Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
MICHAL BOBEK
prednesené 18. februára 2016 [1]

Vec C-80/15

Robert Fuchs AG
proti
Hauptzollamt Lörrach

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Finanzgericht Baden-Württemberg (Finančný súd Bádensko-Württembersko, Nemecko)]

„Colná únia a spoločný colný sadzobník — Pojem ‚obchodné použitie' dopravných prostriedkov — Zahrnutie platených letov s leteckým inštruktorom"

I – **Úvod**

1. V tejto veci žalobca pred vnútroštátnym súdom, spoločnosť Robert Fuchs AG (ďalej len „spoločnosť Fuchs"), dočasne používa vrtuľníky zo Švajčiarska na území Európskej únie s cieľom poskytovať letecký výcvik. Spor pred vnútroštátnym súdom sa v podstate týka toho, či spoločnosť Fuchs má nárok na oslobodenie od cla pri dočasnom použití týchto vrtuľníkov.

2. V centre záujmu vnútroštátneho súdu stojí oslobodenie od cla pri dočasnom použití dopravných prostriedkov. Základ tohto oslobodenia je stanovený v článku 558 ods. 1 nariadenia Komisie (EHS) č. 2454/93 [2], ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EHS) č. 2913/92 [3] (ďalej len „vykonávacie nariadenie" a „colný kódex").

3. S cieľom určiť, či možno poskytnúť oslobodenie spoločnosti Fuchs, vnútroštátny súd žiada Súdny dvor o výklad slovného spojenia „obchodné použitie" podľa článku 555 ods. 1 písm. a) vykonávacieho nariadenia. Vnútroštátny súd sa konkrétne pýta, či pojem „obchodné použitie" zahŕňa aj taký druh činnosti, akú vykonáva spoločnosť Fuchs, teda letecký výcvik.

1 — Jazyk prednesu: angličtina.

2 — Nariadenie Komisie (EHS) č. 2454/93 z 2. júla 1993, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EHS) č. 2913/92, ktorým sa ustanovuje Colný kódex spoločenstva (Ú. v. ES L 253, 1993, s. 1; Mim. vyd. 02/006, s. 3), zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 2286/2003 z 18. decembra 2003 (Ú. v. ES L 343, 2003, s. 1; Mim. vyd. 02/015, s. 118).

3 — Nariadenie Rady (EHS) č. 2913/92 z 12. októbra 1992, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Spoločenstva (Ú. v. ES L 302, 1992, s. 1; Mim. vyd. 02/004, s. 307).

II – **Právny rámec**

A – *Medzinárodné právo*

1. Istanbulský dohovor

4. K Dohovoru o prepustení tovaru do režimu dočasného použitia z 26. júna 1990 (ďalej len „Istanbulský dohovor“) pristúpilo EHS rozhodnutím Rady 93/329/EHS [4]. Podľa článku 34 tohto dohovoru je autentické anglické aj francúzske znenie Istanbulského dohovoru.

5. Článok 1 písm. a) prílohy C k Istanbulskému dohovoru definuje „dopravný prostriedok“ ako „každé plavidlo…, vzdušný klzák, lietadlo, motorové cestné vozidlo… a železničný vozový park…“. Článok 1 písm. b) prílohy C definuje „použitie na obchodné účely“ ako „prepravu osôb za úhradu alebo prepravu tovaru na priemyselné alebo obchodné účely bezplatne alebo za úhradu“ [5]. Článok 1 písm. c) prílohy C definuje „použitie na súkromné účely“ ako „prepravu uskutočnenú dovážajúcou osobou výlučne na súkromné účely s výnimkou použitia na obchodné účely“ [6].

B – *Právo EÚ*

1. Colný kódex

6. Článok 137 colného kódexu stanovuje postup oslobodenia od dovozného cla pri dočasnom použití tovaru v rámci EÚ.

7. Podmienky na oslobodenie pri dočasnom použití sú stanovené vo vykonávacom nariadení v súlade s článkom 141 colného kódexu.

8. Článok 204 ods. 1 písm. a) colného kódexu stanovuje, že colný dlh pri dovoze vzniká nesplnením povinností vyplývajúcich z príslušného colného režimu.

2. Vykonávacie nariadenie

9. Spoločný výklad článkov 232 a 233 vykonávacieho nariadenia stanovuje, že dopravné prostriedky, na ktoré odkazujú články 556 až 561, sa považujú za deklarované v rámci režimu dočasného dovozu pri prechode hranice colného územia Únie.

4 — Rozhodnutie Rady 93/329/EHS z 15. marca 1993 o uzatvorení Dohovoru o prepustení tovaru do režimu dočasného použitia a o prijatí príloh k nemu (Ú. v. ES L 130, 1993, s. 1; Mim. vyd. 02/005, s. 3).

