



Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
MICHAL BOBEK
της 18ης Φεβρουαρίου 2016¹

Υπόθεση C-80/15

Robert Fuchs AG
κατά
Hauptzollamt Lörrach

[αίτηση του Finanzgericht Baden-Württemberg (Γερμανία) για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Τελωνειακή ένωση και κοινό δασμολόγιο — Η έννοια “εμπορική χρήση” μεταφορικού μέσου —
Υπαγωγή στην έννοια αυτή των εξ επαχθούς αιτίας πτήσεων με τη συνοδεία εκπαιδευτή»

I – Εισαγωγή

1. Στην υπό κρίση υπόθεση, η προσφεύγουσα ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου εταιρία, Robert Fuchs AG (στο εξής: Fuchs), εισάγει προσωρινώς στο τελωνειακό έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης από την Ελβετία ελικόπτερα για εκπαιδευτικές πτήσεις. Το αντικείμενο της διαφοράς ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου συνοψίζεται στο εάν και κατά πόσο δύναται η Fuchs να τύχει του ευεργετήματος της απαλλαγής από τους τελωνειακούς δασμούς για την προσωρινή εισαγωγή των ανωτέρω ελικοπτέρων.
2. Το εθνικό δικαστήριο επικεντρώνεται στην απαλλαγή από τελωνειακούς δασμούς κατά την προσωρινή εισαγωγή μεταφορικών μέσων. Ο συγκεκριμένος λόγος απαλλαγής προβλέπεται στο άρθρο 558, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 2454/93 της Επιτροπής², ο οποίος συνιστά κανονισμό εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 2913/92³ (στο εξής: κανονισμός εφαρμογής και τελωνειακός κώδικας, αντιστοίχως).
3. Το εθνικό δικαστήριο, προκειμένου να διαπιστώσει αν η Fuchs δικαιούται απαλλαγής, ζητεί από το Δικαστήριο να ερμηνεύσει το νόημα της φράσεως «εμπορική χρήση» του άρθρου 555, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού εφαρμογής. Ειδικότερα, το εθνικό δικαστήριο διερωτάται κατά πόσον η έννοια «εμπορική χρήση» καταλαμβάνει το είδος της δραστηριότητας που ασκεί η Fuchs, τουτέστιν τις εκπαιδευτικές πτήσεις.

¹ — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

² — Κανονισμός (ΕΟΚ) 2454/93 της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου 1993, για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 2913/92 του Συμβουλίου για τη θέσπιση του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 253, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 2286/2003 της Επιτροπής, της 18ης Δεκεμβρίου 2003 (ΕΕ L 343, σ. 1).

³ — Κανονισμός (ΕΟΚ) 2913/92 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 1992, περί θεσπίσεως κοινοτικού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 302, σ. 1).

II – Το νομοθετικό πλαίσιο

A — Διεθνές δίκαιο

1. Η Σύμβαση της Κωνσταντινουπόλεως

4. Η Σύμβαση για την προσωρινή εισαγωγή καταρτίστηκε στις 26 Ιουνίου 1990 (στο εξής: Σύμβαση της Κωνσταντινουπόλεως) και η προσχώρηση της ΕΟΚ σε αυτήν έγινε με την απόφαση 93/329/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁴. Σύμφωνα με το άρθρο 34 της Συμβάσεως αυτής, τα αγγλικά και τα γαλλικά κείμενα της Συμβάσεως είναι αυθεντικά και έχουν την ίδια ισχύ.

5. Κατά το άρθρο 1, στοιχείο α', παράρτημα Γ, της Συμβάσεως της Κωνσταντινουπόλεως, ως «μεταφορικά μέσα» νοούνται «κάθε σκάφος [...] hovercraft, aircraft, οδικό όχημα με κινητήρα [...] καθώς και σιδηροδρομικό υλικό [...]». Κατά το άρθρο 1, στοιχείο β', παράρτημα Γ, ως «εμπορική χρήση» νοείται η μεταφορά προσώπων επ' αμοιβή ή η βιομηχανική ή εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων, επ' αμοιβή ή όχι⁵. Σύμφωνα με το άρθρο 1, στοιχείο γ', παράρτημα Γ, ως «ιδιωτική χρήση» νοείται η «χρησιμοποίηση από τον ενδιαφερόμενο αποκλειστικά για προσωπική χρήση, εξαιρέσει κάθε εμπορικής χρήσης»⁶.

