



Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
MICHAL BOBEK
presentate il 18 febbraio 2016¹

Causa C-80/15

**Robert Fuchs AG
contro
Hauptzollamt Lörrach**

[Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Finanzgericht Baden-Württemberg (Tribunale tributario del Baden-Württemberg, Germania)]

«Unione doganale e tariffa doganale comune — Nozione di “uso commerciale” di un mezzo di trasporto — Inclusione di voli pagati con un istruttore di volo»

I – Introduzione

1. Nella presente causa, la ricorrente dinanzi al giudice nazionale, la Robert Fuchs AG (in prosieguo: la «Fuchs») importa temporaneamente elicotteri dalla Svizzera nel territorio dell'Unione europea al fine di offrire voli di addestramento. La controversia dinanzi al giudice nazionale si riduce alla questione se la Fuchs può rivendicare un'esenzione per ammissione temporanea dal pagamento dei dazi doganali per tali elicotteri.
2. Il giudice nazionale affronta principalmente la tematica dell'esonero dai dazi per l'ammissione temporanea di mezzi di trasporto. Tale motivo di esonero è previsto dall'articolo 558, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione² che attua il regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio³ (in prosieguo, rispettivamente: il «regolamento di applicazione» e il «codice doganale»).
3. Al fine di stabilire se possa essere concesso l'esonero alla Fuchs, il giudice nazionale chiede alla Corte di interpretare il significato dell'espressione «uso commerciale» di cui all'articolo 555, paragrafo 1, lettera a), del regolamento di applicazione. Nello specifico, il giudice nazionale chiede se la nozione di «uso commerciale» ricomprenda il tipo di attività svolta dalla Fuchs, vale a dire voli di addestramento.

¹ — Lingua originale: l'inglese.

² — Regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione, del 2 luglio 1993, che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio che istituisce il codice doganale comunitario (GU L 253, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) n. 2286/2003 della Commissione, del 18 dicembre 2003 (GU L 343, pag. 1).

³ — Regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio 12 ottobre 1992, che istituisce un codice doganale comunitario (GU L 302, pag. 1).

II – Contesto normativo

A – Diritto internazionale

1. Convenzione di Istanbul

4. La CEE ha aderito alla convenzione relativa all'ammissione temporanea, conclusa il 26 giugno 1990 (in prosieguo: la «Convenzione di Istanbul»), con decisione 93/329/CEE del Consiglio⁴. Ai sensi dell'articolo 34 di tale convenzione, i testi inglese e francese della Convenzione di Istanbul fanno ugualmente fede.

5. L'articolo 1, lettera a), dell'allegato C alla Convenzione di Istanbul definisce i «mezzi di trasporto» come «qualsiasi nave (...) hovercraft, aeromobili, veicoli stradali a motore (...) e il materiale ferroviario rotabile (...)». L'articolo 1, lettera b), dell'allegato C definisce l'«uso commerciale» come «il trasporto di persone a titolo oneroso o il trasporto industriale o commerciale di merci, a titolo oneroso o meno»⁵. L'articolo 1, lettera c), dell'allegato C definisce l'«uso privato» come «utilizzo, da parte dell'interessato, esclusivamente per uso personale, escluso qualsiasi uso commerciale»⁶.

B – Diritto dell'Unione

1. Codice doganale

6. L'articolo 137 del codice doganale prevede un regime in forza del quale si può ottenere l'esonero dai dazi doganali per l'ammissione temporanea di merci nell'Unione.

7. Le condizioni per l'esonero ai sensi del regime dell'ammissione temporanea sono state fissate dal regolamento di applicazione conformemente all'articolo 141 del codice doganale.

8. L'articolo 204, paragrafo 1, lettera a), del codice doganale dispone che l'obbligazione doganale sorge in seguito all'inadempienza degli obblighi che derivano dall'utilizzazione del regime doganale.

2. Regolamento di applicazione

9. L'articolo 232 e l'articolo 233 del regolamento di applicazione, letti in combinato disposto, dispongono che «i mezzi di trasporto di cui agli articoli da 556 a 561» sono considerati dichiarati per l'ammissione temporanea varcando la frontiera del territorio doganale dell'Unione.

4 — Decisione 93/329/CEE del Consiglio, del 15 marzo 1993, sulla conclusione della convenzione relativa all'ammissione temporanea e sull'accettazione dei suoi allegati (GU L 130, pag. 1).

5 — In francese: «l'acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux».

6 — In francese: «utilisation par l'intéressé exclusivement pour son usage personnel, à l'exclusion de tout usage commercial».

