



# Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL  
SR. MICHAL BOBEK  
presentadas el 18 de febrero de 2016<sup>1</sup>

**Asunto C-80/15**

**Robert Fuchs AG**  
**contra**  
**Hauptzollamt Lörrach**

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Finanzgericht Baden-Württemberg (Tribunal Tributario de Baden-Württemberg, Alemania)]

«Unión aduanera y arancel aduanero común — Concepto de “uso comercial” de un medio de transporte — Inclusión de vuelos pagados con instructor de vuelo»

## I. Introducción

1. En el caso de autos, la recurrente ante el órgano jurisdiccional nacional, Robert Fuchs AG (en lo sucesivo, «Fuchs»), introduce helicópteros temporalmente en el territorio de la Unión Europea desde Suiza con el fin de impartir cursos de vuelo. La controversia que se ha suscitado ante el órgano jurisdiccional nacional consiste en determinar si Fuchs puede acogerse a una exención del pago de los derechos de aduana por la importación temporal de dichos helicópteros.

2. El análisis del órgano jurisdiccional nacional se centra en la exención de los derechos de aduana por la importación temporal de medios de transporte. El fundamento de dicha exención se encuentra establecido en el artículo 558, apartado 1, del Reglamento (CEE) n° 2454/93 de la Comisión,<sup>2</sup> por el que se aplica el Reglamento (CEE) n° 2913/92 del Consejo<sup>3</sup> (en lo sucesivo, respectivamente, «Reglamento de aplicación» y «Código aduanero»).

3. A efectos de determinar si cabe reconocer la exención a Fuchs, el órgano jurisdiccional nacional solicita al Tribunal de Justicia que interprete el significado de la expresión «uso comercial» que figura en el artículo 555, apartado 1, letra a), del Reglamento de aplicación. En concreto, el órgano jurisdiccional nacional pregunta si el concepto de «uso comercial» comprende el tipo de actividad que desarrolla Fuchs, a saber, vuelos de instrucción.

1 — Lengua original: inglés.

2 — Reglamento de la Comisión, de 2 de julio de 1993, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n° 2913/92 del Consejo, de 12 de octubre de 1992, por el que se establece el Código aduanero comunitario (DO L 253, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n° 2286/2003 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2003 (DO L 343, p. 1).

3 — Reglamento del Consejo, de 12 de octubre de 1992, por el que se aprueba el Código aduanero comunitario (DO L 302, p. 1).

## II. Marco jurídico

### A. Derecho internacional

#### 1. Convenio de Estambul

4. La CEE se adhirió al Convenio relativo a la importación temporal, celebrado el 26 de junio de 1990 («Convenio de Estambul»), mediante la Decisión 93/329/CEE del Consejo.<sup>4</sup> Con arreglo al artículo 34 de dicho Convenio, los textos en inglés y francés del mismo son igualmente auténticos.

5. El artículo 1, letra a), del anexo C, del Convenio de Estambul define los «medios de transporte» como «cualquier navío [...], aerodeslizador, aeronave, vehículo de carretera dotado de motor [...] y el material ferroviario rodante [...]». El artículo 1, letra b), del anexo C define la expresión «uso comercial» como «el transporte de personas a título oneroso o el transporte industrial o comercial de mercancías, sea o no a título oneroso».<sup>5</sup> El artículo 1, letra c), del anexo C define la expresión «uso privado» como la «utilización por el interesado exclusivamente para su uso personal, con exclusión de cualquier uso comercial».<sup>6</sup>

### B. Derecho de la Unión

#### 1. Código aduanero

6. El artículo 137 del Código aduanero establece el procedimiento mediante el cual se puede obtener una exención de los derechos de aduana por la importación temporal de mercancías al territorio de la Unión.

7. Los requisitos necesarios para obtener la exención en el marco del procedimiento de inclusión en el régimen importación temporal están recogidos en el Reglamento de aplicación, de conformidad con el artículo 141 del Código aduanero.

8. El artículo 204, apartado 1, letra a), del Código aduanero establece que dará lugar a una deuda aduanera de importación el incumplimiento de las obligaciones originadas como consecuencia de la utilización del régimen aduanero de que se trate.

#### 2. Reglamento de aplicación

9. El artículo 232 del Reglamento de aplicación, en relación con el artículo 233 de ese mismo texto, establece que «los medios de transporte mencionados en los artículos 556 a 561» se considerarán declarados para su importación temporal por el hecho de atravesar el territorio aduanero de la Unión.

4 — Decisión del Consejo, de 15 de marzo de 1993 por la que se aprueba el Convenio relativo a la importación temporal y se aceptan sus anexos (DO L 130, p. 1).