B — Το δίκαιο της Ένωσης

1. Ο τελωνειακός κώδικας

6. Το άρθρο 137 του τελωνειακού κώδικα θεσπίζει καθεστώς απαλλαγής από τελωνειακούς δασμούς για την προσωρινή εισαγωγή εμπορευμάτων στο έδαφος της Ένωσης.

7. Οι όροι απαλλαγής υπό το καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής έχουν καθοριστεί με τον κανονισμό εφαρμογής, σύμφωνα με το άρθρο 141 του τελωνειακού κώδικα.

8. Το άρθρο 204, παράγραφος 1, στοιχείο α', του τελωνειακού κώδικα ορίζει ότι τελωνειακή οφειλή γεννάται από τη μη εκτέλεση μιας από τις υποχρεώσεις τις οποίες συνεπάγεται η χρησιμοποίηση του σχετικού τελωνειακού καθεστώτος υπό το οποίο έχει τεθεί το εμπόρευμα.

2. Ο κανονισμός εφαρμογής

9. Από τον συνδυασμό των άρθρων 232 και 233 του κανονισμού εφαρμογής προκύπτει ότι τα «μεταφορικά μέσα που αναφέρονται στα άρθρα 556 έως 561» πρέπει να θεωρούνται ότι διασαφίζονται για προσωρινή εισαγωγή απλώς και μόνο λόγω διελεύσεως των συνόρων του τελωνειακού εδάφους της Ένωσης.

4 — Απόφαση 93/329/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 1993, που αφορά τη σύναψη της σύμβασης για την προσωρινή εισαγωγή και την αποδοχή των παραρτημάτων της (ΕΕ L 130, σ. 1).

5 — Σύμφωνα με το αγγλικό κείμενο: «the transport of persons for remuneration or the industrial or commercial transport of goods, whether or not for remuneration», και σύμφωνα με το γαλλικό κείμενο: «l'acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux».

6 — Σύμφωνα με το αγγλικό κείμενο: «the transport exclusively for personal use of the person concerned excluding commercial use», και σύμφωνα με το γαλλικό κείμενο: «l'utilisation par l'intéressé exclusivement pour son usage personnel, à l'exclusion de tout usage commercial».

10. Το κεφάλαιο 5 του τίτλου III του τμήματος II του κανονισμού εφαρμογής επιγράφεται «Προσωρινή εισαγωγή». Το τμήμα 2 του κεφαλαίου αυτού έχει τον τίτλο «Όροι που διέπουν τη συνολική απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς». Το τμήμα 2 διαιρείται στη συνέχεια σε 7 υποτμήματα, σε καθένα από τα οποία απαριθμούνται διαφορετικά είδη εμπορευμάτων εν δυνάμει επιλέξιμων για απαλλαγή. Το υποτμήμα 1 του τμήματος 2 έχει τον τίτλο «Μεταφορικά μέσα» και περιλαμβάνει τα άρθρα 555 έως 562. Το άρθρο 555, παράγραφος 1, διαλαμβάνει τους ακόλουθους ορισμούς:

«(1) Για τους σκοπούς του παρόντος υποτμήματος, νοούνται ως:

- α) “εμπορική χρήση”: η χρησιμοποίηση μεταφορικού μέσου για τη μεταφορά προσώπων εξ επαχθούς αιτίας ή η βιομηχανική ή εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων, έστω και εξ επαχθούς αιτίας·
- β) “ιδιωτική χρήση”: κάθε άλλη χρήση μεταφορικού μέσου πλην της εμπορικής·
- γ) “εσωτερική κυκλοφορία”: η μεταφορά προσώπων που επιβιβάζονται ή εμπορευμάτων που φορτώνονται στο εσωτερικό του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας για να αποβιβάστούν ή να εκφορτωθούν εντός αυτού του εδάφους.»