10. Il capitolo 5 del titolo III della parte II del regolamento di applicazione è intitolato «Ammissione temporanea». La sezione 2 di tale capitolo è intitolata «Condizioni per l'esonero totale dai dazi all'importazione». La sezione 2 è poi suddivisa in sette sottosezioni, di cui ciascuna elenca diversi tipi di merci che possono beneficiare dell'esonero. La sottosezione 1 della sezione 2, intitolata «Mezzi di trasporto», contiene gli articoli da 555 a 562. L'articolo 555, paragrafo 1, definisce i seguenti termini:

«1. Ai fini della presente sottosezione valgono le seguenti definizioni:

- a) “uso commerciale” significa uso di mezzi di trasporto per il trasporto di persone a titolo oneroso o per il trasporto industriale o commerciale di merci, a titolo oneroso o gratuito;
- b) “uso privato”: l'utilizzazione di un mezzo di trasporto escluso qualsiasi uso commerciale;
- c) “traffico interno”: il trasporto di persone imbarcate o di merci caricate nel territorio doganale della Comunità per essere sbarcate o scaricate in tale territorio».

11. L'articolo 558, paragrafo 1, del regolamento di applicazione dispone che:

«1. L'esonero totale dai dazi all'importazione è concesso per i mezzi di trasporto stradale e ferroviario, nonché per i mezzi di trasporto adibiti alla navigazione aerea, alla navigazione marittima e nelle acque interne, purché sussistano le seguenti condizioni:

- a) che siano immatricolati fuori del territorio doganale della Comunità a nome di una persona stabilita fuori di tale territorio; se i veicoli non sono immatricolati, questa condizione può considerarsi osservata qualora appartengano a una persona stabilita fuori del territorio doganale della Comunità;
- b) che siano utilizzati da una persona stabilita fuori del territorio doganale della Comunità, salvo il disposto degli articoli 559, 560 e 561; e
- c) che, in caso di uso commerciale di mezzi di trasporto non ferroviari, siano utilizzati esclusivamente per un trasporto che inizia o termina fuori del territorio doganale della Comunità; tali mezzi di trasporto possono tuttavia essere utilizzati per il traffico interno, quando le disposizioni vigenti nel settore dei trasporti relative, segnatamente, alle condizioni di accesso e di esecuzione dei medesimi, lo prevedano».

III – Fatti, procedimento e questioni pregiudiziali

12. La Fuchs è una società che eroga servizi di volo e di manutenzione. Ha sede in Svizzera, ma è certificata anche in Germania. Essa offre (tra l'altro) servizi nel settore del trasporto aereo con elicotteri e, in particolare, voli di addestramento e di formazione per privati e piloti commerciali.

13. Con provvedimento del 13 ottobre 2009, l'Hauptzollamt Lörrach (Ufficio doganale di Lörrach, Germania) ha esentato la Fuchs dall'obbligo di atterraggio e di decollo in un aeroporto doganale («Zollflugplatzzwang») con riferimento a dieci elicotteri, singolarmente indicati e immatricolati in Svizzera a nome della Fuchs.

14. Negli anni 2009 e 2010 detti elicotteri sono stati introdotti nel territorio doganale dell'Unione. Gli elicotteri erano pilotati da un istruttore di volo alle dipendenze della ricorrente o da un allievo pilota accompagnato da un istruttore di volo⁷ e sono atterrati nella speciale area di atterraggio di Bremgarten (Germania). In seguito all'entrata nel territorio doganale dell'Unione dalla Svizzera, venivano compiuti voli di addestramento. Questi iniziavano e terminavano presso la speciale aerea di atterraggio di Bremgarten senza che a tal fine l'aeromobile lasciasse il territorio doganale dell'Unione. Successivamente, gli elicotteri volavano nuovamente in Svizzera dall'aeroporto di Bremgarten.

15. Con provvedimento del 23 maggio 2011, l'Ufficio doganale di Lörrach ha revocato alla Fuchs l'esenzione dall'obbligo di atterraggio e di decollo in un aeroporto doganale. Esso ha poi fissato i dazi dovuti dalla Fuchs per gli elicotteri utilizzati nel corso dell'attività di formazione.

16. L'obbligazione doganale della Fuchs sarebbe insorta ai sensi dell'articolo 204, paragrafo 1, lettera a), del codice doganale per violazione degli obblighi risultanti dal regime dell'ammissione temporanea. La Fuchs, si è affermato, aveva utilizzato gli elicotteri a fini commerciali senza essere in possesso di una corrispondente autorizzazione ai sensi della normativa sulla circolazione aerea.

17. Con provvedimento del 2 aprile 2012, l'Ufficio doganale di Lörrach ha respinto, in quanto infondata, l'opposizione della Fuchs proposta avverso la liquidazione dei dazi. La Fuchs ha impugnato tale provvedimento dinanzi al Finanzgericht Baden-Württemberg (Tribunale tributario del Baden-Württemberg), ciò che ha portato alla presente domanda di pronuncia pregiudiziale.