5 — V angličtine: „the transport of persons for remuneration or the industrial or commercial transport of goods, whether or not for remuneration“. Vo francúzštine: „l’acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux“.

6 — V angličtine: „the transport exclusively for personal use of the person concerned excluding commercial use“. Vo francúzštine: „l’utilisation par l’intéressé exclusivement pour son usage personnel, à l’exclusion de tout usage commercial“.

10. Kapitola 5 hlavy III časti II vykonávacieho nariadenia má názov „Dočasný dovoz“. Oddiel 2 tejto kapitoly je nazvaný „Podmienky pre úplné odpustenie dovozných ciel“. Oddiel 2 sa delí na sedem pododdielov, pričom v každom z nich sa uvádzajú tovary, pri ktorých možno clo odpustiť. Pododdiel 1 oddielu 2 s názvom „Dopravné prostriedky“ obsahuje články 555 až 562. Článok 555 ods. 1 definuje tieto pojmy:

„1. Na účely tohto pododdielu:

a) ‚obchodné použitie‘ znamená použitie dopravného prostriedku na prepravu osôb za úplatu alebo na priemyselnú či komerčnú prepravu tovaru za úplatu alebo bezodplatne;

b) ‚súkromné využitie‘ znamená iné ako komerčné využitie dopravného prostriedku;

c) ‚vnútorná doprava‘ znamená prepravu osôb, ktoré nastúpili alebo tovaru, ktorý bol naložený v colnom území spoločenstva za účelom vystúpenia alebo vyloženia na inom mieste v rámci tohto územia.“

11. Článok 558 ods. 1 vykonávacieho nariadenia stanovuje:

„1) Dovozné clá sa úplne odpustia pre prostriedky cestnej, železničnej, leteckej, námornej a riečnej (vnútrozemskej vodnej) dopravy, ak

a) sú zaregistrované mimo colného územia spoločenstva v mene osoby, ktorá má sídlo mimo tohto územia; ak však dopravné prostriedky nie sú zaregistrované, vyššie uvedená podmienka sa môže považovať za splnenú, ak ich vlastní osoba so sídlom mimo colného územia spoločenstva;

b) ich používa osoba, ktorá má sídlo mimo tohto územia, bez dopadu na články 559, 560 a 561; a

c) v prípade komerčného využitia a s výnimkou dopravných prostriedkov pre železničnú dopravu sa používajú výlučne na prepravu, ktorá začína a končí mimo colného územia spoločenstva; môžu sa však použiť na vnútornú dopravu, ak to ustanovujú účinné ustanovenia v oblasti dopravy, najmä tie, ktoré sa týkajú vstupu a prevádzky.“

III – **Skutkový stav, konanie a prejudiciálne otázky**

12. Spoločnosť Fuchs je letecký a servisný podnik. Jej sídlo je vo Švajčiarsku, ale má povolenie na činnosť aj v Nemecku. V rámci svojej činnosti poskytuje okrem iného služby v oblasti obchodu s letmi vrtuľníkom, najmä výcvikové a tréningové lety pre súkromné osoby a pilotov z povolania.

13. Rozhodnutím z 13. októbra 2009 Hauptzollamt Lörrach (Colný úrad Lörrach, Nemecko) udelil spoločnosti Fuchs výnimku z povinnosti pristávať na colnom letisku („Zollflugplatzzwang“) v súvislosti s jej desiatimi jednotlivo uvedenými vrtuľníkmi, ktoré boli zaregistrované na meno „Fuchs“ vo Švajčiarsku.

14. V rokoch 2009 a 2010 boli tieto vrtuľníky prepravené na colné územie EÚ. S vrtuľníkmi letel buď letecký inštruktor, ktorého spoločnosť Fuchs zamestnávala, alebo pilot – účastník leteckého výcviku v prítomnosti leteckého inštruktora[7], pričom tieto vrtuľníky pristáli na zvláštnom letisku v Bremgartene (Nemecko). Po vstupe na colné územie EÚ zo Švajčiarska sa uskutočnili výcvikové lety. Tieto lety sa začínali a končili na zvláštnom letisku v Bremgartene bez toho, aby vrtuľníky opustili colné územie EÚ. Následne všetky vrtuľníky odleteli z letiska v Bremgartene späť do Švajčiarska.

7 — Podľa informácií vnútroštátneho súdu boli vrtuľníky vybavené takým systémom, aby ich mohol riadiť pilot aj druhý pilot samostatne. To sa v závislosti od výcvikovej situácie využívalo pri všetkých letoch.

15. Rozhodnutím z 23. mája 2011 Colný úrad Lörrach odvolal výnimku spoločnosti Fuchs z povinnosti pristáť na colnom letisku. Následne vymeral tejto spoločnosti clo za používanie vrtuľníkov na výcvikové účely.