5 — En inglés: «the transport of persons for remuneration or the industrial or commercial transport of goods, whether or not for remuneration». En francés: «l'acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux».

6 — En inglés: «the transport exclusively for personal use of the person concerned excluding commercial use». En francés: «l'utilisation par l'intéressé exclusivement pour son usage personnel, à l'exclusion de tout usage commercial».

10. El capítulo 5 del título III de la parte II del Reglamento de aplicación lleva por título «Importación temporal». La sección 2 de dicho capítulo está rubricada «Condiciones para la exención total de derechos de importación». Dicha sección 2 está a su vez dividida en siete subsecciones, en las que se enumeran los diferentes tipos de mercancías que potencialmente pueden acogerse a la exención. La subsección 1 de la sección 2, titulada «Medios de transporte», recoge los artículos 555 a 562. El artículo 555, apartado 1, define los siguientes términos:

«1. A efectos de la presente subsección, se entenderá por:

- a) “uso comercial”: el empleo de un medio de transporte para el transporte de personas a título oneroso o el transporte industrial o comercial de mercancías, sea o no a título oneroso;
- b) “uso privado”: la utilización de un medio de transporte con exclusión de cualquier uso comercial;
- c) “tráfico interior”: el transporte de personas embarcadas o de mercancías cargadas dentro del territorio aduanero de la Comunidad para ser desembarcadas o descargadas dentro de dicho territorio.»

11. El artículo 558, apartado 1, del Reglamento de aplicación dispone lo siguiente:

«Se concederá la exención total de derechos de importación a los medios de transporte ferroviarios, por carretera y a los destinados a la navegación aérea, marítima y fluvial, cuando:

- a) estén matriculados fuera del territorio aduanero de la Comunidad a nombre de una persona establecida fuera de dicho territorio. Si los medios de transporte no estuvieran matriculados, se considerará que se cumple dicha condición cuando pertenecen a una persona establecida fuera de dicho territorio;
- b) sean utilizados por una persona establecida fuera del territorio aduanero de la Comunidad, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 559, 560 y 561; y
- c) en caso de uso comercial de medios de transporte distintos de los ferroviarios, sean utilizados exclusivamente para un transporte que comience o termine fuera del territorio aduanero de la Comunidad. Podrán ser utilizados en el tráfico interior cuando las disposiciones vigentes en el ámbito de los transportes, especialmente las relativas a las condiciones de acceso y ejecución, prevean esa posibilidad.»

### **III. Hechos, procedimiento y cuestiones planteadas**

12. Fuchs es una empresa de transporte aéreo y mantenimiento. Tiene su domicilio social en Suiza, pero también está certificada en Alemania. Ofrece (entre otras actividades) servicios de transporte en helicóptero, en particular vuelos de instrucción y prácticas para particulares y pilotos profesionales.

13. Mediante resolución de 13 de octubre de 2009, la Oficina de Aduanas de Lörrach (Hauptzollamt Lörrach), Alemania, eximió a Fuchs de la obligación de aterrizar diez helicópteros concretos, matriculados en Suiza a nombre de Fuchs, en aeropuertos con aduana («Zollflugplatzzwang»).

14. En 2009 y 2010, dichos helicópteros entraron en vuelo en el territorio aduanero de la Unión. Los helicópteros iban pilotados bien por un instructor de vuelo contratado por Fuchs, bien por alumnos en presencia de un instructor,<sup>7</sup> y aterrizaban en el aeródromo especial de Bremgarten (Alemania). Tras la entrada desde Suiza en el territorio aduanero de la UE, se realizaban vuelos de instrucción. Dichos vuelos comenzaban y concluían en el aeródromo especial de Bremgarten, sin salir del territorio aduanero de la UE. Posteriormente, los helicópteros volvían volando desde el aeródromo especial de Bremgarten a Suiza.

15. Mediante resolución de 23 de mayo de 2011, la Oficina de Aduanas de Lörrach revocó a Fuchs la exención de la obligación de aterrizar en aeropuertos con aduana. Posteriormente liquidó los derechos de aduana adeudados por Fuchs por la utilización de los helicópteros con fines de formación.

16. Supuestamente, la deuda aduanera de Fuchs tenía su origen en el artículo 204, apartado 1, letra a), del Código aduanero, por incumplimiento de las obligaciones derivadas del régimen de importación temporal. Se alegó que Fuchs había utilizado los helicópteros para uso comercial pese a no poseer el correspondiente permiso de navegación aérea.