18. Nel suo ricorso dinanzi al giudice nazionale, la Fuchs ha sostenuto la presenza di condizioni per l'esonero totale dai dazi all'importazione in caso di ammissione temporanea di mezzi di trasporto. Essa ha affermato che non vi sarebbe stato alcun uso commerciale degli elicotteri ai sensi del regolamento di applicazione, dal momento che i voli non sarebbero stati finalizzati al «trasporto di persone a titolo oneroso o [al] trasporto industriale o commerciale di merci, a titolo oneroso o gratuito». Il corrispettivo versato dagli allievi piloti sarebbe stato versato per l'attività di formazione e non per il trasporto.

19. L'Ufficio doganale di Lörrach ha sostenuto invece che la Fuchs aveva utilizzato gli elicotteri per uso commerciale. A suo avviso, sarebbero state trasportate persone a titolo oneroso. Esso ha affermato che la nozione di trasporto non è limitata ai casi di cambiamento di luogo. Ciò che rileva è piuttosto la presenza di persone *sul mezzo di trasporto*.

20. Alla luce di tale disaccordo sul significato di «uso commerciale», con ordinanza del 17 febbraio 2015, depositata presso la cancelleria della Corte il 20 febbraio 2015, il Finanzgericht Baden-Württemberg (Tribunale tributario del Baden-Württemberg) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre in via pregiudiziale la seguente questione alla Corte di giustizia:

«Se l'articolo 555, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione (...) che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento codice doganale nella versione del regolamento (CEE) n. 2286/2003 della Commissione (...) debba essere interpretato nel senso che occorre considerare come uso commerciale di un mezzo di trasporto anche i voli di addestramento in elicottero a titolo oneroso compiuti in presenza, all'interno dell'elicottero, di un allievo pilota e di un istruttore di volo».

7 — Secondo le informazioni fornite dal giudice del rinvio, gli elicotteri erano accessoriati in modo tale da permettere sia al pilota che al copilota di pilotare l'elicottero indipendentemente l'uno dall'altro. A quanto pare, ciò è avvenuto in tutti i voli a seconda della situazione oggetto dell'attività formativa.

21. La Fuchs, la Commissione e la Repubblica italiana hanno presentato osservazioni scritte nella presente causa. L'Ufficio doganale di Lörrach, il resistente nel procedimento principale, non ha presentato osservazioni scritte. Non è stata richiesta dalle parti, né si è svolta, la fase orale del procedimento.

IV – Valutazione

A – Introduzione

22. Alla Corte è stato sostanzialmente chiesto se i voli di addestramento rientrino nella definizione di «uso commerciale» di cui all'articolo 555, paragrafo 1, lettera a), del regolamento di applicazione (v. infra, sezione B).

23. L'interpretazione di tale termine sarà rilevante per determinare se la Fuchs possiede i requisiti per l'esonero dai dazi doganali ai sensi della sottosezione corrispondente. A questa Corte non è stato esplicitamente chiesto di esprimere la sua opinione sulla questione se la Fuchs potenzialmente possieda i requisiti per l'esonero. Questa è in definitiva una questione per il giudice nazionale. Tuttavia, nel considerare la nozione di «uso commerciale», inevitabilmente si apriranno questioni relative all'ambito di applicazione dell'esonero dai dazi doganali nei casi di ammissione temporanea di «mezzi di trasporto». Al fine di dare una risposta utile alla questione sottoposta dal giudice del rinvio, ritengo quindi importante affrontare altresì tale tematica (v. infra, sezione C).

B – Significato di «uso commerciale»

24. «Uso commerciale» è uno dei termini definiti nella sottosezione del regolamento di applicazione dedicata all'esonero totale dai dazi all'importazione per l'ammissione temporanea di mezzi di trasporto. L'articolo 555, paragrafo 1, del regolamento di applicazione dispone che «“uso commerciale” significa uso di mezzi di trasporto per il trasporto di persone a titolo oneroso (...)»⁸.

25. Secondo una costante giurisprudenza della Corte, la determinazione del significato e della portata di un termine va operata conformemente al suo senso abituale nel linguaggio corrente, tenendo conto al contempo del contesto in cui esso è utilizzato e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui esso fa parte⁹.

26. Sulla base di qualsiasi naturale interpretazione, i «mezzi di trasporto» ricomprendono gli elicotteri¹⁰. Pertanto, il punto cruciale della questione è se la Fuchs stia utilizzando gli elicotteri «per il trasporto di persone a titolo oneroso».