11. Το άρθρο 558, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής προβλέπει τα εξής:

«(1) Πλήρης απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς παραχωρείται για μέσα οδικής, σιδηροδρομικής, αεροπορικής, θαλάσσιας και εσωτερικής πλωτής μεταφοράς, όταν αυτά:

- α) είναι ταξινομημένα εκτός τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας στο όνομα προσώπου εγκατεστημένου εκτός αυτού του εδάφους. Εντούτοις, εάν τα μεταφορικά μέσα δεν είναι ταξινομημένα, η ανωτέρω προϋπόθεση μπορεί να θεωρηθεί ότι πληρούται, όταν αυτά ανήκουν σε πρόσωπα εγκατεστημένα εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας·
- β) χρησιμοποιούνται από πρόσωπο εγκατεστημένο εκτός αυτού του εδάφους, με την επιφύλαξη των άρθρων 559, 560 και 561· και
- γ) στην περίπτωση εμπορικής χρήσης και με εξαίρεση τα μέσα σιδηροδρομικής μεταφοράς, χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μεταφορές που αρχίζουν ή τελειώνουν εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας. Εντούτοις, είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται για εσωτερική κυκλοφορία, εφόσον αυτό προβλέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα των μεταφορών και ιδίως από αυτές που διέπουν τους όρους πρόσβασης και εκτέλεσης των μεταφορών.»

III – Πραγματικά περιστατικά, διαδικασία και προδικαστικά ερωτήματα

12. Η Fuchs είναι επιχείρηση εκτελέσεως πτήσεων και συντηρήσεως. Εδρεύει στην Ελβετία, εντούτοις είναι πιστοποιημένη και στη Γερμανία. Στο πλαίσιο της δραστηριότητάς της παρέχει (μεταξύ άλλων) υπηρεσίες στον τομέα των πτήσεων με ελικόπτερα, ιδίως εκπαιδευτικές πτήσεις και πτήσεις εξασκήσεως για ιδιώτες και επαγγελματίες χειριστές.

13. Το Hauptzollamt Lörrach (τελωνείο της πόλεως Lörrach, Γερμανία), με απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2009, χορήγησε στη Fuchs απαλλαγή από την υποχρέωση χρησιμοποίησης τελωνειακών αερολιμένων («Zollflugplatzzwang»), για δέκα λεπτομερώς προσδιοριζόμενα ελικόπτερα ταξινομημένα στην Ελβετία στο όνομα της Fuchs.

14. Κατά τα έτη 2009 και 2010, τα ελικόπτερα εισήλθαν στο τελωνειακό έδαφος της Ένωσης. Τον έλεγχο της πτήσεως είχε είτε εργαζόμενος στη Fuchs εκπαιδευτής πτήσεων είτε μαθητευόμενος χειριστής με τη συνοδεία εκπαιδευτή πτήσεων⁷, η δε προσγείωση γινόταν στον ειδικό αεροδιάδρομο Bremgarten (Γερμανία). Κατόπιν εισόδου στο τελωνειακό έδαφος της Ένωσης από την Ελβετία, έλαβαν χώρα εκπαιδευτικές πτήσεις. Οι πτήσεις άρχιζαν και τελείωναν στον ειδικό αεροδιάδρομο Bremgarten, χωρίς να εγκαταλείπεται το τελωνειακό έδαφος της Ένωσης. Ακολούθως τα ελικόπτερα απογειώνονταν εκ νέου από τον αερολιμένα Bremgarten κατευθυνόμενα προς στην Ελβετία.

15. Με απόφαση της 23ης Μαΐου 2011, το τελωνείο της πόλεως Lörrach ανακάλεσε την απαλλαγή της Fuchs από την υποχρέωση χρησιμοποίησης τελωνειακών αερολιμένων. Στη συνέχεια, καθόρισε το ύψος των δασμών που όφειλε η Fuchs για τα ελικόπτερα που χρησιμοποιήθηκαν κατά την εκπαίδευση.

16. Η τελωνειακή οφειλή της Fuchs γεννήθηκε λόγω παραβάσεως των υποχρεώσεων που απορρέουν από το καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής κατά το άρθρο 204, παράγραφος 1, στοιχείο α', του τελωνειακού κώδικα. Η Fuchs φέρεται ότι προέβη σε εμπορική χρήση των ελικοπτέρων, μολονότι δεν διέθετε αντίστοιχη άδεια.

17. Με απόφαση της 2ας Απριλίου 2012, το τελωνείο της πόλεως Lörrach απέρριψε ως αβάσιμη την ένσταση που υπέβαλε η Fuchs κατά της κοινοποίησης επιβολής δασμών. Η Fuchs άσκησε προσφυγή κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του Finanzgericht Baden-Württemberg (φορολογικό δικαστήριο Baden-Württemberg), το οποίο υπέβαλε την υπό κρίση αίτηση προδικαστικής αποφάσεως.