17. Mediante resolución de 2 de abril de 2012, la Oficina de Aduanas de Lörrach desestimó por infundado el recurso interpuesto por Fuchs contra la liquidación de los derechos de aduana. Fuchs interpuso un recurso contra dicha resolución ante el Finanzgericht Baden-Württemberg (Tribunal Tributario de Baden-Württemberg), que ha dado lugar a la presente petición de decisión prejudicial.

18. En su recurso ante el órgano jurisdiccional nacional, Fuchs alegó que había cumplido los requisitos para la exención total de los derechos de importación por la importación temporal de un medio de transporte. Arguyó que no había realizado un uso comercial de los helicópteros en el sentido del Reglamento de aplicación, puesto que los vuelos no se habían realizado para el «transporte de personas a título oneroso [ni] el transporte industrial o comercial de mercancías, sea o no a título oneroso». La remuneración abonada por los alumnos retribuía la instrucción, no el transporte.

19. Por su parte, la Oficina de Aduanas de Lörrach afirmó que Fuchs había utilizado los helicópteros con fines comerciales. En su opinión, se había transportado a personas a título oneroso. Alegó que el concepto de transporte no se reduce a aquellos supuestos en los que se produce un cambio de lugar. Más bien depende de que *el medio de transporte esté ocupado* por personas.

20. A la luz de dicho desacuerdo sobre el significado de la expresión «uso comercial», mediante resolución de 17 de febrero de 2015, recibida en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 20 de febrero de 2015, el Finanzgericht Baden-Württemberg (Tribunal Tributario de Baden-Württemberg) decidió suspender el procedimiento y remitir al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Debe interpretarse el artículo 555, apartado 1, letra a), del Reglamento [...] n° 2454/93 de la Comisión [...], por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Código aduanero, en su versión resultante del Reglamento [...] n° 2286/2003 de la Comisión [...], en el sentido de que también se deben considerar uso comercial de un medio de transporte los vuelos de instrucción en helicóptero efectuados a título oneroso y en los que ocupan el helicóptero tanto el alumno como el instructor?»

21. Fuchs, la Comisión y la República Italiana formularon observaciones escritas en el presente asunto. La Oficina de Aduanas de Lörrach, demandada en el procedimiento principal, no presentó observaciones escritas. Las partes no solicitaron la celebración de vista oral, por lo que ésta no se celebró.

7 — De conformidad con la información facilitada por el órgano jurisdiccional remitente, los helicópteros estaban equipados de tal manera que tanto el piloto como el copiloto podían dirigir el helicóptero de forma independiente. Al parecer, así ocurrió en todos los vuelos, en función de las necesidades de la instrucción.

## IV. Análisis

### A. Introducción

22. En esencia, se pregunta al Tribunal de Justicia si los vuelos de instrucción están comprendidos en la definición de «uso comercial» recogida en el artículo 555, apartado 1, del Reglamento de aplicación (véase la sección B *infra*).

23. La interpretación de dicho término resultará pertinente para determinar si Fuchs puede acogerse a la exención de los derechos de aduana prevista en la subsección correspondiente. No se ha solicitado expresamente al Tribunal de Justicia que se pronuncie sobre si Fuchs puede eventualmente acogerse a la exención. En última instancia, corresponde al órgano jurisdiccional nacional dilucidar dicha cuestión. No obstante, en el marco del análisis del concepto de «uso comercial» se plantearán inevitablemente cuestiones relativas al alcance de la exención de los derechos de aduana en caso de importación temporal de «medios de transporte». A efectos de proporcionar una respuesta útil a la cuestión planteada por el órgano jurisdiccional nacional, considero importante, por consiguiente, abordar también dicho extremo (véase la sección C *infra*).

### B. Significado de «uso comercial»

24. La expresión «uso comercial» es una de las definidas en la subsección del Reglamento de aplicación dedicada a la exención total de los derechos de importación por la importación temporal de medios de transporte. El artículo 555, apartado 1, del Reglamento de aplicación establece que se entenderá por «uso comercial»: el empleo de un medio de transporte para el transporte de personas a título oneroso [...].<sup>8</sup>

25. Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la determinación del significado y del alcance de un término debe efectuarse conforme al sentido habitual de éste en el lenguaje corriente, teniendo en cuenta el contexto en el cual se utiliza y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte.<sup>9</sup>

26. A simple vista, la expresión «medio de transporte» incluye a los helicópteros.<sup>10</sup> Por consiguiente, la clave de la cuestión es si Fuchs utiliza sus helicópteros «para el transporte de personas a título oneroso».

