaugos, kaip antai teikiamos *Fuchs*, neatitinka Įgyvendinimo reglamento 555 straipsnio 1 dalyje vartojamos sąvokos „komercinis naudojimas“ apibrėžties.

32. ES teisės nuostatų formuluočių aiškinimą reikėtų persvarstyti atsižvelgiant į kontekstą ir tikslą, tik jeigu teksto formuluotė dviprasmiška [13]. Šiuo atveju, mano nuomone, tekstas gana aiškus ir nedviprasmiškas. Vis dėlto, kiek čia galima įžvelgti dviprasmiškumo, sistemiškai ir tikslingai aiškinant 555 straipsnio 1 dalį darytina išvada, jog „komercinis naudojimas“ turėtų būti aiškinamas taip, kad vežimas turi būti pagrindinis už atlygį teikiamos paslaugos tikslas.

33. Atsižvelgiant į istorinį šios nuostatos kontekstą, matyti, kad sąvokos „komercinis naudojimas“ apibrėžties taikymo sritis per tam tikrą laiką instruktyviai pasikeitė.

34. Iš pradžių buvo vartojamas terminas „naudojimas verslo tikslais“. Jis buvo apibrėžtas kaip „transporto priemonės naudojimas tiesiogiai vykdant veiklą už atlygį ar siekiant finansinės naudos“ [14]. Vėliau šis terminas pakeistas sąvoka „komercinis naudojimas“, kuri buvo apibrėžta kaip „transporto priemonės naudojimas asmenų arba prekių vežimui už atlygį arba įmonės ekonominei veiklai vykdyti“ [15]. Abi šios apibrėžtys aiškiai apimtų tokią mokomųjų skrydžių paslaugų teikimo veiklą, kokią vykdo *Fuchs*.

35. Tačiau vėliau sąvokos „komercinis naudojimas“ apibrėžtis buvo susiaurinta Reglamente Nr. 2286/2003 ir virto galiojančia formuluote Įgyvendinimo reglamento 555 straipsnio 1 dalyje (taikytina bylai svarbiu laikotarpiu). Taip aiškiai siekta suderinti sąvokos „komercinis naudojimas“ apibrėžtį su Stambulo konvencija [16].

36. Taigi, prieš atliekant pakeitimus Reglamentu Nr. 2286/2003, „komercinis naudojimas“ apėmė tris atvejus:

— „transporto priemonių naudojimą keleivių <...> vežimui už atlygį“;

— „transporto priemonių naudojimą <...> prekių vežimui už atlygį“;

— „transporto priemonių naudojimą <...> įmonės ekonominei veiklai vykdyti“.

13 — Sprendimo *ECB / Vokietija* (C-220/03, EU:C:2005:748) 31 punktas ir Sprendimo *Carboni e derivati* (C-263/06, EU:C:2008:128) 48 punktas.

14 — 1989 m. birželio 14 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 1855/89 dėl laikinojo transporto priemonių įvežimo (OL L 186, 1989, p. 8) 1 straipsnio 2 dalies d punktas.

15 — 2001 m. gegužės 4 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 993/2001, iš dalies keičiantis Reglamentą Nr. 2454/93 (OL L 141, 2001, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 2 sk., 11 t., p. 286). Žr. 1 straipsnio 28 dalį, pagal kurią to reglamento III antraštinė dalis keičiama, be kita ko, 555 straipsnio 1 dalimi. Dėl išsamumo galima pridurti, jog pirminiame 1993 m. Įgyvendinimo reglamente buvo tokia pat sąvokos „komercinis naudojimas“ apibrėžtis, kaip šiuo metu galiojančioje Įgyvendinimo reglamento redakcijoje (pirminėje Įgyvendinimo reglamento redakcijoje apibrėžtis pateikta 670 straipsnyje). Painiava kyla dėl to, kad apibrėžtis buvo laikinai išplėsta Reglamentu Nr. 993/2001, o vėliau Reglamentu Nr. 2286/2003 buvo grąžinta pirminė apibrėžtis, kaip paaiškinta šios išvados 35 punkte.

16 — Reglamento Nr. 2286/2003 12 konstatuojamoji dalis.

37. Trečioji visa apimanti kategorija apėmė bet kokį transporto priemonių naudojimą verslo tikslais: a) už atlygį arba nemokamai ir b) neatsižvelgiant į paskirtį.