18. Στο πλαίσιο της προσφυγής της ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, η Fuchs υποστήριξε ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις πλήρους απαλλαγής της από εισαγωγικούς δασμούς κατά την προσωρινή εισαγωγή μεταφορικών μέσων. Ισχυρίστηκε ότι εν προκειμένω δεν έλαβε χώρα εμπορική χρήση κατά την έννοια του κανονισμού εφαρμογής, διότι οι πτήσεις δεν έγιναν «για τη μεταφορά προσώπων εξ επαχθούς αιτίας ή βιομηχανικής ή εμπορικής μεταφοράς εμπορευμάτων εξ επαχθούς ή άλλης αιτίας». Η αμοιβή που κατέβαλαν οι μαθητευόμενοι χειριστές καταβλήθηκε για την εκπαίδευση και όχι για τη μεταφορά.

19. Το τελωνείο της πόλεως Lörrach εκκινεί, αντιθέτως, από την άποψη ότι η Fuchs έκανε εμπορική χρήση των ελικοπτέρων. Και τούτο διότι, όπως ισχυρίζεται, έλαβε χώρα μεταφορά προσώπων εξ επαχθούς αιτίας. Προς στήριξη της απόψεως αυτής, προβάλλει ότι η έννοια της μεταφοράς δεν πρέπει να περιορίζεται στις περιπτώσεις αλλαγής τόπου. Αντιθέτως, αυτή πρέπει να νοείται με γνώμονα το αν άτομα επιβαίνουν *του μεταφορικού μέσου*.

20. Υπό το πρίσμα της εν λόγω διαφωνίας επί της σημασίας του όρου «εμπορική χρήση», με διάταξη της 17ης Φεβρουαρίου 2015, που περιήλθε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 20 Φεβρουαρίου 2015, το Finanzgericht Baden-Württemberg αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει το άρθρο 555, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΟΚ) 2454/93 της Επιτροπής [...] για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του τελωνειακού κώδικα, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2286/2003 της Επιτροπής [...] την έννοια ότι και οι εξ επαχθούς αιτίας εκπαιδευτικές πτήσεις με ελικόπτερο, κατά τις οποίες επιβαίνουν του ελικοπτέρου ένας μαθητευόμενος χειριστής και ένας εκπαιδευτής πτήσεων, πρέπει να θεωρούνται ότι συνιστούν εμπορική χρήση μεταφορικού μέσου;»

7 — Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρέσχε το αιτούν δικαστήριο, τα ελικόπτερα ήταν διαμορφωμένα με τέτοιο τρόπο ώστε τόσο ο κυβερνήτης όσο και ο συγκυβερνήτης να μπορούν, ανεξάρτητα ο ένας από τον άλλο, να κυβερνήσουν το ελικόπτερο. Χρήση της δυνατότητας αυτής έγινε προφανώς σε όλες τις πτήσεις, ανάλογα με το επίπεδο της εκπαίδευσής.

21. Η Fuchs, η Επιτροπή καθώς και η Ιταλική Δημοκρατία κατέθεσαν γραπτές παρατηρήσεις στην υπό κρίση υπόθεση. Το καθού της κύριας δίκης τελωνείο της πόλως Löffach δεν κατέθεσε γραπτές παρατηρήσεις. Δεν ζητήθηκε να διεξαχθεί και δεν διεξήχθη επ' ακροατηρίου συζήτηση.

IV – Εκτίμηση

A — Εισαγωγή

22. Το Δικαστήριο ερωτάται, κατ' ουσίαν, αν η εκπαιδευτική πτήση εμπίπτει στον όρο «εμπορική χρήση» κατά την έννοια του άρθρου 555, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής (βλ. τμήμα Β των παρούσων προτάσεων).

23. Η ερμηνεία του συγκεκριμένου όρου είναι αναγκαία προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσο στο πλαίσιο του αντίστοιχου υποτμήματος συντρέχουν οι προϋποθέσεις απαλλαγής της Fuchs από εισαγωγικούς δασμούς. Από το Δικαστήριο δεν ζητείται ρητώς να αποφανθεί επί του κατά πόσον η Fuchs είναι δυνητικώς επιλέξιμη για απαλλαγή. Τούτο αποτελεί ζήτημα το οποίο πρέπει εν τέλει να επιλύσει το εθνικό δικαστήριο. Ωστόσο, η εξέταση του όρου «εμπορική χρήση» αναπόφευκτα θα εγείρει ζητήματα αναφορικά με το πεδίο εφαρμογής της απαλλαγής από εισαγωγικούς δασμούς στις περιπτώσεις προσωρινής εισαγωγής «μεταφορικών μέσων». Επομένως, προκειμένου να δοθεί λυσιτελής απάντηση στο ερώτημα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο, κρίνεται σκόπιμο να εξεταστεί και το συγκεκριμένο ζήτημα (βλ. τμήμα Γ των παρούσων προτάσεων).