27. A este respecto, con carácter preliminar procede señalar que, evidentemente, el hecho de que los vuelos de instrucción comiencen y concluyan en el mismo lugar no excluye a dichos vuelos del concepto de «transporte de personas». Cuando se llevan a cabo vuelos de instrucción, existe «transporte» en cierto sentido, por cuanto se está trasladando a personas de un lugar a otro. Confirmando dicha postura, la jurisprudencia del Tribunal de Justicia incluye ejemplos de viajes de ida y vuelta que están comprendidos en el ámbito de la política de transportes.<sup>11</sup> Cabe pues remitirse a dichos asuntos por analogía en el ámbito de la clasificación arancelaria.

8 — Tal como apuntó el órgano jurisdiccional nacional en el apartado 14 de su resolución de remisión, el resto de la definición «[...] o el transporte industrial o comercial de mercancías, sea o no a título oneroso» no resulta relevante en el caso de autos. Comparto este punto de vista.

9 — Véase, en el ámbito aduanero, la sentencia Digitalnet y otros (C-320/11, C-330/11, C-382/11 y C-383/11, EU:C:2012:745), apartado 38.

10 — También está claramente comprendida en la definición que establece de dicha expresión el artículo 1, letra a), del anexo C del Convenio de Estambul, que comprende «cualquier navío [...] y [...] aeronave».

11 — Sentencia Neukirchinger (C-382/08, EU:C:2011:27), apartado 19, y conclusiones del Abogado General Mengozzi presentadas en el asunto Neukirchinger (C-382/08, EU:C:2010:498), puntos 25 a 30; sentencia Alpina River Cruises y Nicko Tours (C-17/13, EU:C:2014:191), apartado 29. Véanse asimismo las conclusiones del Abogado General Szpunar presentadas en los asuntos Trijber y Harmsen (C-340/14 y C-341/14, EU:C:2015:505), puntos 30 a 34, en las que se acepta que el término «transporte» no depende del traslado del punto A al punto B.

28. Asimismo, en contra de lo que sostienen Fuchs y la Comisión en sus observaciones escritas, es obvio que el hecho de que el alumno y el instructor, ambos miembros de la tripulación, se alternen en el control de la aeronave no excluye la existencia de transporte. Es posible que esta situación sea un ejemplo inusual, pero el hecho es que también en este caso se «transporta» a personas en el sentido de que éstas son trasladadas.<sup>12</sup>

29. Sin embargo, incluso conforme a una interpretación meramente literal, la expresión «transporte de personas *a título oneroso*» no parece abarcar la situación de hecho del caso de autos. Existe una remuneración, pero está específicamente destinada al pago de la instrucción de vuelo. Dicho de otro modo, existe una «*instrucción de personas a título oneroso*». El «transporte» es meramente un corolario de la instrucción.

30. Cabe asimismo señalar que será el propio alumno piloto (esto es, la persona que paga la remuneración) quien realizará el «transporte» durante parte del tiempo que dure la clase e quizás incluso durante toda la clase de instrucción. Resulta más sencillo comprender la situación si se tiene en cuenta que los vuelos de instrucción son similares a las clases de conducir en coche. Cuando se piensa en las clases de conducir en coche, no se entiende que vaya a producirse un «transporte de personas a título oneroso» en el sentido habitual de dichas palabras, sino que se entiende que va a llevarse a cabo una «instrucción de personas a título oneroso». Lo mismo cabe decir con respecto a los vuelos de instrucción.

31. Los servicios de instrucción de vuelo, como los prestados por Fuchs, están, por consiguiente, excluidos del concepto de «uso comercial» que figura en el artículo 555, apartado 1, del Reglamento de aplicación.

32. Las interpretaciones literales de las disposiciones del Derecho de la Unión sólo pueden ser reconsideradas a la luz del contexto y finalidad cuando exista ambigüedad en la redacción.<sup>13</sup> En el caso de autos, la redacción, en mi opinión, es bastante clara e inequívoca. No obstante, en la medida en que quepa considerar que existe aún cierta ambigüedad, una interpretación sistemática y teleológica del artículo 555, apartado 1, lleva a la conclusión de que procede interpretar la expresión «uso comercial» en el sentido de que el transporte debe constituir el principal objetivo del servicio remunerado.

33. En lo que atañe al contexto histórico de la disposición, resulta instructiva la evolución a lo largo del tiempo del alcance de la definición de «uso comercial».

12 — Procede subrayar que ello no implica ningún análisis de si la actividad constituye un servicio en el ámbito del transporte. Véase el «Manual sobre la transposición de la Directiva de servicios» de la Comisión. Dicho documento no vinculante indica que la exclusión en relación con los servicios de transporte que figura en el artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior («Directiva de servicios») (DO L 376, p. 36), «no abarca los servicios que no son propiamente de transporte, como los prestados por autoescuelas [...]».

