



Határozatok Tára

MICHAL BOBEK
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2016. február 18.¹

C-80/15. sz. ügy

**Robert Fuchs AG
kontra
Hauptzollamt Lörrach**

(a Finanzgericht Baden-Württemberg [baden-württembergi adóügyi bíróság, Németország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Vámunió és Közös Vámtarifa — A szállítóeszköz »kereskedelmi célú felhasználásának« fogalma —
A repülésoktatóval való díjazott repüléseknek az e fogalomba tartozása”

I – Bevezetés

1. A jelen ügyben a nemzeti bíróság előtti felperes, a Robert Fuchs AG (a továbbiakban: Fuchs) ideiglenesen helikoptereket visz át Svájcban az Európai Unió területére repülésoktatás céljából. A nemzeti bíróság előtt folyamatban lévő jogvitának alapvetően az a tárgya, hogy a Fuchs az e helikopterek után fizetendő vám vonatkozásában részesülhet-e az ideiglenes behozatalra vonatkozó mentességben.

2. A nemzeti bíróság által felvetett probléma középpontjában a szállítóeszközök ideiglenes behozatalának esetére vonatkozó vámmentesség áll. E mentességi indokot a 2913/92/EGK tanácsi rendelet² (a továbbiakban: Vámkódex) végrehajtó 2454/93 EGK bizottsági rendelet³ (a továbbiakban: végrehajtási rendelet) 558. cikkének (1) bekezdése írja elő.

3. Annak megállapítása érdekében, hogy a Fuchs részesülhet-e mentességben, a nemzeti bíróság azt kéri a Bíróságtól, hogy értelmezze a végrehajtási rendelet 551. cikke (1) bekezdésének a) pontjában foglalt „kereskedelmi célú felhasználás” kifejezést. A nemzeti bíróság konkrétan azt kérdezi, hogy a „kereskedelmi célú felhasználás” kiterjed-e a Fuchs által gyakorolt tevékenység típusára, azaz a repülésoktatásra.

¹ — Eredeti nyelv: angol.

² — A Közös Vámkódex létrehozásáról szóló, 1992. október 12-i 2913/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 302., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 4. kötet, 307. o.)

³ — A 2003. december 18-i 2286/2003/EK bizottsági rendelettel (HL L 343., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 15. kötet, 118. o.) módosított, a Közös Vámkódex létrehozásáról szóló 2913/92/EGK tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó rendelkezések megállapításáról szóló, 1993. július 2-i 2454/93/EGK bizottsági rendelet (HL L 253., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 6. kötet, 3. o.; helyesbítés: magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 16. kötet, 133. o.).

II – Jogi háttér

A – A nemzetközi jog

1. Az isztambuli egyezmény

4. Az EGK az áruk ideiglenes behozataláról szóló, 1990. június 26-án aláírt egyezményhez (a továbbiakban: isztambuli egyezmény) a 93/329/EGK tanácsi határozattal csatlakozott.⁴ Ezen egyezmény 3. cikke értelmében az isztambuli egyezmény angol és francia szövege egyaránt hiteles.

5. Az isztambuli egyezmény C. melléklete 1. cikkének a) pontja a „szállítóeszköz” fogalmát úgy határozza meg, hogy az a vízi jármű (ideértve [...] a légpárnás vízi járművet is), a légi jármű, a közúti jármű [...], valamint a vasúti gördülőanyagok [...]. A C. melléklet 1. cikkének b) pontja szerint a „kereskedelmi célú felhasználás” „személyek ellenérték fejében történő szállítása, vagy áruk ellenérték fejében vagy anélkül történő ipari vagy kereskedelmi szállítása”⁵. A C. melléklet 1. cikkének c) pontja a „magánhasználatot” úgy határozza meg, hogy az kizárólag az érintett személy személyes használatára szolgáló szállítás, kizárva a kereskedelmi célú felhasználást.⁶

B – Az uniós jog

1. A Vámkódex

6. A Vámkódex 137. cikke olyan eljárást ír elő, amelynek keretében az áruknak az Unióba való ideiglenes behozatala esetében mentesülni lehet a behozatali vámok alól.

7. Az ideiglenes behozatali eljárás keretében való mentesülés feltételeit a Vámkódex 141. cikkével összhangban a végrehajtási rendelet állapította meg.

8. A Vámkódex 204. cikke (1) bekezdésének a) pontja előírja, hogy vámtartozás keletkezik abban az esetben, ha a releváns vámjogi eljárásból származó kötelezettségek valamelyikét nem teljesítették.

2. A végrehajtási rendelet

9. A végrehajtási rendelet 232. cikke a 233. cikkével összefüggésben értelmezve azt írja elő, hogy „az 556–561. cikkben említett szállítóeszközök[et]” az Unió vámterületére való beléptetéskor ideiglenes behozatalra bejelentettnek kell tekinteni.

4 — Az áruk ideiglenes behozataláról szóló egyezmény megkötéséről és mellékleteinek elfogadásáról szóló, 1993. március 15-i 93/329/EGK tanácsi határozat (HL L 130., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 5. kötet, 3. o.)

5 — Angol nyelven: „the transport of persons for remuneration or the industrial or commercial transport of goods, whether or not for remuneration”, francia nyelven: „l’acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux”.