16. Colný dlh spoločnosti údajne vznikol pre porušenie povinností vyplývajúcich z režimu dočasného použitia na základe článku 204 ods. 1 písm. a) colného kódexu. Spoločnosť Fuchs uviedla, že vrtuľníky komerčne používala napriek tomu, že jej nebolo vydané príslušné povolenie na leteckú prepravu.

17. Rozhodnutím z 2. apríla 2012 Colný úrad Lörrach zamietol odvolanie spoločnosti Fuchs proti colnému výmeru ako nedôvodné. Spoločnosť podala žalobu proti tomuto rozhodnutiu na Finanzgericht Baden-Württemberg (Finančný súd Bádensko-Württembersko), ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania.

18. Vo svojej žalobe pred vnútroštátnym súdom spoločnosť Fuchs uviedla, že boli splnené podmienky na úplné oslobodenie od dovozného cla v prípade dočasného dovozu dopravných prostriedkov. Tvrdila, že k obchodnému použitiu vrtuľníkov v zmysle vykonávacieho nariadenia nedošlo, pretože lety neslúžili „na prepravu osôb za úplatu alebo na priemyselnú či komerčnú prepravu tovaru za úplatu alebo bezodplatne“. Úhrada, ktorú zaplatili účastníci leteckého výcviku, bola za ich výcvik, a nie za prepravu.

19. Colný úrad Lörrach naopak tvrdil, že spoločnosť Fuchs používala vrtuľníky na obchodné účely. Osoby sa podľa neho prepravovali za úhradu. Pojem preprava údajne nemožno zúžiť len na nevyhnutnú zmenu miesta. Rozhoduje skutočnosť, či sú *dopravné prostriedky* obsadené osobami.

20. V dôsledku týchto nezhôd týkajúcich sa významu pojmu „obchodné použitie“, Finanzgericht Baden-Württemberg (Finančný súd Bádensko-Württembersko) uznesením zo 17. februára 2015, ktoré bolo doručené do kancelárie Súdneho dvora 20. februára 2015, rozhodol prerušiť konanie a predložiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Má sa článok 555 ods. 1 písm. a) nariadenia Komisie (EHS) č. 2454/93…, ktorým sa ustanovuje Colný kódex spoločenstva v znení nariadenia Komisie (ES) č. 2286/2003…, vykladať v tom zmysle, že sa výcvikové lety vrtuľníkom vykonávané za úhradu, počas ktorých sa účastník leteckého výcviku a letecký inštruktor nachádzajú vo vrtuľníku, majú považovať za obchodné použitie dopravného prostriedku?“

21. Spoločnosť Fuchs, Komisia a Talianska republika predložili písomné pripomienky v tejto veci. Colný úrad Lörrach, žalovaný vo veci samej, nepredložil písomné pripomienky. Účastníci konania nežiadali, aby sa uskutočnilo pojednávanie, preto sa ani neuskutočnilo.

IV – **Posúdenie**

A – *Úvod*

22. Súdnemu dvora bola v podstate predložená otázka, či sa na letecký výcvik vzťahuje definícia pojmu „obchodné použitie“ podľa článku 555 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (pozri časť B nižšie).

23. Výklad tohto pojmu je dôležitý na určenie, či je spoločnosť Fuchs oprávnená na oslobodenie od dovozného cla podľa príslušného pododdielu. Súdny dvor nebol požiadaný, aby dal konkrétne odpoveď na otázku, či je spoločnosť Fuchs oprávnená na toto oslobodenie. O tom musí v konečnom dôsledku rozhodnúť vnútroštátny súd. Úvahy o pojme „obchodné použitie“ však nevyhnutne povedú k otázkam o rozsahu oslobodenia od dovozného cla v prípadoch dočasného dovozu „dopravných prostriedkov“. S cieľom poskytnúť užitočnú odpoveď na otázku vnútroštátneho súdu preto považujem za dôležité venovať sa aj tejto problematike (pozri časť C nižšie).

B – *Význam pojmu „obchodné použitie“*

24. „Obchodné použitie“ je jeden z pojmov, ktoré sú definované v pododiele vykonávacieho nariadenia venovaného oslobodeniu od dovozného cla pri dočasnom použití dopravných prostriedkov. Článok 555 ods. 1 vykonávacieho nariadenia stanovuje, že „obchodné použitie znamená použitie dopravného prostriedku na prepravu osôb za úplatu…“.[8]

25. Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora sa význam a rozsah pojmu musí určiť v súlade s jeho obvyklým významom v bežnom jazyku, pričom sa zohľadní kontext, v ktorom sa používa, a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou.[9]

26. Pri použití prirodzeného výkladu je zjavné, že „dopravné prostriedky“ zahŕňajú aj vrtuľníky.[10] Jadrom problému je preto to, či spoločnosť Fuchs používa svoje vrtuľníky „na prepravu osôb za úplatu“.