13 — Sentencias BCE/Alemania (C-220/03, EU:C:2005:748), apartado 31, y Carboni e derivati (C-263/06, EU:C:2008:128), apartado 48.

34. Inicialmente, la expresión empleada fue «uso profesional». Por el mismo se entendía «la utilización de un medio de transporte con el fin de ejercer directamente una actividad remunerada o con fines lucrativos».<sup>14</sup> Posteriormente, dicho término fue reemplazado por el de «uso comercial», que fue definido como «la utilización de un medio de transporte para el transporte de personas o de mercancías a título oneroso o en el marco de la actividad económica de una empresa».<sup>15</sup> Ambas definiciones habrían abarcado claramente el tipo de actividad de instrucción de vuelo llevado a cabo por Fuchs.

35. Sin embargo, el Reglamento n° 2286/2003 restringió la definición de «uso comercial» a la redacción que figura actualmente en el artículo 555, apartado 1, del Reglamento de aplicación (y que es aplicable en la fecha relevante). Ello se hizo expresamente para adecuar el texto a la definición de «uso comercial» recogida en el Convenio de Estambul.<sup>16</sup>

36. Por consiguiente, con anterioridad a las modificaciones introducidas por el Reglamento n° 2286/2003, el término «uso comercial» abarcaba tres tipos de situaciones:

- «utilización de un medio de transporte [...] de personas [...] a título oneroso»;
- «utilización de un medio de transporte [...] de mercancías [...] a título oneroso»;
- «utilización de un medio de transporte [...] en el marco de la actividad económica de una empresa».

37. La tercera categoría era de carácter residual y abarcaba toda utilización de un medio de transporte en el contexto profesional a) sea o no a título oneroso y b) con independencia de la finalidad de dicha utilización.

38. Por el contrario, tras las modificaciones introducidas por el Reglamento n° 2286/2003, el término «uso comercial» pasó a abarcar únicamente:

- «el empleo de un medio de transporte para el transporte de personas a título oneroso»;
- «el empleo de un medio de transporte para [...] el transporte industrial o comercial de mercancías, sea o no a título oneroso».

39. Cabe observar que las modificaciones eliminaron del ámbito de la expresión «uso comercial» la tercera categoría residual, consistente en «la utilización de un medio de transporte [...] en el marco de la actividad económica de una empresa».

40. Por consiguiente, cabe deducir que al suprimir dicha categoría se excluyó del alcance del concepto de «uso comercial» el transporte no remunerado de personas. Sin embargo, en contra de lo que sugiere el órgano jurisdiccional remitente, la supresión restringió el alcance del «uso comercial» en un segundo sentido, al establecer como criterio relevante la finalidad de dicho uso (véase el punto 37 *supra*).

14 — Artículo 1, apartado 2, letra d), del Reglamento (CEE) n° 1855/89 del Consejo, de 14 de junio de 1989, relativo al régimen de importación temporal de los medios de transporte (DO L 186, p. 8).

15 — Reglamento (CE) n° 993/2001 de la Comisión, de 4 de mayo de 2001, que modifica el Reglamento n° 2454/93 (DO L 141, p. 1). Véase el artículo 1, apartado 28, que reemplaza el título III de dicho Reglamento con (entre otros) el artículo 555, apartado 1. En aras de la exhaustividad, procede añadir que la definición de «uso comercial» establecida en el Reglamento de aplicación inicial del año 1993 es idéntica a la que contiene la versión actual del Reglamento de aplicación (en la versión inicial del Reglamento de aplicación, dicha definición figuraba en el artículo 670). Resulta desconcertante que dicha definición fuera temporalmente ampliada por el Reglamento n° 993/2001, recuperándose finalmente la definición inicial en el Reglamento n° 2286/2003, como se expone con mayor detalle en el punto 35.

16 — Considerando 12 del Reglamento n° 2286/2003.

41. Ello implica que el concepto de «uso comercial» no abarca *todo* supuesto en el que se desarrolla una actividad en la que interviene un medio de transporte y se produce en un sentido amplio un transporte de personas. La definición es más restringida. Exige que se tenga en cuenta la finalidad principal de la actividad. Por consiguiente, se refiere a una actividad económica *que tiene como principal objetivo el transporte de personas*.