6 — Angol nyelven: „the transport exclusively for personal use of the person concerned excluding commercial use”, francia nyelven: „l’utilisation par l’intéressé exclusivement pour son usage personnel, à l’exclusion de tout usage commercial”.

10. A végrehajtási rendelet II. része III. címe 5. fejezetének a címe „Ideiglenes behozatal”. E fejezet 2. szakaszának a címe „A behozatali vámok alóli teljes mentesség feltételei”. A 2. szakasz hét alszakaszra oszlik, amelyek közül mindegyik olyan különböző árutípusokat sorol fel, amelyek esetlegesen mentességben részesülhetnek. A 2. szakasz „Szállítóeszközök” című 1. alszakasza foglalja magában az 555–562. cikket. Az 555. cikk (1) bekezdése a következő fogalom-meghatározásokat tartalmazza:

„(1) Ezen alszakasz alkalmazásában:

- a) a »kereskedelmi célú felhasználás« a szállítóeszköznek személyek díjazás ellenében történő szállítására, illetve áruk akár ingyenesen, akár díjazás ellenében történő, ipari vagy kereskedelmi jellegű szállítására való felhasználását jelenti;
- b) »magáncélú felhasználás« valamely szállítóeszköz kereskedelmi célú felhasználáson kívüli felhasználását jelenti;
- c) »belső forgalom« a Közösség vámterületén belül felszállt személyeknek, illetve berakodott áruknak a szállítását jelenti az említett területen belül történő kiszállás, illetve kirakodás céljával.”

11. A végrehajtási rendelet 558. cikkének (1) bekezdése a következőket írja elő:

„(1) A közúti, vasúti, légi, tengeri vagy belvízi szállítóeszközök a behozatali vámok alóli teljes mentességben részesülnek, amikor azokat:

- a) a Közösség vámterületén kívül vették nyilvántartásba e területen kívül letelepedett személy nevében; azonban ha a szállítóeszközöket nem vették nyilvántartásba, a fenti feltétel teljesítettnek tekinthető, amennyiben a tulajdonos a Közösség vámterületén kívül letelepedett személy;
- b) e területen kívül letelepedett személy használja az 559., 560. és 561. cikk sérelme nélkül; valamint
- c) kereskedelmi célú felhasználás esetén és a vasúti szállítóeszközök kivételével kizárólag olyan szállításra használják, amely a Közösség vámterületén kívül kezdődik vagy végződik; azonban felhasználhatók belső forgalomban, amennyiben a szállítás területén hatályos rendelkezések, különösen a beléptetésre és üzemeltetésre vonatkozók, így rendelkeznek.”

III – A tényállás, az eljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

12. A Fuchs repülési és karbantartó vállalat. Székhelye Svájcban található, de Németországban is minősített. A Fuchs (többek között) a helikopter-üzletágban nyújt szolgáltatásokat, különösen repülésoktatást magánszemélyek és kereskedelmi pilóták részére.

13. A Hauptzollamt Lörrach (lörrachi vámhivatal, Németország) 2009. október 13-i határozatával a Fuchs számára mentességet engedélyezett a vámeljárást biztosító repülőtér igénybevételének kötelezettsége (Zollflugplatzzwang) alól tíz, egyenként felsorolt, Svájcban a Fuchs nevére nyilvántartásba vett helikopter vonatkozásában.

14. E helikopterekkel 2009-ben és 2010-ben berepültek az EU vámterületére. A helikoptereket a Fuchs által alkalmazott repülésoktató vagy repülésoktató által kísért pilótanövendék irányította,⁷ és azok a Bremgarten (Németország) rendkívüli leszállóhelyen szálltak le. A Svájcban az EU vámterületére történő belépést követően gyakorlórepülésekre került sor. E gyakorlórepüléseket a Bremgarten rendkívüli leszállóhelyen indították és fejezték be anélkül, hogy közben elhagyták volna az EU vámterületét. Ezt követően a Bremgarten rendkívüli leszállóhelyről visszatértek Svájcba.

15. A lörrachi vámhivatal a 2011. május 23-i határozatával visszavonta a vámeljárást biztosító repülőter igénybevételeének kötelezettsége alóli mentességet. Ezt követően megállapította a Fuchs által a gyakorláshoz használt helikopterek tekintetében fizetendő vámot.

16. A vámtartozás állítólagosan a Vámkódex 204. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján keletkezett, az ideiglenes behozatali eljáráshoz kapcsolódó kötelezettségek megsértése miatt. Az érvelés szerint a Fuchs kereskedelmi céllal használta fel a helikoptereket annak ellenére, hogy nem rendelkezett a megfelelő légi jogi engedéllyel.

17. A lörrachi vámhivatal a 2012. április 2-i határozatával megalapozatlanság miatt elutasította a vám kivetése ellen a Fuchs által benyújtott kifogást. A Fuchs e határozatot megtámadta a Finanzgericht Baden-Württemberg (baden-württembergi adóügyi bíróság) előtt, ami a jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelemhez vezetett.