8 — Come rileva il giudice nazionale al punto 14 della sua domanda di pronuncia pregiudiziale, il resto della definizione «(...) o per il trasporto industriale o commerciale di merci, a titolo oneroso o gratuito» non rileva nella presente causa. Sono d'accordo.

9 — V., in materia doganale, sentenza Digitalnet e a. (C-320/11, C-330/11, C-382/11 e C-383/11, EU:C:2012:745, punto 38).

10 — Rientra altresì evidentemente nella definizione di tale termine di cui all'articolo 1, lettera a), dell'allegato C alla Convenzione di Istanbul, che ricomprende «qualsiasi nave (...) aeromobili».

27. Come osservazione preliminare a tal proposito, il fatto che i voli di addestramento inizino e terminino nello stesso luogo ovviamente non li esclude dalla nozione di «trasporto di persone». Quando i voli di addestramento hanno luogo, vi è una sorta di «trasporto», in quanto vengono spostate persone. A conferma di ciò, la giurisprudenza della Corte fornisce esempi di voli locali considerati rientranti nel settore della politica dei trasporti¹¹. Si può fare riferimento a tali cause per analogia nell'ambito delle classificazioni doganali.

28. Analogamente, e contrariamente agli argomenti della Fuchs e della Commissione nelle loro osservazioni scritte, il fatto che il controllo dell'aeromobile passi dall'allievo all'istruttore e viceversa, entrambi membri dell'equipaggio, ovviamente non esclude l'esistenza del trasporto. La situazione potrebbe essere considerata un esempio insolito, ma, ancora una volta, rimane il fatto che vengono «trasportate» persone nel senso che vengono spostate¹².

29. Tuttavia, anche sulla base di un'interpretazione puramente testuale, l'espressione «trasporto di persone a titolo oneroso» non sembra ricomprendere la situazione fattuale di cui alla presente causa. Vi è remunerazione, ma questa viene pagata nello specifico a fronte di voli di addestramento. In altri termini, vi è un «addestramento di persone a titolo oneroso». Il «trasporto» è un mero corollario dell'addestramento.

30. Rilevo altresì che l'allievo pilota (vale a dire, la persona che paga la remunerazione) effettuerà egli stesso il «trasporto» per una parte e invero forse per l'intera durata della lezione. Ciò può essere meglio compreso se consideriamo le lezioni di volo come analoghe alle lezioni di guida per le automobili. Quando si pensa di prendere lezioni di guida in un'automobile, non si pensa a tali lezioni come a «trasporto di persone a titolo oneroso» secondo una normale interpretazione di tale espressione, ma piuttosto come ad «addestramento di persone a titolo oneroso». Lo stesso vale per i voli di addestramento.

31. I servizi di voli di addestramento, quali quelli prestati dalla Fuchs, sono pertanto esclusi dalla nozione di «uso commerciale» ai sensi dell'articolo 555, paragrafo 1, del regolamento di applicazione.

32. Le interpretazioni testuali di disposizioni di diritto dell'Unione dovrebbero essere riconsiderate alla luce del contesto e dello scopo solo qualora vi sia ambiguità testuale¹³. In questo caso, a mio avviso il testo è piuttosto chiaro e non ambiguo. Cionondimeno, qualora si ritenga sussistere un'ambiguità residuale, un'interpretazione sistematica e teleologica porta alla conclusione che «uso commerciale» deve essere interpretato nel senso che il trasporto deve essere lo scopo principale del servizio a titolo oneroso.

33. Quanto al contesto storico della disposizione, l'ambito di applicazione della definizione di «uso commerciale» è cambiato nel tempo in modo significativo.

11 — Sentenza Neukirchinger (C-382/08, EU:C:2011:27, punto 19) e conclusioni dell'avvocato generale Mengozzi nella causa Neukirchinger (C-382/08, EU:C:2010:498, paragrafi da 25 a 30); sentenza Alpina River Cruises e Nicko Tours (C-17/13, EU:C:2014:191, punto 29). V. anche conclusioni dell'avvocato generale Szpunar nelle cause riunite Trijber e Harmsen (C-340/14 e C-341/14, EU:C:2015:505, paragrafi da 30 a 34), che conviene sul fatto che il «trasporto» non dipende dal portare dal punto A al punto B.

12 — Vorrei sottolineare che ciò non comporta alcuna valutazione della circostanza se l'attività costituisca un servizio di trasporto. Confrontare con il «Manuale per l'attuazione della direttiva sui servizi» della Commissione. Tale documento non vincolante rileva che l'eccezione per i servizi di trasporto di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno (in prosieguo: la «direttiva sui servizi»; GU L 376, pag. 36) «non comprende i servizi che non costituiscono servizi di trasporto, quali i servizi di scuola guida (...)».