42. Está claro que el principal objetivo del tipo de vuelos de instrucción llevados a cabo por Fuchs *no* es el transporte de personas. Al igual que ocurre con las clases de conducir, el principal objetivo del ejercicio, y lo que se está remunerando, es la formación. El transporte es un mero corolario. El tipo de vuelos de instrucción llevados a cabo por Fuchs, por consiguiente, *no* está comprendido en el concepto de «uso comercial».

43. A la luz de las consideraciones anteriores, propongo responder a la cuestión planteada por el órgano jurisdiccional nacional de la manera siguiente: los vuelos de instrucción en helicóptero efectuados a título oneroso, en los que ocupan el helicóptero tanto el alumno como el instructor, no se deben considerar «uso comercial» de un medio de transporte en el sentido del artículo 555, apartado 1, letra a), del Reglamento de aplicación.

### *C. Artículo 558, apartado 1, del Reglamento de aplicación*

#### 1. Introducción

44. El artículo 555, apartado 1, del Reglamento de aplicación contiene una serie de definiciones. Sin embargo, los *requisitos* materiales para obtener la exención de la obligación de pagar derechos de importación se encuentran establecidos en los artículos 556 y siguientes. Sólo algunos de dichos requisitos utilizan efectivamente una o varias de las expresiones definidas en el artículo 555, apartado 1.

45. El órgano jurisdiccional nacional no ha planteado expresamente ninguna cuestión en relación con la interpretación del artículo 558, apartado 1, del Reglamento de aplicación. Corresponde al órgano jurisdiccional nacional determinar, con pleno conocimiento de los hechos concurrentes en el caso de autos, si Fuchs puede o no acogerse a la exención en virtud de dicha disposición.

46. No obstante, a efectos de proporcionar una respuesta útil al órgano jurisdiccional nacional, considero necesario examinar el alcance general del artículo 558, apartado 1, del Reglamento de aplicación.<sup>17</sup> Ello se debe, en parte, a que la Comisión ha formulado exhaustivas observaciones escritas sobre esta cuestión.

#### 2. Alcance de la exención en virtud del artículo 558, apartado 1

47. El artículo 558, apartado 1, letras a), b) y c), establece tres requisitos para obtener la exención de los derechos de importación por la importación temporal de medios de transporte. Sólo uno de estos tres requisitos —artículo 558, apartado 1, letra c)— hace referencia al término «uso comercial».

48. En virtud del artículo 558, apartado 1, letra c), en términos generales, los medios de transporte de los que se haga un uso comercial sólo podrán acogerse a la exención cuando éstos sean utilizados para un transporte «que comience o termine fuera del territorio aduanero de la Comunidad». Sin embargo, no se trata de un requisito necesario que deba cumplirse para acogerse a *cualquiera de las exenciones*

17 — Véase, en este sentido, por ejemplo, la sentencia AIFA y Ministero della Salute (C-452/14, EU:C:2015:644), apartados 33 y 34.

del artículo 558, apartado 1. Dicha limitación sólo es aplicable a los casos concretos comprendidos en la letra c), esto es, los casos de «uso comercial» de un medio de transporte. En otras palabras, podrá reconocerse la exención prevista en el artículo 558, apartado 1, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en las letras a) y b), sin ser la letra c) en absoluto relevante en un caso concreto.

49. Por los motivos anteriormente expuestos en la sección IV, parte B, de las presentes conclusiones, las actividades de instrucción de la categoría que desarrolla Fuchs *no* están comprendidas en el ámbito de la expresión «uso comercial». En consecuencia, el hecho de que dichas actividades no «comiencen o finalicen fuera del territorio aduanero de la Comunidad» no es decisivo para poder acogerse a la exención prevista en el artículo 558, apartado 1, del Reglamento de aplicación.

50. En sus observaciones escritas, la Comisión alega que los vuelos de formación no constituyen un «uso comercial». No obstante, añade en una segunda fase que, sin embargo, los vuelos de formación no pueden acogerse a la exención prevista en el artículo 558, apartado 1. En ambos casos, la Comisión sostiene que ello se debe, en esencia, a que el principal objetivo de los vuelos de instrucción operados por Fuchs *no* es el transporte de mercancías o de personas.

51. Por los motivos ya expuestos, coincido con la primera de las referidas alegaciones. Sin embargo, discrepo de la interpretación realizada por la Comisión en relación con el alcance del artículo 558, apartado 1, por los motivos siguientes.

52. La Comisión alega que la exención prevista en el artículo 558, apartado 1, del Reglamento de aplicación tiene únicamente por objeto las situaciones en las que se utiliza un medio de transporte *con fines de transporte* (circunstancia que, en su opinión, no concurre en el caso de autos).