18. A Fuchs a nemzeti bíróság elé terjesztett keresetében azzal érvelt, hogy fennálltak a behozatali vámok alóli, a szállítóeszközök ideiglenes behozatalára vonatkozó teljes mentesség feltételei. A Fuchs álláspontja szerint a helikopterek nem a végrehajtási rendelet értelmében vett kereskedelmi célra kerültek felhasználásra, mert a repülőutakat nem „személyek díjazás ellenében történő szállítására, illetve áruk akár ingyenesen, akár díjazás ellenében történő, ipari vagy kereskedelmi jellegű szállítására” használták fel. A pilótanövendékek a képzésért fizettek díjat, nem pedig a szállításért.

19. A lörrachi vámhivatal ugyanakkor arra hivatkozott, hogy a Fuchs a helikoptereket kereskedelmi célokra használta fel. Álláspontja szerint személyeket díjazás ellenében szállítottak. E vámhivatal azzal érvelt, hogy a szállítás fogalma nem korlátozódik a helyváltoztatást magában foglaló esetekre. Valójában az a meghatározó, hogy a *szállítóeszközben* tartózkodnak-e személyek.

20. A „kereskedelmi célú felhasználás” jelentését érintő ezen vitára tekintettel a Finanzgericht Baden-Württemberg (baden-württembergi adóügyi bíróság) a 2015. február 17-i, a Bíróság Hivatalához 2015. február 20-án érkezett végzésében úgy határozott, hogy az előtte folyamatban lévő eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Ügy kell-e értelmezni a [...] 2286/2003 [...] EK bizottsági rendelettel [...] módosított, a Vámkódex végrehajtására vonatkozó rendelkezések megállapításáról szóló [...] 2454/93 [...] bizottsági rendelet 555. cikke (1) bekezdésének a) pontját, hogy szállítóeszköz kereskedelmi célú felhasználásának tekintendők azok a díjazás ellenében végrehajtott helikopteres gyakorlórepülések is, amelyek során egy pilótanövendék és egy repülésoktató tartózkodik a helikopterben?”

21. A jelen ügyben a Fuchs, a Bizottság, valamint az Olasz Köztársaság nyújtott be írásbeli észrevételeket. A lörrachi vámhivatal, amely az alapügy alperese, nem terjesztett elő írásbeli észrevételeket. A felek nem kérelmezték tárgyalás tartását, és arra nem is került sor.

7 — A kérdést előterjesztő bíróság által közölt információk szerint a helikoptereket úgy alakították ki, hogy egymástól függetlenül a pilóta és a másodpilóta is irányítani tudta a helikoptert. Úgy tűnik, hogy és ezt valamennyi repülés esetében igénybe is vették a gyakorlóhelyzettől függően.

IV – Értékelés

A – Bevezetés

22. A Bíróságtól alapvetően azt kérdezték, hogy a repülésoktatás a végrehajtási rendelet 555. cikkének (1) bekezdése értelmében beletartozik-e a „kereskedelmi célú felhasználás” fogalmába (lásd az alábbi B pontot).

23. E kifejezés értelmezése fontos annak az eldöntéséhez, hogy a Fuchs jogosult-e a behozatali vámok alóli mentességre a releváns alszakasz értelmében. A Bíróságtól nem kifejezetten azt kérték, hogy foglaljon állást arra vonatkozóan, hogy Fuchs esetlegesen jogosult-e mentességre. Ezt a kérdést végső soron a nemzeti bíróságnak kell megválaszolnia. A „kereskedelmi célú felhasználás” fogalmának a mérlegelése azonban elkerülhetetlenül további kérdéseket eredményez a behozatali vámok alóli, a „szállítóeszközök” ideiglenes behozatalának eseteire vonatkozó mentességnek a hatályát érintően. A kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdés hasznos megválaszolásához ezért e problémakör elemzését is fontosnak tartom (lásd az alábbi C pontot).

B – A „kereskedelmi célú felhasználás” fogalma

24. A „kereskedelmi célú felhasználás” a végrehajtási rendeletnek a szállítóeszközök ideiglenes behozatalára vonatkozó importvámok alóli teljes mentességre vonatkozó alszakaszában meghatározott fogalmak egyike. A végrehajtási rendelet 555. cikkének (1) bekezdése szerint a „kereskedelmi célú felhasználás” a szállítóeszköznek személyek díjazás ellenében történő szállítására [...] való felhasználását jelenti.⁸

25. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata értelmében valamely kifejezés értelmét és terjedelmét az általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos jelentés szerint kell meghatározni, figyelembe véve azon szövegkörnyezetet, amelyben a kifejezéseket használják, illetve azon szabályozás célkitűzéseit, amelyek e kifejezések részét képezik.⁹

26. A „szállítóeszközök” fogalma bármely szokványos értelmezés alapján magában foglalja a helikoptereket.¹⁰ Ezért a kérdés döntő aspektusa az, hogy a Fuchs a helikoptereit „személyek díjazás ellenében történő szállítására” használja-e.

27. E tekintetben előzetesen meg kell jegyezni, hogy az, hogy a gyakorlórepülések ugyanazon a helyen kezdődnek és fejeződnek be, nem zárja ki azokat nyilvánvalóan a „személyszállítás” fogalmából. Ha gyakorlórepülésekre kerül sor, bizonyos értelemben „szállítás” történik, mivel emberek helyet változtatnak. A Bíróság ítélkezési gyakorlata ezt megerősítve példákat kínál olyan körutak vonatkozásában, amelyek a szállítási politika területére tartozónak minősülnek.¹¹ Ezekre az ügyekre analógia útján a vámtarifális besorolások kontextusában is hivatkozni lehet.