13 — Sentenze BCE/Germania (C-220/03, EU:C:2005:748, punto 31), e Carboni e derivati (C-263/06, EU:C:2008:128, punto 48).

34. Originariamente, il termine impiegato era «uso professionale». Questo era definito come «l'utilizzazione di un mezzo di trasporto per l'esercizio diretto di un'attività retribuita o avente scopo di lucro»¹⁴. Tale termine è stato successivamente sostituito da «uso commerciale», che era definito come «l'utilizzazione di un mezzo di trasporto per il trasporto di persone o di merci a titolo oneroso o nel quadro delle attività economiche di un'impresa»¹⁵. Entrambe le definizioni avrebbero evidentemente ricompreso il tipo di attività di voli di addestramento quale quella svolta dalla Fuchs.

35. Tuttavia, tale definizione di «uso commerciale» è stata successivamente ristretta dal regolamento n. 2286/2003 alla formulazione che troviamo oggi all'articolo 555, paragrafo 1, del regolamento di applicazione (applicabile nel periodo rilevante). Ciò è stato fatto espressamente al fine di renderla in linea con la definizione di «uso commerciale» di cui alla Convenzione di Istanbul¹⁶.

36. Pertanto, prima delle modifiche apportate con il regolamento n. 2286/2003, l'«uso commerciale» ricomprendeva tre tipi di situazioni:

- «l'utilizzazione di un mezzo di trasporto per il trasporto di persone (...) a titolo oneroso»;
- «l'utilizzazione di un mezzo di trasporto per il trasporto (...) di merci a titolo oneroso»;
- «l'utilizzazione di un mezzo di trasporto (...) nel quadro delle attività economiche di un'impresa».

37. La terza categoria onnicomprensiva ricomprendeva tutte le utilizzazioni di un mezzo di trasporto in un contesto professionale a) a titolo oneroso o gratuito e b) indipendentemente dallo scopo dell'utilizzazione.

38. Per contro, in seguito alle modifiche apportate con il regolamento n. 2286/2003, l'«uso commerciale» ricomprendeva solo:

- «uso di mezzi di trasporto per il trasporto di persone a titolo oneroso»;
- «uso di mezzi di trasporto (...) per il trasporto industriale o commerciale di merci, a titolo oneroso o gratuito».

39. Le modifiche hanno in particolar modo eliminato dall'ambito dell'«uso commerciale» la terza categoria onnicomprensiva dell'«utilizzazione di un mezzo di trasporto (...) nel quadro delle attività economiche di un'impresa».

40. Si può pertanto inferire che l'eliminazione di tale categoria onnicomprensiva ha comportato che il trasporto di persone non remunerato sia stato eliminato dalla nozione di «uso commerciale». Tuttavia, contrariamente a quanto suggerito dal giudice del rinvio, l'eliminazione ha ristretto l'ambito dell'«uso commerciale» in un altro modo, rendendo lo scopo dell'utilizzazione un fattore rilevante (v. supra, paragrafo 37).

14 — Articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1855/89 del Consiglio, del 14 giugno 1989, relativo al regime dell'ammissione temporanea dei mezzi di trasporto (GU L 186, pag. 8).

15 — Regolamento (CE) n. 993/2001 della Commissione, del 4 maggio 2001, recante modificazione del regolamento n. 2454/93 (GU L 141, pag. 1). V. articolo 1, paragrafo 28, che sostituisce il titolo III di tale regolamento con (tra l'altro) l'articolo 555, paragrafo 1. A fini di completezza, si può aggiungere che l'originario regolamento di applicazione del 1993 conteneva la stessa definizione di «uso commerciale» che si trova nell'attuale versione del regolamento di applicazione (nella versione originaria del regolamento di applicazione la definizione si trovava all'articolo 670). Genera confusione poi il fatto che tale definizione è stata ampliata dal regolamento n. 993/2001, prima che la definizione originaria venisse ripristinata dal regolamento n. 2286/2003, come chiarito successivamente al paragrafo 35.

16 — Considerando 12 del regolamento n. 2286/2003.

41. Ciò comporta che la nozione di «uso commerciale» non ricomprende *ogni* situazione in cui viene svolta un'attività economica che coinvolge un mezzo di trasporto e in cui avviene un trasporto di persone in senso ampio. La definizione è più ristretta. Richiede che venga preso in considerazione lo scopo principale dell'attività. Pertanto, fa riferimento ad un'attività economica *che ha come scopo principale il trasporto di persone*.

42. Lo scopo principale dei voli di addestramento del tipo di quelli effettuati dalla Fuchs evidentemente *non* è il trasporto di persone. Come nel caso delle lezioni di guida, lo scopo principale dell'esercizio, e ciò che viene remunerato, è l'addestramento. Il trasporto è un mero corollario. I voli di addestramento del tipo di quelli effettuati dalla Fuchs *non* sono pertanto ricompresi nella nozione di «uso commerciale».