53. A este respecto, la Comisión sostiene que se deduce de las distintas definiciones recogidas en el artículo 555, apartado 1, del Reglamento de aplicación que es preciso que el medio de transporte se utilice específicamente con fines de transporte. Por extensión, por consiguiente, la exención sólo debería aplicarse cuando la finalidad de la actividad de que se trate sea el transporte. Considera que dicha conclusión también encuentra apoyo en la frase introductoria del artículo 558, apartado 1, del Reglamento de aplicación. Por último, la Comisión se remite al asunto Siig para respaldar su afirmación de que la exención por importación temporal sólo es aplicable cuando se realiza una *operación de transporte determinada*.<sup>18</sup>

54. No considero convincentes dichas alegaciones.

55. En primer lugar, no existe ninguna limitación explícita que restrinja el beneficio de la exención por importación temporal de medios de transporte a los supuestos en los que el medio de transporte se utilice específicamente para una operación de transporte. Dicha limitación no figura en el artículo 558, apartado 1, del Reglamento de aplicación. De hecho, tampoco figura en ninguna de las restantes condiciones para la exención total enumeradas en los artículos 556 a 561 del Reglamento de aplicación. Tampoco consta en el Convenio de Estambul. En particular, no está prevista en la definición de «medios de transporte» que figura en el artículo 1, letra a), del anexo C de dicho Convenio.

56. Sin embargo, esa limitación explícita y relacionada con la finalidad podría haberse introducido fácilmente. Efectivamente, una limitación de este tipo se ha incluido en la mayoría de las restantes condiciones necesarias para obtener la exención de los derechos de aduana en el marco del régimen de importación temporal.<sup>19</sup>

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

19 — Véanse, por ejemplo, el artículo 563 del Reglamento de aplicación: «con fines deportivos»; el artículo 566 del Reglamento de aplicación: «se destine a fines diagnósticos o terapéuticos»; el artículo 568 del Reglamento de aplicación: «destinados a la presentación antes de su utilización comercial», y el artículo 569 del Reglamento de aplicación: «destinado a ser utilizado como equipo profesional».

57. En mi opinión, la ausencia de toda limitación explícita de este tipo constituye por sí misma un motivo para rechazar la alegación de la Comisión relativa a dicha cuestión. En aras de la exhaustividad, sin embargo, procede añadir que la existencia de dicha limitación tampoco puede inferirse.

58. La primera frase del artículo 558, apartado 1, hace referencia a los «medios de transporte ferroviarios, por carretera y a los destinados a la navegación aérea, marítima y fluvial», sin establecer ninguna limitación funcional o de finalidad. Las letras a) y b) del apartado 1 del artículo 558 también son neutras por cuanto se refieren a criterios objetivos, esto es, el lugar de matrícula y establecimiento. El artículo 558, apartado 1, letra c), no es en modo alguno aplicable, salvo en el supuesto de «uso comercial» de un medio de transporte.

59. En segundo lugar, la Comisión alega que las *definiciones* que figuran en el artículo 555, apartado 1, presuponen que los medios de transporte mencionados en dicho apartado se utilicen específicamente con fines de transporte (en contraposición, por ejemplo, a fines de formación). La Comisión deduce de ello que para obtener la *exención* prevista para la importación temporal de medios de transporte en virtud del artículo 558, apartado 1, es preciso que dichos medios de transporte se utilicen específicamente con la finalidad de llevar a cabo un transporte.

60. No estoy de acuerdo. No se deben confundir las definiciones y los requisitos para acogerse a las exenciones.

61. Esta deducción de amplio alcance que propone la Comisión requeriría de justificaciones sólidas y, en el presente asunto las pruebas son, a lo sumo, ambiguas.

62. A este respecto es preciso señalar que:

- Como reconoce la propia Comisión, sólo dos de las tres definiciones que figuran en el artículo 555, apartado 1, contienen algún tipo de limitación funcional. La definición de «uso privado» no contiene dicho tipo de limitación. Es cierto que la definición de «uso privado» en la versión inglesa del Convenio de Estambul también es claramente funcional. Sin embargo, no es así en la versión francesa, que es neutra.
- La definición de «medios de transporte» que figura en el Convenio de Estambul es neutra en cuanto a la funcionalidad.<sup>20</sup> En cambio, en la versión original del Reglamento de aplicación, la expresión «medios de transporte» fue expresamente definida de manera funcional como «todo medio destinado *al transporte de personas o de mercancías* [...]»<sup>21</sup> (el subrayado es mío). Sin embargo, dicha definición fue posteriormente suprimida.<sup>22</sup> Si la Comisión estuviera en lo cierto, su teoría sería, lógicamente, aplicable a *todas* las condiciones necesarias para obtener la exención arancelaria por la importación temporal de medios de transporte (no sólo a las establecidas en el artículo 558, apartado 1).<sup>23</sup>

63. En tercer y último lugar, discrepo con la interpretación que la Comisión realiza de la sentencia Siig.

20 — Artículo 1, apartado a), del anexo C del Convenio de Estambul.