8 — Amint a nemzeti bíróság az előzetes döntéshozatalra utaló határozatának 14. pontjában megjegyezte, a jelen ügy szempontjából nem releváns a fogalom meghatározás további része: „illetve áruk akár ingyenesen, akár díjazás ellenében történő, ipari vagy kereskedelmi jellegű szállítására”. Egyetértek.

9 — Lásd a vám területén: Digitalnet és társai ítélet, C-320/11, C-330/11, C-382/11 és C-383/11, EU:C:2012:745, 38. pont.

10 — A helikopterek szintén egyértelműen beletartoznak az e kifejezésre vonatkozóan az isztambuli egyezmény C. melléklete 1. cikkének a) pontjában foglalt meghatározás körébe, amely a következőkre terjed ki: „a vízi jármű, [...] a légi jármű [...]”.

11 — Neukirchinger-ítélet, C-382/08, EU:C:2011:27, 19. pont; Mengozzi főtanácsnok Neukirchinger ügyre vonatkozó indítványa, C-382/08, EU:C:2010:498, 25–30. pont; Alpina River Cruises és Nicko Tours ítélet, C-17/13, EU:C:2014:191, 29. pont. Lásd továbbá Szpunar főtanácsnok Trijber és Harmsen egyesített ügyekre vonatkozó indítványát, C-340/14 és C-341/14, EU:C:2015:505, 30–34. pont, amely arra az álláspontra jut, hogy a szállítás nem feltételezi az A-ból B-be szállítást.

28. Ugyanígy – a Fuchs és a Bizottság által az írásbeli észrevételeikben kifejtettekkel ellentétben – az, hogy a légi jármű irányítása a pilótanövendék és a repülésoktató által felváltva történik, miközben mindketten a légi személyzet tagjai, nem zárja ki nyilvánvalóan a szállítás fennállását. Ez a helyzet szokatlan példának tűnhet, de továbbra is igaz, hogy emberek szállítására kerül sor abban az értelemben, hogy helyváltoztatás történik.¹²

29. Ugyanakkor úgy tűnik, hogy a „személyek díjazás ellenében történő szállítása” kifejezés még a pusztán a szöveg alapján történő értelmezés alapján sem terjed ki a jelen ügy tárgyát képező ténybeli helyzetre. Díjazás megvalósul, de azt kifejezetten a gyakorlórepülés ellenében fizetik. Másképp fogalmazva „személyek díjazás ellenében történő oktatása” valósul meg. A „szállítás” csupán az oktatás következménye.

30. Azt is megjegyzem, hogy a pilótanövendék (azaz, a díjazást fizető személy) az oktatás egy része során, illetve esetlegesen annak teljes tartama alatt maga végzi a „szállítást”. Ez könnyebben érthető a repülésoktatásnak a gépjárművezetés-oktatáshoz való hasonlítása esetén. Abban az esetben, ha gépjárműben vezetésoktatásban való részvételről van szó, ezen oktatást a szavak szokásos értelmezési módjai alapján nem tekintik „személyek díjazás ellenében történő szállításának”, hanem az „személyek díjazás ellenében történő oktatásának” minősül. Ugyanez igaz a gyakorlórepülésre is.

31. Az olyan repülésoktatási szolgáltatások, mint amelyeket a Fuchs nyújt, ezért kizártak a „kereskedelmi célú felhasználásnak” a végrehajtási rendelet 555. cikkének (1) bekezdésében foglalt fogalmából.

32. Az uniós jogi rendelkezések szöveg szerinti értelmezését csupán abban az esetben kell a jogszabály kontextusa és célja alapján újraértelmezni, ha a szöveg ellentmondásos.¹³ A jelen esetben a szöveg álláspontom szerint meglehetősen világos és egyértelmű. Mindazonáltal amennyiben bármilyen további ellentmondásosság fennállása lenne megállapítható, az 555. cikk (1) bekezdésének rendszer szerinti és teleológiai értelmezése arra a következtetésre vezet, hogy a „kereskedelmi célú felhasználást” úgy kell értelmezni, hogy a szállításnak kell a díjazott szolgáltatás fő céljának lennie.

33. Ami a rendelkezés történeti háttérét illeti, a kereskedelmi célú felhasználás meghatározásának a terjedelme az idők során tanulságos módon változott.

34. Eredetileg az „üzleti célú felhasználás” kifejezés került alkalmazásra. Ez a fogalom a meghatározása alapján a következőt jelentette: „szállítóeszköznek valamely ellenszolgáltatásért vagy pénzügyi nyereségért folytatott tevékenység közvetlen gyakorlása során történő felhasználása”¹⁴. E kifejezést a későbbiekben felváltotta a kereskedelmi célú felhasználás, amely meghatározása szerint „szállítóeszköznek személyek vagy áruk díjazás ellenében történő szállítására vagy valamely vállalkozás gazdasági tevékenységének keretében történő felhasználását” jelentette.¹⁵ E meghatározások közül mindkettő egyértelműen magában foglalta volna az olyan repülésoktatási tevékenységet, mint amelyet a Fuchs gyakorolt.