43. Alla luce di quanto precede, risponderai come segue alla questione posta dal giudice nazionale: non sono considerati come uso commerciale di un mezzo di trasporto ai sensi dell'articolo 555, paragrafo 1, lettera a), del regolamento di applicazione i voli di addestramento in elicottero a titolo oneroso compiuti in presenza, all'interno dell'elicottero, di un allievo pilota e di un istruttore di volo.

C – Articolo 558, paragrafo 1, del regolamento di applicazione

1. Introduzione

44. L'articolo 555, paragrafo 1, del regolamento di applicazione contiene varie definizioni. Tuttavia, le *condizioni* sostanziali per l'esonero dai dazi doganali sono fissate negli articoli 556 e seguenti. Solo alcune di queste condizioni utilizzano effettivamente uno o più dei termini definiti all'articolo 555, paragrafo 1.

45. Il giudice nazionale non ha espressamente posto alcuna questione sull'interpretazione dell'articolo 558, paragrafo 1, del regolamento di applicazione. Se la Fuchs possieda o meno i requisiti per l'esonero ai sensi di tale disposizione è una questione che spetta risolvere al giudice nazionale, il quale decide avendo piena conoscenza dei particolari fatti di causa.

46. Cionondimeno, al fine di dare una risposta utile al giudice nazionale, ritengo necessario discutere dell'ambito generale di applicazione dell'articolo 558, paragrafo 1, del regolamento di applicazione¹⁷. Ciò in parte anche perché la Commissione ha presentato osservazioni scritte dettagliate su tale punto.

2. Ambito dell'esonero ai sensi dell'articolo 558, paragrafo 1

47. L'articolo 558, paragrafo 1, lettere a), b) e c), stabilisce tre condizioni per l'esonero per ammissione temporanea di mezzi di trasporto. Solo una di tali tre condizioni – articolo 558, paragrafo 1, lettera c) – contiene un riferimento all'«uso commerciale».

48. Ai sensi dell'articolo 558, paragrafo 1, lettera c), qualora un mezzo di trasporto sia utilizzato commercialmente, di norma può presentare i requisiti per l'esonero solo se il trasporto «inizia o termina fuori del territorio doganale della Comunità». Tuttavia, non si tratta di una condizione necessaria che deve essere soddisfatta al fine di possedere i requisiti per *qualsiasi* esonero ai sensi dell'articolo 558, paragrafo 1. Tale limitazione è applicabile solo agli specifici casi che rientrano nella lettera c), vale a dire, casi di «uso commerciale» di un mezzo di trasporto. In altri termini, l'esonero ai sensi dell'articolo 558, paragrafo 1, può essere concesso se le condizioni di cui alle lettere a) e b) sono soddisfatte, senza che la lettera c) sia in alcun modo rilevante in ogni singolo caso.

¹⁷ — V. a tal proposito, ad esempio, sentenza AIFA e Ministero della Salute (C-452/14, EU:C:2015:644, punti 33 e 34).

49. Per le ragioni espresse in precedenza nella sezione IV B delle presenti conclusioni, il tipo di attività di addestramento svolte dalla Fuchs *non* rientra nella nozione di «uso commerciale». Di conseguenza, il fatto che tali attività non necessariamente «inizi[no] o termin[ino] fuori del territorio doganale della Comunità» non è decisivo per la sussistenza dei requisiti per l'esonero ai sensi dell'articolo 558, paragrafo 1, del regolamento di applicazione.

50. Nelle sue osservazioni scritte, la Commissione afferma che i voli di addestramento non costituiscono «uso commerciale». Tuttavia, essa prosegue suggerendo, in un secondo momento, che i voli di addestramento cionondimeno non presentano i requisiti per l'esonero ai sensi dell'articolo 558, paragrafo 1. In entrambi i casi, la Commissione sostiene ciò essenzialmente perché lo scopo principale dei voli di addestramento svolti dalla Fuchs *non* è il trasporto di merci o di persone.

51. Per le ragioni già espresse, concordo con il primo di tali argomenti. Tuttavia, per le seguenti ragioni, non concordo con l'interpretazione che la Commissione dà dell'ambito di applicazione dell'articolo 558, paragrafo 1.

52. La Commissione sostiene che l'esonero ai sensi dell'articolo 558, paragrafo 1, del regolamento di applicazione riguarda solo le situazioni in cui un mezzo di trasporto viene utilizzato *a fini di trasporto* (e conclude che non è quanto avviene nella presente causa).