38. O po pakeitimų, padarytų Reglamentu Nr. 2286/2003, „komercinis naudojimas“ apėmė tik:

— „transporto priemonių naudojimą keleiviams vežti už atlygį“;

— „transporto priemonių naudojimą <...> pramoniniam ar komerciniam prekių vežimui už atlygį ar be jo“.

39. Atlikus pakeitimus į sąvokos „komercinis naudojimas“ apibrėžtį akivaizdžiai nebepateko trečioji visa apimanti kategorija: „transporto priemonių naudojimas <...> ekonominei veiklai vykdyti“.

40. Todėl darytina išvada, jog neįtraukus šios visa apimančios kategorijos iš sąvokos „komercinis naudojimas“ dingo nemokamas keleivių vežimas. Tačiau, priešingai, nei teigia prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, dėl sąvokos „komercinis naudojimas“ išbraukimo taikymo sritis susiaurėjo taip pat todėl, kad svarbiu veiksniu tapo paskirtis (žr. šios išvados 37 punktą).

41. Vadinasi, sąvoka „komercinis naudojimas“ neapima *visų* situacijų, kai vykdoma ekonominė veikla naudojant transporto priemonę ir kai vyksta asmenų vežimas plačiąja prasme. Apibrėžtis siauresnė. Pagal ją reikia atsižvelgti į pagrindinį veiklos tikslą. Taigi į ją patenka ekonominė veikla, *kurios pagrindinis tikslas yra asmenų vežimas*.

42. Pagrindinis *Fuchs* vykdomos mokomųjų skrydžių paslaugų teikimo veiklos tikslas aiškiai *nėra* asmenų vežimas. Kaip ir vairavimo pamokų atveju, pagrindinis šios veiklos tikslas, už kurį mokamas atlygis, yra mokymas. Vežimas tėra jo pasekmė. Todėl sąvoka „komercinis naudojimas“ *neapima* tokios mokomųjų skrydžių paslaugų teikimo veiklos, kokią vykdo *Fuchs*.

43. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta pirmiau, į nacionalinio teismo pateiktą klausimą atsakyčiau taip: mokomieji skrydžiai sraigtasparniais už atlygį, kai sraigtasparnyje yra instruktorius ir pilotas mokinys, nėra „komercinis transporto priemonės naudojimas“, kaip apibrėžta Įgyvendinimo reglamento 555 straipsnio 1 dalies a punkte.

C – *Įgyvendinimo reglamento 558 straipsnio 1 dalis*

1. Įžanga

44. Įgyvendinimo reglamento 555 straipsnio 1 dalyje yra kelios apibrėžtys. Tačiau esminės neapmokestinimo importo muitais *sąlygos* nustatytos 556 ir paskesniuose straipsniuose. Tik kai kuriose iš tų sąlygų vartojamas vienas ar keli terminai, apibrėžti 555 straipsnio 1 dalyje.

45. Nacionalinis teismas nepateikė klausimų dėl Įgyvendinimo reglamento 558 straipsnio 1 dalies aiškinimo. Ar *Fuchs* faktiškai gali būti neapmokestinama pagal tą nuostatą, turėtų spręsti nacionalinis teismas, atsižvelgdamas į konkrečias faktines bylos aplinkybes.

46. Vis dėlto siekiant pateikti nacionaliniam teismui naudingą atsakymą, būtina pakomentuoti bendrąją Įgyvendinimo reglamento 558 straipsnio 1 dalies taikymo sritį[17]. Tai būtina iš dalies dėl to, kad Komisija pateikė išsamias rašytines pastabas šiuo klausimu.

17 — Šiuo klausimu žr., pavyzdžiui, Sprendimo *AIFA ir Ministero della Salute* (C-452/14, EU:C:2015:644) 33 ir 34 punktus.

2. Neapmokestinimo sąlygos pagal 558 straipsnio 1 dalį taikymo sritis

47. 558 straipsnio 1 dalies a, b ir c punktuose nustatomos trys neapmokestinimo muitais sąlygos laikinai įvežant transporto priemones. Tik vienoje iš šių trijų sąlygų (558 straipsnio 1 dalies c punkte) daroma nuoroda į „komercinį naudojimą“.