12 — Hangsúlyozni kívánom, hogy ez nem jelenti annak az értékelését, hogy a tevékenység a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak minősül-e. Lásd a Bizottságnak „A szolgáltatásokról szóló irányelv végrehajtására vonatkozó kézikönyv” című kiadványát. Ez a nem kötelező jellegű dokumentum megjegyzi, hogy a belső piaci szolgáltatásokról szóló, 2006. december 12-i 2006/123/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv („szolgáltatásokról szóló irányelv”; HL L 376., 36. o.; helyesbítés: HL 2014. L 287., 33. o.) 2. cikke (2) bekezdésének d) pontjában foglalt, a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásokra vonatkozó kivétel „nem terjed ki az olyan szolgáltatásokra, amelyek önmagukban nem minősülnek a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásoknak, mint például az autósiskolák[...]”.

13 — EKB kontra Németország ítélet, C-220/03, EU:C:2005:748, 31. o., Carboni e derivati ítélet, C-263/06, EU:C:2008:128, 48. o.

14 — A szállítóeszközök ideiglenes behozataláról szóló, 1989. június 14-i 1855/89/EGK tanácsi rendelet (HL L 186., 8. o.).

15 — A 2454/93 módosításáról szóló, 2001. május 4-i 993/2001/EK bizottsági rendelet (HL 2001 L 141., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 11. kötet, 286. o.). Lásd az 1. cikk (28) bekezdését, amely az említett rendelet III. címének helyébe a (többek között) 555. cikk (1) bekezdését léptette. A teljesség kedvéért hozzá lehet fűzni, hogy az 1993-as eredeti végrehajtási rendelet a kereskedelmi célú felhasználásnak ugyanazt a meghatározását tartalmazta, mint ami a végrehajtási rendelet jelenlegi változatában szerepel (a végrehajtási rendelet eredeti változatában a meghatározás a 670. cikkben szerepelt). Némi zavart ébresztő módon e meghatározást átmenetileg kiterjesztette a 993/2001 rendelet azt megelőzően, hogy az eredeti meghatározást újra bevezette a 2286/2003 rendelet, amint azt részletesebben kifejti a 35. pont.

35. A „kereskedelmi célú felhasználás” e meghatározását azonban a későbbiekben a 2286/2003 rendelet leszűkítette a jelenleg a végrehajtási rendelet 555. cikkének (1) bekezdésében foglalt (és a releváns időszakban alkalmazandó) megfogalmazásra. Ez kifejezetten abból a célból történt, hogy a meghatározás összhangba kerüljön a „kereskedelmi célú felhasználásra” vonatkozóan az isztambuli egyezményben szereplő meghatározással.¹⁶

36. A 2286/2003 rendelet által végrehajtott módosításokat megelőzően tehát a „kereskedelmi célú felhasználás” három helyzettípust foglalt magában:

- „szállítóeszköznek személyek [...] díjazás ellenében történő szállítására [...] történő felhasználás[a]”;
- „szállítóeszköznek [...] áruk díjazás ellenében történő szállítására [...]g történő felhasználás[a]”;
- „szállítóeszköznek [...] valamely vállalkozás gazdasági tevékenységének keretében történő felhasználás[a]”.

37. A harmadik gyűjtőkategória a szállítóeszközök üzleti célú kontextusban való használatának minden formájára kiterjedt, a) függetlenül attól, hogy az díjazásért történik-e, és b) a felhasználás céljától függetlenül.

38. Ezzel szemben a 228/2003 rendelet által végrehajtott módosításokat követően a „kereskedelmi célú felhasználás” csak a következőkre terjedt ki:

- „a szállítóeszköznek személyek díjazás ellenében történő szállítására [...]való felhasználás[a]”;
- „a szállítóeszköznek [...] áruk akár ingyenesen, akár díjazás ellenében történő, ipari vagy kereskedelmi jellegű szállítására való felhasználása”.

39. A módosítások a „kereskedelmi célú felhasználás” köréből láthatóan kivonták a harmadik, „szállítóeszköznek [...] gazdasági tevékenység [...] keretében történő felhasználás[ra]” vonatkozó gyűjtőkategóriát.

40. Ebből az a következtetés vonható le, hogy e gyűjtőkategória eltörlése azt jelentette, hogy a személyek nem díjazás ellenében történő szállítására kikerült a „kereskedelmi célú felhasználás” fogalmának köréből. A kérdést előterjesztő bíróság feltételezéseivel ellentétben azonban e gyűjtőkategória eltörlése a „kereskedelmi célú felhasználás” fogalmának körét egy második módon is leszűkítette, relevánssá téve a felhasználás célját (lásd a fenti 37. pontot).

41. Ez azt jelenti, hogy a „kereskedelmi célú felhasználás” fogalma nem terjed ki *minden* olyan helyzetre, amelyben szállítóeszköz használata mellett gazdasági tevékenységet folytatnak, és tág értelemben véve személyek szállítására kerül sor. A meghatározás szűkebb. Az szükségessé teszi a tevékenység fő céljának a figyelembevételét. Így e meghatározás olyan gazdasági tevékenységre utal, *amelynek a fő célja a személyszállítás*.

42. A Fuchs által kínálthoz hasonló repülésoktatás fő célja egyértelműen *nem* a személyszállítás. Amint a vezetésoktatás esetében is, a gyakorlás fő célja, és a díjazás tárgya az oktatás. A szállítás csupán ennek folyománya. A Fuchs által kínálthoz hasonló repülésoktatás ezért *nem* tartozik a „kereskedelmi célú felhasználás” fogalmába.