B — Το περιεχόμενο του όρου «εμπορική χρήση»

24. Η «εμπορική χρήση» ανήκει στους ορισμούς που διαλαμβάνονται στο υποτμήμα του κανονισμού εφαρμογής με αντικείμενο την πλήρη απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς για την προσωρινή εισαγωγή μεταφορικών μέσων. Σύμφωνα με το άρθρο 555, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής, ως «εμπορική χρήση» νοείται «η χρησιμοποίηση μεταφορικού μέσου για τη μεταφορά προσώπων εξ επαχθούς αιτίας»⁸.

25. Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η σημασία και το περιεχόμενο μιας έννοιας πρέπει να καθορίζονται σύμφωνα με το σύνηθες νόημά της στην καθημερινή γλώσσα, λαμβανομένου υπόψη του πλαισίου εντός του οποίου αυτή χρησιμοποιείται και των σκοπών που επιδιώκει η ρύθμιση στην οποία εντάσσεται⁹.

26. Όπως και αν ερμηνευθεί, η έννοια «μεταφορικά μέσα» καταλαμβάνει προφανώς και τα ελικοπτερά¹⁰. Τον πυρήνα του προδικαστικού ερωτήματος συνιστά, επομένως, το ζήτημα κατά πόσον η Fuchs χρησιμοποιεί τα ελικοπτερά «για τη μεταφορά προσώπων εξ επαχθούς αιτίας».

8 — Όπως υπογράμμισε το αιτούν δικαστήριο στο σημείο 14 της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως, το υπόλοιπο μέρος του ορισμού, «[...] ή η βιομηχανική ή εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων, έστω και εξ επαχθούς αιτίας», δεν είναι κρίσιμο στην υπό κρίση υπόθεση. Συμφωνώ με αυτή την άποψη.

9 — Βλ., στο πεδίο των δασμών, απόφαση Digitalnet κ.λπ. (C-320/11, C-330/11, C-382/11 και C-383/11, EU:C:2012:745, σκέψη 38).

10 — Εξάλλου, σαφώς εμπίπτει στον ορισμό της έννοιας που εισάγεται στο άρθρο 1, στοιχείο α', παράρτημα Γ, της Συμβάσεως της Κωνσταντινουπόλεως, ο οποίος καλύπτει «κάθε σκάφος [...] συμπεριλαμβανομένων [...] των] aircraft».

27. Ως προκαταρκτική παρατήρηση, αυτό καθαυτό το γεγονός ότι οι εκπαιδευτικές πτήσεις εκκινούν και ολοκληρώνονται στον ίδιο αερολιμένα είναι προφανές ότι δεν τις αποκλείει από την έννοια της «μεταφοράς προσώπων». Οσάκις εκπαιδευτικές πτήσεις λαμβάνουν χώρα, υπάρχει «μεταφορά» με κάποια έννοια, αφής στιγμής ορισμένοι άνθρωποι μετακινούνται. Επιβεβαιώνοντας τα ανωτέρω, η νομολογία του Δικαστηρίου παρέχει παραδείγματα κυκλικών δρομολογίων που θεωρούνται ότι εμπίπτουν στο πεδίο της πολιτικής των μεταφορών¹¹. Στο πλαίσιο των δασμολογικών κατατάξεων θα μπορούσε να γίνει κατ' αναλογία παραπομπή στις υποθέσεις αυτές.

28. Ομοίως, σε αντίθεση με τα επιχειρήματα που προέβαλαν η Fuchs και η Επιτροπή στις γραπτές τους παρατηρήσεις, το γεγονός ότι έλεγχο του αεροσκάφους έχουν εναλλάξ τόσο ο εκπαιδευτής πτήσεων όσο και ο μαθητευόμενος χρήστης, αμφότεροι μέλη του πληρώματος, προφανώς δεν αποκλείει την υπάρξη μεταφοράς. Η περίπτωση αυτή θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ιδιάζουσα, ωστόσο, και πάλι γεγονός παραμένει ότι κάποιοι άνθρωποι «μεταφέρονται» υπό την έννοια ότι μετακινούνται¹².