48. Pagal 558 straipsnio 1 dalies c punktą, jeigu transporto priemonė naudojama komerciniais tikslais, ji gali būti neapmokestinama muitais tik tuo atveju, jeigu vežimas „prasideda arba pasibaigia už Bendrijos muitų teritorijos ribų“. Tačiau tai nėra būtinoji sąlyga, kurią reikia įvykdyti, kad būtų suteikta bet *kokia* lengvata pagal 558 straipsnio 1 dalį. Apribojimas taikytinas tik konkrečiais atvejais, kuriuos apima c punktas, t. y. transporto priemonių „komercinio naudojimo“ atvejais. Kitaip tariant, lengvata pagal 558 straipsnio 1 dalį gali būti suteikiama, jeigu įvykdytos a ir b punktų sąlygos, visai tuo konkrečiu atveju netaikant c punkto.

49. Dėl šios išvados IV skirsnio B dalyje išdėstytų priežasčių sąvoka „komercinis naudojimas“ *neapima Fuchs* vykdomos mokomosios veiklos. Todėl faktas, kad ši veikla nebūtinai „prasideda arba pasibaigia už Bendrijos muitų teritorijos ribų“, nėra lemiamas norint gauti lengvatą pagal Įgyvendinimo reglamento 558 straipsnio 1 dalį.

50. Rašytinėse pastabose Komisija tvirtina, kad mokomieji skrydžiai nėra „komercinis naudojimas“. Tačiau antrajame etape ji teigia, jog mokomieji skrydžiai vis dėlto negali būti neapmokestinami pagal 558 straipsnio 1 dalį. Abiem atvejais Komisija teigia, jog taip iš esmės yra todėl, kad pagrindinis *Fuchs* vykdomų mokomųjų skrydžių tikslas *nėra* prekių arba asmenų vežimas.

51. Dėl nurodytų priežasčių pritariu pirmajam argumentui. Tačiau nepritariu Komisijos teikiamam 558 straipsnio 1 dalies taikymo srities aiškinimui dėl toliau išvardytų priežasčių.

52. Komisija teigia, jog pagal Įgyvendinimo reglamento 558 straipsnio 1 dalį neapmokestinami tik atvejai, kai transporto priemonė naudojama *vežimo tikslais*, ir daro išvadą, kad šioje byloje taip nėra.

53. Šiuo požiūriu Komisija tvirtina, jog visos Įgyvendinimo reglamento 555 straipsnio 1 dalyje pateiktos apibrėžtys reiškia, kad transporto priemonės naudojamos konkrečiai vežimo tikslu. Vadinasi, lengvata turėtų būti suteikiama tik tuomet, jeigu veiklos tikslas yra vežimas. Komisijos nuomone, tokia išvada patvirtinama ir Įgyvendinimo reglamento 558 straipsnio 1 dalies įžanginiu sakiniu. Galiausiai Komisija daro nuorodą į Sprendimą *Siig*, kuriuo grindžia savo teiginį, jog laikinasis įvežimas neapmokestinamas tik tada, jeigu vykdoma *konkreti vežimo operacija* [18].

54. Man šie argumentai neatrodo įtikinami.

55. Pirma, nėra aiškios sąlygos, kad laikinasis transporto priemonės įvežimas gali būti neapmokestinamas tik tuomet, jeigu transporto priemonė naudojama konkrečiai vežimo tikslu. Įgyvendinimo reglamento 558 straipsnio 1 dalyje nėra tokio apribojimo. Jo nėra ir kitose nuostatose, kuriomis nurodomi visiško neapmokestinimo pagrindai Įgyvendinimo reglamento 556–561 straipsniuose. Jo nėra ir Stambulo konvencijoje. Pirmiausia jo nėra tos konvencijos C priedo 1 straipsnio a dalyje pateikiamoje sąvokos „transporto priemonė“ apibrėžtyje.

56. Tokį aiškų tikslingą apribojimą būtų lengva įtraukti. Iš tiesų toks apribojimas įtrauktas dėl daugelio kitų neapmokestinimo muitais pagrindų laikinai įvežant transporto priemones [19].

18 — Sprendimo *Siig* (C-272/03, EU:C:2004:805) 18 punktas.