16 — A 2286/2003 rendelet (12) preambulumbekkezdése.

43. A fentiekre tekintettel a nemzeti bíróság által előterjesztett kérdésre álláspontom szerint a következő választ kell adni: a helikopterekkel, díjazás ellenében történő repülésoktatás, amelynek során a repülésoktató és a pilótanövendék a helikopterben tartózkodik, a végrehajtási rendelet 555. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül szállítóeszköz „kereskedelmi célú felhasználásának”.

C – A végrehajtási rendelet 558. cikkének (1) bekezdése

1. Bevezetés

44. A végrehajtási rendelet 555. cikkének (1) bekezdése számos fogalommeghatározást tartalmaz. A behozatali vámok alóli mentesség anyagi jogi feltételeit azonban az 556. és azt követő cikkek szabályozzák. E feltételek közül csupán néhány alkalmazza ténylegesen az 555. cikk (1) bekezdésében meghatározott fogalmat vagy fogalmakat.

45. A nemzeti bíróság nem terjesztett elő kifejezett kérdést a végrehajtási rendelet 558. cikke (1) bekezdésének az értelmezésére vonatkozóan. Azt a kérdést, hogy a Fuchs e rendelkezés alapján valóban jogosult-e a mentességre, az ügy konkrét tényeit teljes mértékben ismerő nemzeti bíróságnak kell eldöntenie.

46. Ettől függetlenül annak érdekében, hogy a nemzeti bíróság hasznos választ kapjon, szükségesnek tartom, hogy kitérjek a végrehajtási rendelet 558. cikke (1) bekezdésének általános hatályára.¹⁷ Ezt részben azon oknál fogva is tartom szükségesnek, hogy a Bizottság erre vonatkozóan részletes írásbeli észrevételeket tett.

2. Az 558. cikk (1) bekezdése szerinti mentesség hatálya

47. Az 558. cikk (1) bekezdésének a), b) és c) pontja a szállítóeszközök ideiglenes behozatalára vonatkozó mentességet érintően három feltételt határoz meg. E három feltétel közül csupán egyetlen – az 558. cikk (1) bekezdésének c) pontja – tartalmaz bármilyen hivatkozást a „kereskedelmi célú felhasználásra”.

48. Az 558. cikk (1) bekezdésének c) pontja értelmében valamely szállítóeszköz kereskedelmi célú felhasználása esetén az főszabály szerint csak abban az esetben részesülhet mentességben, ha a szállítás „a Közösség vámterületén kívül kezdődik vagy végződik”. Ez azonban nem minősül olyan szükséges feltételnek, amelynek teljesülnie kell ahhoz, hogy az 558. cikk (1) bekezdése alapján *bármilyen* mentességben lehessen részesülni. Ez a korlátozás csupán a c) alszakasz hatálya alá tartozó konkrét esetekre vonatkozik, azaz a szállítóeszközök „kereskedelmi célú felhasználására”. Másként fogalmazva az 558. cikk (1) bekezdése szerinti mentesség akkor nyújtható, ha az a) és b) alszakaszban foglalt feltételek teljesülnek, és a c) alszakasz semmilyen szempontból nem releváns az egyedi esetben.

49. A fentiekben, a jelen indítvány IV. részének B. pontjában kifejtett okok miatt a Fuchs által gyakorolthoz hasonló oktatási tevékenységek *nem* tartoznak a „kereskedelmi célú felhasználás” fogalmába. Következésképpen az, hogy e tevékenységek nem szükségszerűen „a Közösség vámterületén kívül kezdőd[nek] vagy végződ[nek]”, nem meghatározó a végrehajtási rendelet 558. cikkének (1) bekezdése szerinti mentességben való részesüléshez.

¹⁷ — Lásd ebben az értelemben például: AIFA és Ministero della Salute ítélet, C-452/14, EU:C:2015:644, 33. és 34. pont.

50. A Bizottság az írásbeli észrevételeiben azzal érvel, hogy a repülésoktatás nem minősül „kereskedelmi célú felhasználásnak”. A második szakaszban azonban azt állítja, hogy a repülésoktatás ettől függetlenül nem részesülhet az 558. cikkének (1) bekezdése szerinti mentességben. A Bizottság mindkét esetben arra hivatkozik, hogy ennek főként az az oka, hogy a Fuchs által végzett repülésoktatás *nem* minősül személyek vagy áruk szállításának.

51. A korábbiakban már kifejtett okok miatt ezen érvek közül az elsővel egyetértek. Nem osztom azonban a Bizottságnak az 558. cikk (1) bekezdésének a hatályára vonatkozó értelmezését, az alábbi indokok miatt.

52. A Bizottság álláspontja szerint a végrehajtási rendelet 558. cikkének (1) bekezdése szerinti mentesség csak olyan helyzetekre vonatkozik, amelyekben a szállítóeszközt *szállítás céljára* használják (ami az álláspontja szerint a jelen ügyben nem áll fenn).