29. Εντούτοις, ακόμη και με μια αμιγώς γραμματική ερμηνεία, ο όρος «μεταφορά προσώπων εξ επαχθούς αιτίας» δεν φαίνεται να καλύπτει την περίπτωση των πραγματικών περιστατικών της παρούσας υποθέσεως. Αμοιβή δίδεται μιν, πλην όμως καταβάλλεται συγκεκριμένα ως αντάλλαγμα για την εκπαιδευτική πτήση. Τούτο σημαίνει, με άλλα λόγια, ότι πρόκειται για «εκπαίδευση προσώπων επ' αμοιβή». Η «μεταφορά» είναι απόρροια απλώς της εκπαίδευσης.

30. Να επισημανθεί, επίσης, ότι ο εκπαιδευόμενος κυβερνήτης (τουτέστιν το πρόσωπο που καταβάλλει την αμοιβή) είναι ο ίδιος που κάνει τη «μεταφορά» για ένα μέρος ή, ενδεχομένως, για ολόκληρη τη διάρκεια του μαθήματος. Τούτο μπορεί να γίνει καλύτερα κατανοητό αν παρομοιασθούν οι εκπαιδευτικές πτήσεις με τα μαθήματα οδηγήσεως αυτοκινήτου. Οσάκις γίνεται λόγος για μαθήματα οδηγήσεως αυτοκινήτου, ουδείς εκλαμβάνει τα συγκεκριμένα μαθήματα, σύμφωνα με το σύνθημα νόημά των λέξεων αυτών στην καθημερινή γλώσσα, ως «μεταφορά προσώπων εξ επαχθούς αιτίας», αλλά ως «εκπαίδευση ατόμων επ' αμοιβή». Τούτο ακριβώς συμβαίνει με τις εκπαιδευτικές πτήσεις.

31. Οι υπηρεσίες πτητικής εκπαίδευσης, όπως οι παρεχόμενες από τη Fuchs, δεν εμπίπτουν, επομένως, στην έννοια «εμπορική χρήση» του άρθρου 555, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής.

32. Η γραμματική ερμηνεία διατάξεως του δικαίου της Ένωσης θα πρέπει να αξιολογείται υπό το πρίσμα του οικείου νομικού πλαισίου και του οικείου σκοπού οσάκις το γράμμα της διατάξεως δεν είναι σαφές¹³. Στην υπό κρίση υπόθεση, το γράμμα είναι, κατά τη γνώμη μου, αρκούντως σαφές και μη διφορούμενο. Πάντως, κατά το μέτρο που θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι εναπομένει κάποιο στοιχείο αμφιβολίας, η συστηματική και τελολογική ερμηνεία του άρθρου 555, παράγραφος 1, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι ο όρος «εμπορική χρήση» πρέπει να ερμηνευτεί υπό την έννοια ότι, προκειμένου η χρήση να είναι εμπορική, η μεταφορά πρέπει να είναι ο πρωταρχικός σκοπός της εξ επαχθούς αιτίας παρεχόμενης υπηρεσίας.

11 — Απόφαση Neukirchinger (C-382/08, EU:C:2011:27, σκέψη 19) και προτάσεις του γενικού εισαγγελέα P. Mengozzi στην υπόθεση Neukirchinger (C-382/08, EU:C:2010:498, σημεία 25-30): απόφαση Alpina River Cruises and Nicko Tours (C-17/13, EU:C:2014:191, σκέψη 29). Βλ., επίσης, προτάσεις γενικού εισαγγελέα M. Szpunar στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις Trijber και Harmsen (C-340/14 και C-341/14, EU:C:2015:505, σημεία 30-34), ο οποίος συμπεριφέρει την άποψη ότι η έννοια της «μεταφοράς» δεν εξαρτάται από τη μετακίνηση από ένα σημείο Α προς ένα σημείο Β.