53. A tal proposito, la Commissione sostiene che tutte le varie definizioni di cui all'articolo 555, paragrafo 1, del regolamento di applicazione comportano che i mezzi di trasporto vengano utilizzati nello specifico a fini di trasporto. Per estensione, l'esonero dovrebbe quindi essere possibile solo qualora lo scopo della relativa attività sia il trasporto. Essa ritiene che tale conclusione sia supportata altresì dalla frase introduttiva dell'articolo 558, paragrafo 1, del regolamento di applicazione. Infine, la Commissione fa riferimento alla causa Siig per sostenere l'affermazione che l'esonero per ammissione temporanea si applica solo qualora venga effettuata una *specifica operazione di trasporto*¹⁸.

54. Ritengo che tali argomenti non siano convincenti.

55. In primo luogo, non vi è alcuna limitazione espressa alla possibilità dell'esonero per ammissione temporanea di un mezzo di trasporto a situazioni in cui il mezzo di trasporto viene usato nello specifico a fini di trasporto. Una siffatta limitazione non si trova nell'articolo 558, paragrafo 1, del regolamento di applicazione. Né, invero, la si trova in nessun altro motivo di esonero elencato agli articoli da 556 a 561 del regolamento di applicazione. Né la si trova nella Convenzione di Istanbul. In particolare, è assente dalla definizione di «mezzi di trasporto» di cui all'articolo 1, lettera a), dell'allegato C di tale convenzione.

56. Cionondimeno, sarebbe stato facile inserire una siffatta limitazione esplicita e orientata allo scopo. Invero, una limitazione del genere è stata inserita in molti degli altri motivi di esonero dai dazi doganali nei casi di ammissione temporanea¹⁹.

57. A mio avviso, l'assenza di una siffatta limitazione esplicita è di per sé stessa una ragione sufficiente per respingere l'argomento della Commissione su tale punto. A fini di completezza, tuttavia, aggiungerei che tale limitazione non può nemmeno essere implicita.

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

19 — V., ad esempio, articolo 563 del regolamento di applicazione, «da utilizzare nell'ambito di un'attività sportiva»; articolo 566 del regolamento di applicazione, «destinato a fini diagnostici o terapeutici»; articolo 568 del regolamento di applicazione, «destinati a essere presentati prima della loro commercializzazione»; e articolo 569 del regolamento di applicazione, «con l'intenzione di utilizzarli come materiali professionali».

58. La prima frase dell'articolo 558, paragrafo 1, fa riferimento a «mezzi di trasporto stradale e ferroviario, nonché (...) mezzi di trasporto adibiti alla navigazione aerea, alla navigazione marittima e nelle acque interne» senza alcuna limitazione funzionale o teleologica. Anche le lettere a) e b) dell'articolo 558, paragrafo 1, sono neutre, facendo riferimento ad un criterio oggettivo, vale a dire il luogo di immatricolazione o di stabilimento. L'articolo 558, paragrafo 1, lettera c), non si applica in alcun modo, salvo nei casi di «uso commerciale» di un mezzo di trasporto.

59. In secondo luogo, la Commissione sostiene che le *definizioni* contenute all'articolo 555, paragrafo 1, presuppongono che i mezzi di trasporto in esse menzionati siano utilizzati nello specifico a fini di trasporto (e non, ad esempio, a fini di addestramento). Sulla base di ciò, la Commissione inferisce che l'*esonero* per ammissione temporanea di mezzi di trasporto ai sensi dell'articolo 558, paragrafo 1, richiede che tali mezzi di trasporto siano utilizzati nello specifico a fini di trasporto.

60. Ciò non mi trova d'accordo. Le definizioni e i motivi di esonero non devono essere confusi.

61. L'inferenza di vasta portata proposta dalla Commissione richiederebbe una solida giustificazione e gli elementi probatori nella presente causa sono, nella migliore delle ipotesi, ambigui.

62. A tal proposito rilevo che:

- Come riconosce la stessa Commissione, solo due delle tre definizioni di cui all'articolo 555, paragrafo 1, contengono una limitazione funzionale. La definizione di «uso privato» no. È vero che si può affermare che la definizione di «uso privato» di cui alla versione inglese della Convenzione di Istanbul sia funzionale. Tuttavia, ciò non vale per la versione francese, che è neutra.
- La definizione di «mezzi di trasporto» di cui alla Convenzione di Istanbul è neutra quanto alla funzione²⁰. Per contro, nella versione originaria del regolamento di applicazione, «mezzo di trasporto» era espressamente definito in modo funzionale come «qualsiasi mezzo destinato *al trasporto di persone o di merci (...)*»²¹ (il corsivo è mio). Tuttavia, tale definizione è stata successivamente eliminata²². Se la Commissione avesse ragione, il suo argomento dovrebbe logicamente applicarsi a *tutti* i motivi di esonero per ammissione temporanea di mezzi di trasporto (non solo all'articolo 558, paragrafo 1)²³.