53. E tekintetben a Bizottság úgy véli, hogy a végrehajtási rendelet 555. cikkének (1) bekezdésében foglalt különböző fogalom-meghatározások közül valamennyi azt feltételezi, hogy a szállítóeszközt kifejezetten szállítás céljára használják. A mentességet tehát – kiterjesztés útján – csupán csak abban az esetben kellene biztosítani, ha a releváns tevékenység célja a szállítás. A Bizottság álláspontja szerint ezt a következtetést támasztja alá a végrehajtási rendelet 558. cikke (1) bekezdésének a bevezető mondata is. Végezetül a Bizottság a Siig-ügyre hivatkozik annak az állításnak az alátámasztása érdekében, hogy az ideiglenes behozatalra vonatkozó mentesség csupán abban az esetben alkalmazandó, ha *jól meghatározott szállítási művelet megvalósításáról van szó*.¹⁸

54. Ezeket az érveket nem tartom meggyőzőnek.

55. Először is a szállítóeszközök ideiglenes behozatalára vonatkozó mentesség lehetősége nem korlátozódik azokra a helyzetekre, amelyekben a szállítóeszközt kifejezetten szállítás céljára használják. Ilyen korlátozás nem következik a végrehajtási rendelet 558. cikkének (1) bekezdéséből. Az nem következik a végrehajtási rendelet 556–561. cikkében felsorolt, teljes mentességre vonatkozó különböző indokokból sem. Az említett korlátozás az isztambuli egyezményben sem szerepel. Különösen nem ír elő ilyen korlátozást az említett egyezmény C. melléklete 1. cikkének a) pontjában a szállítóeszköz fogalmára vonatkozóan előírt meghatározás.

56. Ilyen kifejezett, célorientált korlátozást pedig könnyen elő lehetett volna írni. Az ideiglenes behozatal esetében a vámmentességre vonatkozó egyéb indokok nagy része valóban tartalmaz ilyen korlátozást.¹⁹

57. Álláspontom szerint önmagában az, hogy nem létezik ilyen kifejezett korlátozás, elegendő indok a Bizottság erre vonatkozó érvének az elutasítására. A teljesség kedvéért azonban hozzáfűzném, hogy ilyen korlátozás hallgatólagos formában sem áll fenn.

58. Az 558. cikk (1) bekezdése a „közúti, vasúti, légi, tengeri vagy belvízi szállítóeszközök[re]” utal, funkcionális vagy cél szerinti korlátozás nélkül. Az 558. cikk (1) bekezdésének a) és b) pontja szintén semleges, és objektív kritériumokra utal, nevezetesen a nyilvántartásba vétel és a székhely helyére. Az 558. cikk (1) bekezdésének c) pontja egyáltalán nem alkalmazandó, kivéve a szállítóeszközök „kereskedelmi célú felhasználásának” az esetét.

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

19 — Lásd például a végrehajtási rendelet 563. cikkét „sportcélú” árukra vonatkozóan, a végrehajtási rendelet 566. cikkét „diagnosztikai vagy terápiás célra” vonatkozóan, a végrehajtási rendelet 568. cikkét „a kereskedelmi forgalomba hozatal előtti bemutatás” céljára vonatkozóan, és a végrehajtási rendelet 569. cikkét a „szakmai felszerelésként történő használat szándékára” vonatkozóan.

59. Másodszor a Bizottság azzal érvel, hogy az 555. cikk (1) bekezdésében foglalt *fogalommeghatározások* előfeltételezik azt, hogy az azokban említett szállítóeszközöket kifejezetten szállítás céljára használják (és nem például oktatási célokra). A Bizottság ennek alapján azt a következtetést vonja le, hogy a szállítóeszköz ideiglenes behozatalára vonatkozóan az 555. cikk (1) bekezdésében előírt *mentesség* azt kívánja meg, hogy a szállítóeszközt kifejezetten szállítás céljára használják.

60. Ezzel az érveléssel nem értek egyet. A fogalommeghatározásokat és a mentességi indokokat nem szabad összetéveszteni.

61. A Bizottság által javasolt messzemenő következtetés szilárd igazolást kívánna meg, és a jelen ügyben rendelkezésre álló bizonyíték a legenyhébb kifejezéssel élve is ellentmondásos.

62. E tekintetben a következőket kívánom megjegyezni:

- Amint azt a Bizottság maga is elismeri, az 555. cikk (1) bekezdésében foglalt három fogalommeghatározás közül csupán kettő alkalmaz funkcionális korlátozást. A „magáncélú felhasználás” meghatározása nem. Igaz, hogy a „magáncélú felhasználásnak” az isztambuli egyezmény angol nyelvű változatában való meghatározása valóban funkcionális jellegű. Ez azonban nem igaz a francia nyelvű változat esetében, amely semleges.
- A „szállítóeszköz” fogalmának az isztambuli egyezményben szereplő meghatározása a funkció tekintetében semleges.²⁰ Ezzel szemben a végrehajtási rendelet eredeti változatában a szállítóeszköz fogalmát kifejezetten funkcionálisan határozták meg: „*személy- vagy áruszállításra használt* bármely eszköz [...]”²¹ (kiemelés tőlem). Ezt a meghatározást azonban a későbbiekben hatályon kívül helyezték.²² Ha a Bizottság álláspontja helytálló lenne, az érve logikusan a szállítóeszközök ideiglenes behozatalára vonatkozó *valamennyi* mentességi indokra vonatkozna (nem pedig csupán az 558. cikk (1) bekezdésére).²³

63. Harmadszor és végezetül nem osztom a Bizottságnak a Siig-ítéletre vonatkozó értelmezést érintő álláspontját.

64. A Siig-ügy áruk közúti szállítását érintette. A jelen ügy szempontjából releváns vonatkozásban az árukat az említett ügyben az EU-n belül járművel szállították, lerakodták, majd felrakodták egy másik járműre, amely az említett árukat az EU-n kívülre szállította. A mentességet annak alapján kérelmezték, hogy olyan „kereskedelmi célú felhasználásról” volt szó, amely (bár két különböző járművön) az EU-n kívül kezdődő vagy végződő szállítást foglalt magában.