27. V tejto súvislosti treba na úvod uviesť, že skutočnosť, že výcvikový let sa začína a končí na tom istom mieste, zjavne neznamená, že nepatrí pod pojem „preprava osôb“. Aj pri výcvikovom lete ide o „prepravu“ v istom zmysle slova, pretože ľudia sa premiestňujú. Potvrdzujú to príklady z judikatúry Súdneho dvora týkajúce sa výletných plavieb, ktoré sa považujú za súčasť dopravnej politiky.[11] Na tieto prípady možno analogicky odkázať v súvislosti s colným triedením.

28. Na rozdiel od tvrdení spoločnosti Fuchs a Komisie, ktoré uviedli vo svojich písomných pripomienkach, tak podobne aj skutočnosť, že kontrolu nad lietadlom má čiastočne študent a čiastočne inštruktor, ktorí sú obaja členmi posádky, zjavne nevylučuje existenciu prepravy. Túto situáciu možno považovať za nezvyčajný príklad, ale faktom zostáva, že ľudia sa „prepravujú“ v tom zmysle, že sa premiestňujú.[12]

29. Ani pri čisto doslovnom výklade sa však nezdá, že by slovné spojenie „preprava osôb *za úplatu*“ zahŕňalo skutočnú situáciu v tejto veci. Úhrada tu existuje, ale platí sa za letecký výcvik. Inak povedané, ide o „*výcvik osôb za úhradu*“. „Preprava“ je iba dôsledkom výcviku.

8 — Ako vnútroštátny súd uviedol v bode 14 svojho návrhu na prejudiciálne konanie, zvyšná časť definície „… alebo na priemyselnú či komerčnú prepravu tovaru za úplatu alebo bezodplatne“ nie je v tejto veci relevantná. Súhlasím.

9 — Pozri, pokiaľ ide o oblasť ciel, rozsudok Digitalnet a i. (C-320/11, C-330/11, C-382/11 a C-383/11, EU:C:2012:745, bod 38).

10 — Jednoznačne patria aj pod definíciu tohto pojmu v článku 1 písm. a) prílohy C k Istanbulskému dohovoru, ktorá zahŕňa „každé plavidlo… vrátane… lietadla“.

11 — Rozsudok Neukirchinger (C-382/08, EU:C:2011:27, bod 19) a návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Mengozzi vo veci Neukirchinger (C-382/08, EU:C:2010:498, body 25 až 30), rozsudok Alpina River Cruises a Nicko Tours (C-17/13, EU:C:2014:191, bod 29). Pozri aj návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Szpunar v spojených veciach Trijber a Harmsen (C-340/14 a C-341/14, EU:C:2015:505, body 30 až 34), kde súhlasí s tým, že „preprava“ nie je závislá od prepravovania ľudí z bodu A do bodu B.

12 — Chcem zdôrazniť, že tu nejde o posúdenie toho, či činnosť predstavuje prepravnú službu. Porovnaj „Príručku Komisie o vykonávaní smernice o službách“. V tomto nezáväznom dokumente sa uvádza, že výnimka pre prepravné služby v článku 2 ods. 2 písm. d) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/123/ES z 12. decembra 2006 o službách na vnútornom trhu („smernica o službách“) (Ú. v. EÚ L 376, 2006, s. 36) „nezahŕňa služby, ktoré ako také nie sú prepravnými službami, napríklad autoškoly…“.

30. Chcem tiež poukázať na to, že študent (teda osoba, ktorá platí úhradu) sa bude sám prepravovať počas určitej časti výcvikovej lekcie alebo aj počas celého jej trvania. Dá sa to lepšie pochopiť, ak si letecký výcvik porovnáme s cvičnými jazdami v autoškole. Keď sa plánujeme prihlásiť na cvičné jazdy v autoškole, nehovoríme o tom, ako o „preprave osôb za úhradu“ pri bežnom chápaní týchto slov, ale ako o „výcviku osôb za úhradu“. To isté platí pre letecký výcvik.

31. Služby leteckého výcviku, ako sú tie, ktoré poskytuje spoločnosť Fuchs, sú preto vylúčené z pojmu „obchodné použitie“ podľa článku 555 ods. 1 vykonávacieho nariadenia.

32. Doslovný výklad ustanovení práva EÚ treba prehodnotiť na základe kontextu a sledovaného účelu len vtedy, ak znenie nie je jednoznačné.[13] V tomto prípade je však podľa mňa text jasný a jednoznačný. V prípade, že by existovala akákoľvek možná textová nejednoznačnosť, systematický a teleologický výklad článku 555 ods. 1 vedú k záveru, že „obchodné použitie“ sa má vykladať v tom zmysle, že hlavným účelom odplatnej služby musí byť preprava.

33. Pokiaľ ide o historický kontext dotknutého ustanovenia, definícia „obchodného použitia“, sa čo sa týka svojho rozsahu, časom zmenila na konštruktívnejšiu.