63. Infine, in terzo luogo, non concordo con l'interpretazione della sentenza Siig data dalla Commissione.

64. La causa Siig riguardava il trasporto di merci su strada. Nella misura che rileva ai fini del presente procedimento, le merci in tale causa venivano spostate con un veicolo all'interno dell'Unione, scaricate e poi caricate da un altro veicolo per essere trasportate al di fuori dell'Unione. L'*esonero* è stato rivendicato sulla base del fatto che vi era un «uso commerciale» che comportava un trasporto che iniziava e terminava al di fuori dell'Unione (sebbene utilizzando due diversi veicoli).

20 — Articolo 1, lettera a), dell'allegato C alla Convenzione di Istanbul.

21 — Articolo 670 della versione originaria del regolamento di applicazione. V. supra, nota 15, che spiega ciò in dettaglio.

22 — È discutibile se tale limitazione sarebbe stata considerata in linea con la definizione neutra di cui alla Convenzione di Istanbul (v. supra, in relazione alla definizione di «uso commerciale», che è stata modificata proprio per tale ragione).

23 — Si afferma chiaramente che le definizioni di cui all'articolo 555, paragrafo 1, del regolamento di applicazione si applicano all'intera sottosezione in cui si trovano.

65. La Corte ha ritenuto che in tali casi l'esonero non potesse essere rivendicato. Essa ha concluso che «il beneficio del regime dell'ammissione temporanea è direttamente in relazione all'effettuazione, da parte del veicolo di cui trattasi, di un'operazione di trasporto ben determinata, cioè un trasporto comprendente l'attraversamento della frontiera esterna del territorio doganale della Comunità da parte del detto veicolo e delle merci o persone trasportate»²⁴.

66. La Commissione sembra inferire da ciò che qualsiasi esonero per ammissione temporanea richieda «un'operazione di trasporto» ben determinata (non, ad esempio, un'operazione di addestramento). A mio avviso, questa è un'interpretazione errata della sentenza Siig. Nella sentenza Siig, la Corte ha imposto l'esistenza di una specifica «operazione di trasporto». Tuttavia, ciò in quanto una delle condizioni per l'esonero *in tale causa* era che il trasporto «inizia[sse] o termina[sse] fuori del territorio doganale della Comunità»²⁵.

67. Inoltre, un siffatto requisito troverebbe applicazione anche ai sensi dell'articolo 558, paragrafo 1, *solo* nei casi in cui l'esonero viene rivendicato specificamente per un «uso commerciale»²⁶.

3. Conclusioni sull'articolo 558, paragrafo 1

68. Per le ragioni esposte, non ritengo che l'esonero ai sensi dell'articolo 558, paragrafo 1, del regolamento di applicazione per usi diversi dall'«uso commerciale» sia limitato ai casi in cui il relativo mezzo di trasporto venga utilizzato nello specifico a fini di trasporto.

69. Infine, spetta al giudice nazionale decidere se la Fuchs possieda i requisiti per l'esonero nella presente causa. Nel fare ciò, il giudice nazionale deve garantire il rispetto dei principi generali di diritto dell'Unione, compreso quello del legittimo affidamento e/o dei diritti quesiti.

70. Secondo l'ordinanza di rinvio, la Fuchs ha richiesto e ottenuto l'esonero per ammissione temporanea. Successivamente, questo è stato retroattivamente ritirato data la natura delle attività della Fuchs e alla luce di una specifica interpretazione degli articoli 555 e 558 del regolamento di applicazione. Come rilevato dalla Commissione, potrebbero rilevare taluni altri motivi di esonero elencati nel regolamento di applicazione, sebbene non sia chiaro se la Fuchs soddisferebbe le condizioni per questi. Ancora una volta, spetta al giudice nazionale risolvere tali questioni.

V – Conclusione

71. Alla luce di quanto precede, suggerisco che la Corte risponda come segue alla questione sottoposta dal Finanzgericht Baden-Württemberg (Tribunale tributario del Baden-Württemberg):

Non sono considerati come uso commerciale di un mezzo di trasporto ai sensi dell'articolo 555, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione, del 2 luglio 1993, che fissa talune disposizioni d'applicazione del codice doganale, come modificato dal regolamento (CE) n. 2286/2003 della Commissione, del 18 dicembre 2003, i voli di addestramento in elicottero a titolo oneroso compiuti in presenza, all'interno dell'elicottero, di un allievo pilota e di un istruttore di volo.

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

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

26 — Invero, come rilevato sopra, nella causa Siig vi era un «uso commerciale».