21 — Artículo 670 de la versión original del Reglamento de aplicación. Véase la nota 15 en la que se explica con detalle este extremo.

22 — Resulta dudoso si se habría considerado compatible dicha limitación con la definición neutra que figura en el Convenio de Estambul (véase la explicación *supra* en relación con la definición de «uso comercial», que fue modificada precisamente por este motivo).

23 — Está claramente establecido que las definiciones del artículo 555, apartado 1, del Reglamento de aplicación son aplicables a toda la subsección en la que figuran.

64. El asunto Siig versaba sobre el transporte de mercancías por carretera. Por cuanto aquí interesa, en dicho asunto las mercancías fueron trasladadas por un vehículo dentro del territorio de la Unión, descargadas, y posteriormente recogidas por otro vehículo para ser transportadas fuera de la UE. Se solicitó la exención alegando que se había efectuado un «uso comercial» que consistía en una operación de transporte que comenzaba o terminaba fuera de la UE (pese a utilizarse dos vehículos distintos).

65. El Tribunal de Justicia consideró que en ese caso no podía invocarse la exención. Entendió que «el régimen de importación temporal depende directamente de que el vehículo considerado realice una operación de transporte bien determinada: un transporte que incluya el paso de la frontera exterior del territorio aduanero de la Comunidad por dicho vehículo o las mercancías o personas transportadas».<sup>24</sup>

66. La Comisión parece deducir de ello que para obtener cualquier exención por importación temporal es preciso que se realice una «operación de transporte» bien determinada (no, por ejemplo, una operación de formación). En mi opinión, interpreta de forma errónea la sentencia Siig. En dicho asunto, el Tribunal de Justicia exigió la existencia de una «operación de transporte» concreta. Sin embargo, ello se debió a que una de las condiciones para la exención *en ese asunto* era que el transporte «[comenzara] o [terminara] fuera del territorio aduanero de la Comunidad».<sup>25</sup>

67. Por otro lado, dicho requisito únicamente sería aplicable en virtud del artículo 558, apartado 1, en los casos en que se pretenda invocar la exención concretamente por la existencia de un «uso comercial».<sup>26</sup>

### 3. Conclusión sobre el artículo 558, apartado 1

68. Por los motivos anteriormente expuestos, no considero que la exención prevista en el artículo 558, apartado 1, del Reglamento de aplicación para usos distintos de un «uso comercial» se limite a los casos en que el medio de transporte de que se trate se utilice con fines de transporte.

69. En última instancia, corresponde el órgano jurisdiccional nacional determinar si Fuchs puede acogerse a la exención en el caso de autos. Para ello, el órgano jurisdiccional nacional debe cerciorarse de que se cumplen los principios generales del Derecho de la Unión, incluido el principio de protección de la confianza legítima o el principio del mantenimiento de los derechos adquiridos.

70. Según la resolución de remisión, Fuchs solicitó y obtuvo la exención por importación temporal. Posteriormente, se le retiró dicha exención con efectos retroactivos en base a la naturaleza de las actividades desarrolladas por Fuchs y a la luz de una interpretación concreta de los artículos 555 y 558 del Reglamento de aplicación. Tal y como señaló la Comisión, es posible que otras condiciones de exención, enumeradas en el Reglamento de aplicación, resulten pertinentes, si bien no está claro si Fuchs cumpliría los requisitos para invocarlas. También corresponde al órgano jurisdiccional nacional resolver dichas cuestiones.

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

25 — *Ibidem*, apartado 17.

26 — Efectivamente, como se apunta *supra*, en el asunto Siig también existía un «uso comercial».

## V. Conclusión

71. A la luz de las consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que responda a la cuestión planteada por el Finanzgericht Baden-Württemberg (Tribunal Tributario de Baden-Württemberg) del siguiente modo:

«Los vuelos de instrucción en helicóptero efectuados a título oneroso, en los que ocupan el helicóptero tanto el alumno como el instructor, no se deben considerar “uso comercial” de un medio de transporte en el sentido del artículo 555, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) n° 2454/93 de la Comisión, de 2 de julio de 1993, por el que se fijan determinadas disposiciones del Código aduanero, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n° 2286/2003 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2003.»