34. Pôvodne sa používal pojem „použitie na podnikateľské účely“. Tento pojem bol definovaný ako „použitie dopravného prostriedku s cieľom priamo uskutočniť odplatnú činnosť alebo činnosť na účely dosiahnutia finančného zisku“ [*neoficiálny preklad*][14]. Následne bol nahradený pojmom „komerčné využitie“, ktorý bol definovaný ako „využitie dopravného prostriedku na prepravu osôb alebo tovaru za odmenu alebo v rámci hospodárskej činnosti podniku“[15]. Obe tieto definície by jednoznačne zahŕňali taký druh činnosti, akým je letecký výcvik, ktorý uskutočňuje spoločnosť Fuchs.

35. Táto definícia „obchodného použitia“ však bola následne zúžená nariadením č. 2286/2003 na znenie, ktoré možno v súčasnosti nájsť v článku 555 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (a ktoré bolo platné aj v čase rozhodných okolností). Stalo sa tak výslovne s cieľom zjednotiť ju s definíciou „obchodného použitia“ v Istanbulskom dohovore.[16]

36. Pred zmenami, ktoré prinieslo nariadenie č. 2286/2003, tak „obchodné použitie“ zahŕňalo tri situácie:

— „využitie dopravného prostriedku na prepravu osôb… za odmenu“,

— „využitie dopravného prostriedku na prepravu tovaru… za odmenu“,

— „využitie dopravného prostriedku… v rámci hospodárskej činnosti podniku“.

37. Tretia kategória zahŕňajúca všetko obsahovala všetky použitia dopravného prostriedku v kontexte podnikania a) za úhradu aj bezodplatne a b) bez ohľadu na účel použitia.

13 — Rozsudky ECB/Nemecko (C-220/03, EU:C:2005:748, bod 31), Carboni e derivati (C-263/06, EU:C:2008:128, bod 48).

14 — Článok 1 ods. 2 písm. d) nariadenia Rady (EHS) č. 1855/89 zo 14. júna 1989 o dočasnom dovoze dopravných prostriedkov [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 186, 1989, s. 8).

15 — Nariadenie Komisie (ES) č. 993/2001 zo 4. mája 2001, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie č. 2454/93 (Ú. v. ES L 141, 2001, s. 1; Mim. vyd. 02/011, s. 286). Pozri článok 1 ods. 28, ktorým sa nahrádza hlava III uvedeného nariadenia (okrem iného) článkom 555 ods. 1. Pre úplnosť možno doplniť, že pôvodné vykonávacie nariadenie z roku 1993 obsahovalo rovnakú definíciu „obchodného použitia“, aká sa nachádza v súčasnom znení vykonávacieho nariadenia (v pôvodnom znení vykonávacieho nariadenia bola definícia v článku 670). Čo je mätúce, táto definícia bola dočasne rozšírená v nariadení č. 993/2001 a až následne sa vrátila do pôvodnej podoby v nariadení č. 2286/2003, ako vysvetlím ďalej v bode 35.

16 — Odôvodnenie 12 nariadenia č. 2286/2003.

38. Naopak, po zmenách, ktoré prinieslo nariadenie č. 2286/2003, „obchodné použitie“ zahŕňalo len:

— „využitie dopravného prostriedku na prepravu osôb za odmenu“,

— „využitie dopravného prostriedku na prepravu… tovaru na priemyselné alebo obchodné účely, za protihodnotu alebo bez nej“.

39. Na základe zmien sa z rozsahu pojmu „obchodné použitie“ zjavne vylúčila tretia kategória „využitie dopravného prostriedku… v rámci hospodárskej činnosti podniku“.

40. Z uvedeného tak možno odvodiť, že vzhľadom na to, že sa zrušila kategória zahŕňajúca všetko, znamená to, že bezodplatná preprava osôb bola z pojmu „obchodné použitie“ odstránená. Na rozdiel od toho, čo naznačil vnútroštátny súd, toto zrušenie zúžilo rozsah pojmu „obchodné použitie“ druhým spôsobom, takže účel použitia sa stal relevantným faktorom (pozri bod 37 vyššie).

41. To znamená, že pojem obchodné použitie nezahŕňa *každú* situáciu, v ktorej dochádza k hospodárskej činnosti spojenej s dopravným prostriedkom a prepravou osôb v širšom zmysle slova. Definícia je užšia. Vyžaduje, aby sa prihliadlo na hlavný účel činnosti. Týka sa preto hospodárskej činnosti, ktorej *hlavným účelom je preprava osôb*.

42. Hlavným účelom takého druhu leteckého výcviku, aký poskytuje spoločnosť Fuchs, zjavne *nie je* preprava osôb. Rovnako ako v prípade cvičných jázd v autoškole je to práve výcvik, ktorý je hlavným účelom tejto činnosti a za ktorý sa platí. Preprava je len vedľajšia. Taký druh leteckého výcviku, aký poskytuje spoločnosť Fuchs, preto *nepatrí* pod pojem „obchodné použitie“.