19 — Žr., pavyzdžiui, Įgyvendinimo reglamento 563 straipsnį („sportui skirtas“); Įgyvendinimo reglamento 566 straipsnį („skirta diagnostikai ar gydymui“); Įgyvendinimo reglamento 568 straipsnį („skirtos naudoti prieš naudojant komerciniams tikslams“); Įgyvendinimo reglamento 569 straipsnį („ketindami juos naudoti kaip profesinę įrangą“).

57. Mano nuomone, faktas, kad tokio aiškaus apribojimo nėra, savaime yra pakankamas pagrindas atmesti Komisijos argumentą šiuo klausimu. Siekiant išsamumo reikėtų pridurti, kad tokio apribojimo negalima laikyti numanomu.

58. 558 straipsnio 1 dalies pirmame sakinyje be jokių funkcijų ar tikslingų apribojimų minimos „kelių, geležinkelio, oro, jūrų ir vidaus vandenų kelių transporto priemonės“. 558 straipsnio 1 dalies a ir b punktai taip pat neutralūs, juose minimi tik objektyvūs kriterijai, pavyzdžiui, registracijos ir įsisteigimo vieta. 558 straipsnio 1 dalies c punktas visai netaikomas, išskyrus „komercinio transporto priemonės naudojimo“ atvejus.

59. Antra, Komisija teigia, jog 555 straipsnio 1 dalyje pateikiamos apibrėžtys leidžia manyti, kad minėtos transporto priemonės naudojamos konkrečiai vežimo tikslais (o ne, pavyzdžiui, mokymo tikslais). Tuo pagrindu Komisija daro išvadą, jog tam, kad laikinasis transporto priemonių įvežimas būtų *neapmokestinamas* pagal 558 straipsnio 1 dalį, tokios transporto priemonės turi būti naudojamos konkrečiai vežimo tikslais.

60. Tam nepritariu. Nederėtų painioti apibrėžčių ir neapmokestinimo pagrindų.

61. Rimtas pasekmes turinti Komisijos išvada turėtų būti tvirtai pagrįsta, o šioje byloje įrodymai geriausiu atveju neaiškūs.

62. Šiuo klausimu reikėtų pažymėti:

— Kaip pripažįsta pati Komisija, funkcinis apribojimas nustatytas tik dviejose iš trijų apibrėžčių 555 straipsnio 1 dalyje. Sąvokos „asmeninis naudojimas“ apibrėžtyje nėra. Tiesa, sąvokos „naudojimas asmeniniais tikslais“ apibrėžtis anglų kalba Stambulo konvencijoje taip pat, regis, funkcinė. O redakcija prancūzų kalba neutrali.

— Sąvokos „transporto priemonė“ apibrėžtis Stambulo konvencijoje funkciniu požiūriu neutrali [20]. Galima palyginti: pirminėje Įgyvendinimo reglamento redakcijoje „transporto priemonės“ buvo aiškiai apibrėžtos funkciniu požiūriu kaip „bet kokios priemonės, naudojamos *keleiviams vežti ar prekėms gabenti* <...>“ [21] (išskirta mano). Tačiau ši apibrėžtis vėliau buvo išbraukta [22]. Jeigu Komisija būtų teisi, jos argumentas būtų logiškai taikytinas visiems neapmokestinimo pagrindams laikinai įvežant transporto priemones (ne tik 558 straipsnio 1 daliai) [23].

63. Galiausiai, trečia, nepritariu Komisijos teikiamam Sprendimo *Siig* aiškinimui.

64. Byla *Siig* susijusi su prekių vežimu keliais. Kiek tai svarbu šiuo atveju, toje byloje prekės buvo gabenamos viena transporto priemone ES viduje, iškraunamos ir vėliau pakraunamos į kitą transporto priemonę vežti už ES ribų. Prašymas pritaikyti lengvatą buvo pateiktas tuo pagrindu, kad „komercinis naudojimas“ vežant prekes prasidėjo arba pasibaigė už ES ribų (nors buvo naudojamos dvi skirtingos transporto priemonės).

20 — Stambulo konvencijos C priedo 1 straipsnio a punktas.

21 — Pirminės Įgyvendinimo reglamento redakcijos 670 straipsnis. Išsamų paaiškinimą žr. šios išvados 15 išnašoje.