65. A Bíróság álláspontja szerint ilyen esetekben nem kérelmezhető a mentesség. Megállapította, hogy „az ideiglenes behozatali eljárás alkalmazhatósága közvetlenül attól függ, hogy az adott jármű jól meghatározott, vagyis olyan szállítási műveletet valósít-e meg, amely a Közöségi vámterület külső határának a fenti jármű és a szállított áruk vagy személyek általi átlépését foglalja magában”²⁴.

20 — Az isztambuli egyezmény C. melléklete 1. cikkének a) pontja.

21 — A végrehajtási rendelet eredeti változatának 670. cikke. Lásd a fenti 15. lábjegyzetet, amely ezt részletesen kifejti.

22 — Kérdéses, hogy ez a korlátozás az isztambuli egyezményben foglalt semleges meghatározással összhangban állónak minősült volna-e (lásd a fentiekben kifejtetteket a kereskedelmi célú felhasználás fogalmának meghatározására vonatkozóan, amely éppen emiatt került módosításra).

23 — Egyértelmű a rendelkezés arra vonatkozóan, hogy a végrehajtási rendelet 555. cikkének (1) bekezdésében foglalt fogalommeghatározások alkalmazandók az egész alszakaszra, amelyben szerepelnek.

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

66. Úgy tűnik, hogy a Bizottság ebből arra a következtetésre jut, hogy az ideiglenes behozatalra vonatkozó mindenfajta mentesség megköveteli a jól meghatározott „szállítási műveletet” (azaz nem lehet szó például oktatási műveletről). Álláspontom szerint ez a Siig-ítélet téves értelmezése. A Siig-ügyben a Bíróság valóban megkövetelte a konkrét „szállítási műveletet”. Ennek azonban az volt az oka, hogy *abban az ügyben* a mentesség egyik feltétele az volt, hogy a szállítás „a Közösség vámterületén kívül kezdőd[jön] vagy végződ[jön]”.²⁵

67. Ezenfelül az ilyen követelmény az 558. cikk (1) bekezdése szerint *csak* abban az esetben lenne szintén alkalmazandó, ha a mentességet kifejezetten „kereskedelmi célú felhasználásra” kérelmezik.²⁶

3. Az 558. cikk (1) bekezdésére vonatkozó következtetés

68. A fenti okok alapján álláspontom szerint a végrehajtási rendelet 558. cikkének (1) bekezdésében a „kereskedelmi célú felhasználásnak” nem minősülő felhasználásokra előírt mentesség nem korlátozódik azokra az esetekre, amelyekben a releváns szállítóeszközt kifejezetten szállítás céljára használják.

69. Végezetül a nemzeti bíróságnak kell döntenie arról, hogy a Fuchs a jelen ügyben jogosult-e a mentességre. Ennek során a nemzeti bíróságnak biztosítania kell az uniós jog általános elveinek a tiszteletben tartását, ideértve a bizalomvédelem és/vagy a szerzett jogok elvét is.

70. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat szerint a Fuchs ideiglenes behozatalra vonatkozó mentességet kérelmezett, és azt biztosították is a számára. A későbbiekben ezt a mentességet visszamenőleges hatállyal visszavonták a Fuchs tevékenységeire, valamint a végrehajtási rendelet 555. és 558. cikkének egy meghatározott értelmezése alapján. Amint a Bizottság arra rámutatott, a végrehajtási rendeletben felsorolt mentességi indokok közül számos más is releváns lehet, bár nem egyértelmű, hogy a Fuchs az azokra vonatkozó feltételeknek megfelelne-e. Ezeket a kérdéseket szintén a nemzeti bíróságnak kell vizsgálnia.

V – Véggkövetkeztetések

71. A fentiek alapján azt javaslom a Bíróságnak, hogy a Finanzgericht Baden-Württemberg (baden-württembergi adóügyi bíróság) által elé terjesztett kérdéseket a következőképpen válaszolja meg:

A helikopterekkel, díjazás ellenében történő repülésoktatás, amelynek során a repülésoktató és a pilótanövendék a helikopterben tartózkodik, a 2003. december 18-i 2286/2003/EK bizottsági rendelettel módosított, a Közösségi Vámkódex létrehozásáról szóló 2913/92/EGK tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó rendelkezések megállapításáról szóló, 1993. július 2-i 2454/93/EGK bizottsági rendelet 555. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül szállítóeszköz „kereskedelmi célú felhasználásának”.

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

26 — A Siig-ügy, amint a fentiekben megállapításra került, valóban „kereskedelmi célú felhasználásra” vonatkozott.