43. Na základe uvedeného by som preto odpovedal na otázku vnútroštátneho súdu takto: výcvikové lety vrtuľníkom vykonávané za úhradu, počas ktorých sa účastník leteckého výcviku a letecký inštruktor nachádzajú vo vrtuľníku, nepatria pod pojem „obchodné použitie“ dopravného prostriedku v zmysle článku 555 ods. 1 vykonávacieho nariadenia.

C – *Článok 558 ods. 1 vykonávacieho nariadenia*

1. Úvod

44. Článok 555 ods. 1 vykonávacieho nariadenia obsahuje niekoľko definícií. Hmotnoprávne *podmienky* na oslobodenie od dovozného cla sú však stanovené v článkoch 556 a nasledujúcich. Iba v niektorých z týchto podmienok sa používa jeden alebo viaceré pojmy definované v článku 555 ods. 1.

45. Vnútroštátny súd výslovne nepoložil žiadnu otázku týkajúcu sa výkladu článku 558 ods. 1 vykonávacieho nariadenia. Vnútroštátny súd, ktorý rozhoduje na základe úplnej znalosti konkrétnych okolností prípadu, musí rozhodnúť o tom, či spoločnosť Fuchs spĺňa, alebo nespĺňa podmienky na oslobodenie stanovené v dotknutom ustanovení.

46. Na účely toho, aby Súdny dvor poskytol vnútroštátnemu súdu užitočnú odpoveď, však považujem za nevyhnutné, aby sa vyjadril k všeobecnej oblasti pôsobnosti článku 558 ods. 1 vykonávacieho nariadenia.[17] Čiastočne aj preto, lebo Komisia predložila k tomuto bodu podrobné písomné vyjadrenie.

17 — Pozri v tejto súvislosti napríklad rozsudok AIFA a Ministero della Salute (C-452/14, EU:C:2015:644, body 33 a 34).

2. Rozsah oslobodenia podľa článku 558 ods. 1

47. Článok 558 ods. 1 písm. a), b) a c) stanovuje tri podmienky na oslobodenie pri dočasnom použití dopravných prostriedkov. Len jedna z týchto podmienok – článok 558 ods. 1 písm. c) – obsahuje odkaz na „obchodné použitie“.

48. Podľa článku 558 ods. 1 písm. c) v prípade obchodného použitia dopravných prostriedkov sú podmienky na oslobodenie obvykle splnené, len ak preprava „začína a končí mimo colného územia spoločenstva“. Toto však nie je nevyhnutná podmienka na to, aby vznikol nárok na *akékoľvek* oslobodenie podľa článku 558 ods. 1. Toto obmedzenie sa použije len na špecifické prípady, ktoré patria pod písmeno c), to znamená prípady „obchodného použitia“ dopravných prostriedkov. Inak povedané, oslobodenie podľa článku 558 ods. 1 možno poskytnúť, len ak sú splnené podmienky pod písmenami a) a b), pričom písmeno c) sa v konkrétnom prípade vôbec neuplatní.

49. Z dôvodov, ktoré som uviedol v časti IV (B) týchto návrhov, sa na taký druh výcvikových činností, aké poskytuje spoločnosť Fuchs, *nevzťahuje* pojem „obchodné použitie“. Preto skutočnosť, že tieto činnosti nemusia nevyhnutne „začínať alebo končiť mimo colného územia spoločenstva“, nie je rozhodujúca pre poskytnutie oslobodenia podľa článku 558 ods. 1 vykonávacieho nariadenia.

50. Komisia vo svojich písomných pripomienkach tvrdí, že letecký výcvik nepredstavuje „obchodné použitie“. Ďalej uvádza, že na letecký výcvik sa pritom nemôže vzťahovať oslobodenie podľa článku 558 ods. 1. V oboch prípadoch uvádza, že je to tak preto, lebo hlavným účelom leteckého výcviku, ktorý poskytuje spoločnosť Fuchs, nie je preprava osôb alebo tovaru.

51. Z dôvodov, ktoré som už uviedol, s týmito tvrdeniami súhlasím. Nesúhlasím však s výkladom rozsahu článku 558 ods. 1, ktorý zastáva Komisia, a to z nasledujúcich dôvodov.

52. Komisia tvrdí, že oslobodenie podľa článku 558 ods. 1 vykonávacieho nariadenia sa vzťahuje len na situácie, keď sa dopravné prostriedky používajú *na účely prepravy* (pričom v prejednávanej veci podľa nej nejde o taký prípad).