22 — Abejotina, ar toks apribojimas būtų svarstomas atsižvelgiant į neutralią apibrėžtį Stambulo konvencijoje (žr. pirmiau dėl sąvokos „komercinis naudojimas“ apibrėžties, kuri buvo iš dalies pakeista būtent dėl šios priežasties).

23 — Aiškiai nurodyta, kad Įgyvendinimo reglamento 555 straipsnio 1 dalyje pateiktos apibrėžtys taikomos visam poskirsniui, kuriame jos išdėstytos.

65. Teisingumo Teismas nusprendė, kad tokiais atvejais negalima taikyti lengvatos. Jis nurodė, kad „laikinojo įvežimo procedūros taikymas tiesiogiai priklauso nuo ginčijamos transporto priemonės atliekamos tinkamai nustatytos vežimo operacijos, t. y. vežimo, kurį sudaro Bendrijos muitų teritorijos išorinės sienos kirtimas minėta transporto priemone kartu su gabenamomis prekėmis arba vežamais žmonėmis“ [24].

66. Komisija, regis, iš to daro išvadą, kad lengvata laikinai įvežant transporto priemones gali būti suteikiama tik tada, kai vyksta aiškiai apibrėžta „vežimo operacija“ (o ne, pavyzdžiui, mokymo operacija). Mano nuomone, tai klaidingas Sprendimo *Siig* aiškinimas. Sprendime *Siig* Teisingumo Teismas kaip tik reikalavo, kad vyktų konkreti „vežimo operacija“. Tačiau jis to reikalavo dėl to, kad viena iš lengvatos suteikimo sąlygų toje byloje buvo ta, jog vežimas „prasideda arba pasibaigia už Bendrijos muitų teritorijos ribų“ [25].

67. Be to, toks reikalavimas taip pat būtų taikomas pagal 558 straipsnio 1 dalį *tik* tais atvejais, kai lengvatą prašoma suteikti konkrečiai „komerciniam naudojimui“ [26].

3. Išvada dėl 558 straipsnio 1 dalies

68. Dėl pirmiau išvardytų priežasčių nemanau, jog lengvata pagal Įgyvendinimo reglamento 558 straipsnio 1 dalį naudojimui, kuris nėra „komercinis naudojimas“, suteikiama tik tais atvejais, kai atitinkama transporto priemonė naudojama konkrečiai vežimo tikslais.

69. Galiausiai spręsti, ar šiuo atveju *Fuchs* gali būti neapmokestinama, turės nacionalinis teismas. Priimdamas šį sprendimą nacionalinis teismas turi užtikrinti bendrųjų ES teisės principų, įskaitant teisėtų lūkesčių ir (arba) įgytų teisių apsaugos principus, laikymąsi.

70. Remiantis nutartimi dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, *Fuchs* pateikė prašymą ir jai buvo leista neapmokestinti laikinojo įvežimo. Vėliau tas leidimas buvo panaikintas atgaline data, atsižvelgiant į *Fuchs* veiklos pobūdį ir konkretų Įgyvendinimo reglamento 555 ir 558 straipsnių aiškinimą. Kaip nurodė Komisija, gali būti svarbūs ir kiti lengvatos suteikimo pagrindai, išvardyti Įgyvendinimo reglamente, nors nėra aišku, ar *Fuchs* įvykdytų jų sąlygas. Šiuos klausimus taip pat turi spręsti nacionalinis teismas.

V – **Išvada**

71. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta pirmiau, Teisingumo Teismui siūlau į *Finanzgericht Baden-Württemberg* pateiktą prejudicinį klausimą atsakyti taip:

Mokomieji skrydžiai sraigtasparniais už atlygį, kai sraigtasparnyje yra instruktorius ir pilotas mokinys, nėra transporto priemonės „komercinis naudojimas“, kaip apibrėžta 1993 m. liepos 2 d. Komisijos reglamento (EEB) Nr. 2454/93, išdėstančio Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatas, iš dalies pakeisto 2003 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 2286/2003, 555 straipsnio 1 dalies a punkte.

24 — Sprendimo *Siig* (C-272/03, EU:C:2004:805) 18 punktas.

25 — Sprendimo *Siig* (C-272/03, EU:C:2004:805) 17 punktas.

26 — Iš tiesų, kaip jau minėta, byla *Siig* taip pat buvo susijusi su „komerciniu naudojimu“.