53. V tejto súvislosti Komisia uvádza, že zo všetkých definícií v článku 555 ods. 1 vykonávacieho nariadenia vyplýva, že dopravné prostriedky sa využívajú konkrétne na účely prepravy. Na základe toho by preto oslobodenie malo byť poskytnuté len v prípade, keď účelom relevantnej činnosti je preprava. Zastáva názor, že tento záver má oporu aj v úvodnej vete článku 558 ods. 1 vykonávacieho nariadenia. Komisia napokon odkazuje na rozsudok vo veci Siig na podporu svojho tvrdenia, že oslobodenie pre dočasné použitie sa uplatní len v tom prípade, ak sa uskutočňuje *konkrétna preprava*.[18]

54. Táto argumentácia podľa mňa nie je presvedčivá.

55. Po prvé, poskytnutie oslobodenia pre dočasné použitie dopravného prostriedku nie je výslovne obmedzené len na situácie, keď sa dopravné prostriedky používajú konkrétne na účely prepravy. V článku 558 ods. 1 vykonávacieho nariadenia nemožno nájsť takéto obmedzenie. Nemožno ho vlastne nájsť ani v žiadnom z ďalších dôvodov na úplné oslobodenie uvedených v článkoch 556 až 561 vykonávacieho nariadenia. A nie je ani v Istanbulskom dohovore. Konkrétne, nie je uvedené v definícii dopravného prostriedku v článku 1 písm. a) prílohy C tohto dohovoru.

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

56. Takéto výslovné a účelové obmedzenie by pritom nebolo vôbec ťažké zapracovať. Takéto obmedzenie napokon bolo zahrnuté do väčšiny ostatných dôvodov na oslobodenie od dovozného cla v prípadoch dočasného použitia. [19]

57. Domnievam sa, že neexistencia takéhoto výslovného obmedzenia je sama osebe dostatočným dôvodom na zamietnutie argumentácie Komisie k tomuto bodu. Pre úplnosť však doplním, že takéto obmedzenie nemožno ani odvodiť.

58. V prvej vete článku 558 ods. 1 sa odkazuje na „prostriedky cestnej, železničnej, leteckej, námornej a riečnej (vnútrozemskej vodnej) dopravy“ bez akéhokoľvek funkčného alebo účelového obmedzenia. Článok 558 ods. 1 písm. a) a b) je takisto neutrálny a odkazuje na objektívne kritériá, konkrétne miesto registrácie a sídlo. Článok 558 ods. 1 písm. c) sa tu vôbec neuplatňuje s výnimkou prípadov „obchodného použitia“ dopravných prostriedkov.

59. Po druhé, Komisia uvádza, že pri *definíciách* obsiahnutých v článku 555 ods. 1 sa predpokladá, že v nich uvedené dopravné prostriedky sa používajú špeciálne na účely prepravy (na rozdiel napríklad od výcvikových účelov). Na základe toho Komisia odvodzuje, že oslobodenie pri dočasnom použití dopravných prostriedkov podľa článku 558 ods. 1 si vyžaduje, aby sa tieto dopravné prostriedky používali špeciálne na účely prepravy.

60. S tým nesúhlasím. Definície a dôvody na oslobodenie by sa nemali zamieňať.

61. Tento ďalekosiahly dôsledok, ktorý navrhuje Komisia, by si vyžadoval jednoznačné dôvody, ale dôkaz v prejednávanej veci možno prinajlepšom označiť za neurčitý.

62. V tejto súvislosti uvádzam, že:

— ako uznáva aj samotná Komisia, len dve z troch definícií článku 555 ods. 1 obsahujú určité funkčné obmedzenie. Definícia „súkromného využitia“ ho neobsahuje. Pravdou je, že definícia súkromného využitia v anglickom znení Istanbulského dohovoru je tiež diskutabilne funkčná. V prípade francúzskeho znenia to však tak nie je, toto znenie je neutrálne,

— definícia „dopravného prostriedku“ v Istanbulskom dohovore je neutrálna, pokiaľ ide o funkciu. [20] Na druhej strane v pôvodnom znení vykonávacieho nariadenia boli „dopravné prostriedky“ výslovne definované funkčným spôsobom, ako „akékoľvek prostriedky *používané na prepravu osôb a tovaru*…“ [21] (kurzívou zvýraznil generálny advokát). Táto definícia však bola následne zrušená. [22] Keby bola argumentácia Komisie správna, mala by sa logicky uplatňovať na *všetky* dôvody na oslobodenie pri dočasnom použití dopravných prostriedkov (nielen na článok 558 ods. 1). [23]

63. Po tretie a na záver, nesúhlasím s výkladom rozsudku Siig, ktorý podáva Komisia.

64. Vec Siig sa týkala cestnej prepravy tovaru. Pre prejednávanú vec je relevantné, že v uvedenej veci sa tovar v rámci EÚ prepravoval jedným vozidlom, následne sa vyložil a naložil na iné vozidlo s cieľom vyviezť ho mimo EÚ. Žiadosť o oslobodenie bola odôvodnená tým, že išlo o „obchodné použitie“, ktoré sa začalo alebo skončilo mimo EÚ (hoci sa použili dve rôzne vozidlá).

19 — Pozri napríklad článok 563 vykonávacieho nariadenia „na športové účely“; článok 566 vykonávacieho nariadenia „na diagnostické a terapeutické účely“; článok 568 vykonávacieho nariadenia na „účely prezentácie pred ich komercializáciou“; článok 569 vykonávacieho nariadenia “s cieľom použiť ich ako profesionálne vybavenie“.

20 — Článok 1 písm. a) prílohy C k Istanbulskému dohovoru.

21 — Článok 670 pôvodného znenia vykonávacieho nariadenia. Pozri poznámku pod čiarou 15, v ktorej je všetko podrobne vysvetlené.

22 — Je diskutabilné, či by sa toto obmedzenie považovalo za zlučiteľné s neutrálnou definíciou v Istanbulskom dohovore (pozri vyššie v súvislosti s definíciou pojmu „obchodné použitie“, ktorá bola práve preto zmenená).

23 — Bolo jednoznačne uvedené, že definície obsiahnuté v článku 555 ods. 1 vykonávacieho nariadenia sa uplatňujú na celý pododdiel, v ktorom sa nachádzajú.

65. Súdny dvor konštatoval, že v takýchto prípadoch nemožno žiadať o oslobodenie. Konštatoval, že „povolenie režimu dočasného použitia závisí priamo od spôsobu realizácie konkrétnej prepravy predmetným vozidlom, v rámci ktorej dané vozidlo a prepravovaný tovar alebo osoby prekračujú vonkajšiu hranicu colného územia Spoločenstva“ [24].

66. Zdá sa, že Komisia z toho odvodzuje, že každé oslobodenie pri dočasnom použití si vyžaduje jednoznačne definovanú „konkrétnu prepravu“ (teda nie napríklad výcvik). Podľa mňa toto nie je správny výklad rozsudku Siig. V rozsudku Siig Súdny dvor nevyžadoval existenciu konkrétnej „prepravy“. To ale preto, lebo jednou z podmienok oslobodenia v *uvedenej veci* bolo, že preprava sa „začína alebo končí mimo colného územia EÚ“ [25].

67. Okrem toho, takáto požiadavka by sa aj podľa článku 558 ods. 1 vzťahovala len na tie prípady, kde by sa o oslobodenie žiadalo špeciálne pre „obchodné použitie“ [26].

3. Záver týkajúci sa článku 558 ods. 1

68. Z vyššie uvedených dôvodov si nemyslím, že oslobodenie podľa článku 558 ods. 1 vykonávacieho nariadenia pre iné použitie než „obchodné použitie“ sa obmedzuje na prípady, keď sa príslušné dopravné prostriedky používajú špeciálne na účely prepravy.

69. Zostáva napokon na vnútroštátnom súde, aby rozhodol, či spoločnosť Fuchs spĺňa podmienky na oslobodenie v prejednávanej veci. Vnútroštátny súd pritom musí zaručiť dodržanie všeobecných zásad práva EÚ vrátane zásady legitímnych očakávaní a/alebo nadobudnutých práv.

70. Podľa rozhodnutia vnútroštátneho súdu spoločnosť Fuchs požiadala o oslobodenie pri dočasnom použití a jej žiadosti sa vyhovelo. Následne bolo toto rozhodnutie so spätnou účinnosťou zrušené vzhľadom na povahu činnosti spoločnosti Fuchs a na základe konkrétneho výkladu článkov 555 a 558 vykonávacieho nariadenia. Ako uviedla Komisia, viaceré ďalšie dôvody na oslobodenie uvedené vo vykonávacom nariadení môžu byť relevantné, hoci nie je jasné, či spoločnosť Fuchs spĺňa v nich uvedené podmienky. To sú otázky, na ktoré musí odpovedať vnútroštátny súd.

V – **Návrh**

71. Na základe uvedených skutočností navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na otázku, ktorú mu položil Finanzgericht Baden-Württemberg (Finančný súd Bádensko-Württembersko), takto:

Výcvikové lety vrtuľníkom vykonávané za úhradu, počas ktorých sa účastník leteckého výcviku a letecký inštruktor nachádzajú vo vrtuľníku, nepatria pod pojem „obchodné použitie“ dopravného prostriedku v zmysle článku 555 ods. 1 písm. a) nariadenia Komisie (EHS) č. 2454/93 z 2. júla 1993, ktorým sa ustanovuje Colný kódex, zmeneného a doplneného nariadením Komisie (ES) č. 2286/2003 z 18. decembra 2003.

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

25 — Tamže, bod 17.

26 — Ako už bolo uvedené vyššie, vec Siig zahŕňala „obchodné použitie“.