12 — Υπενθυμίζω ότι τούτο δεν υπονοεί κάποια εκτίμηση περί του αν η δραστηριότητα συνιστά υπηρεσία μεταφοράς. Βλ. «Εγχειρίδιο Εφαρμογής της Οδηγίας για τις Υπηρεσίες» της Επιτροπής. Το εν λόγω έγγραφο, το οποίο στερείται δεσμευτικής ισχύος, υπογραμμίζει ότι η εξαίρεση των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά [στο εξής: οδηγία σχετικά με τις υπηρεσίες (ΕΕ L 376, σ. 36)], «δεν καλύπτει τις υπηρεσίες που δεν είναι μεταφορικές υπηρεσίες καθεαυτές, όπως οι υπηρεσίες των σχολών οδηγίας [...]».

13 — Αποφάσεις EKT κατά Γερμανίας (C-220/03, EU:C:2005:748, σκέψη 31) και Carboni e derivati (C-263/06, EU:C:2008:128, σκέψη 48).

33. Όσον αφορά το ιστορικό θεσπίσεως της συγκεκριμένης διατάξεως, είναι διαφωτιστικός ο τρόπος με τον οποίο το περιεχόμενο του όρου «εμπορική χρήση» έχει μεταβληθεί με την πάροδο του χρόνου.

34. Αρχικώς χρησιμοποιούνταν ο όρος «επαγγελματική χρήση». Ως τέτοια νοούνταν «η χρησιμοποίηση μεταφορικού μέσου για την άμεση άσκηση αμειβόμενης ή κερδοσκοπικής δραστηριότητας»¹⁴. Εν συνεχεία, ο όρος αυτός αντικαταστάθηκε από τον όρο «εμπορική χρήση», ο οποίος νοούνταν ως «η χρησιμοποίηση μεταφορικού μέσου για τη μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων εξ επαχθούς αιτίας ή στο πλαίσιο της οικονομικής δραστηριότητας μιας επιχείρησης»¹⁵. Είναι σαφές ότι αμφότεροι οι ορισμοί αυτοί θα κάλυπταν το είδος πτητικής εκπαιδευτικής δραστηριότητας που παρέχει η Fuchs.

35. Ο ορισμός, ωστόσο, της έννοιας «εμπορική χρήση» περιορίστηκε στη συνέχεια με τον κανονισμό 2286/2003 και έλαβε τη μορφή του νυν άρθρου 555, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής (ο οποίος και είχε εφαρμογή κατά τον κρίσιμο χρόνο). Τούτο έγινε με ρητό σκοπό ο συγκεκριμένος ορισμός να είναι συμβατός με τον ορισμό του όρου «εμπορική χρήση» της Συμβάσεως της Κωνσταντινουπόλεως¹⁶.

36. Ως εκ τούτου, πριν από τις τροποποιήσεις που επέφερε ο κανονισμός 2286/2003, στην έννοια «εμπορική χρήση» ενέλιπταν τριών ειδών καταστάσεις:

- «χρησιμοποίηση μεταφορικού μέσου για τη μεταφορά προσώπων [...] εξ επαχθούς αιτίας»·
- «χρησιμοποίηση μεταφορικού μέσου για τη μεταφορά [...] εμπορευμάτων εξ επαχθούς αιτίας»·
- «χρησιμοποίηση μεταφορικού μέσου [...] στο πλαίσιο της οικονομικής δραστηριότητας μιας επιχείρησης».

37. Η τρίτη, γενικότερη κατηγορία κάλυπτε όλες τις χρήσεις μεταφορικών μέσων στο πλαίσιο επιχειρηματικής δραστηριότητας (α) εξ επαχθούς ή άλλης αιτίας και (β) ανεξαρτήτως του σκοπού της χρήσεως.

38. Αντιθέτως, κατόπιν των τροποποιήσεων που επέφερε ο κανονισμός 2286/2003, στην έννοια «εμπορική χρήση» ενέλιπταν μόνον:

- «η χρήση μεταφορικού μέσου για τη μεταφορά ατόμων εξ επαχθούς αιτίας»·
- «η χρήση μεταφορικού μέσου [...] για τη βιομηχανική ή εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων, εξ επαχθούς ή άλλης αιτίας».

39. Οι τροποποιήσεις απέκλεισαν πρωτίτως από το πεδίο εφαρμογής της έννοιας «εμπορική χρήση» την τρίτη, γενικότερη κατηγορία για τη «χρησιμοποίηση μεταφορικού μέσου [...] στο πλαίσιο της οικονομικής δραστηριότητας μιας επιχείρησης».

14 — Άρθρο 1, παράγραφος 2, στοιχείο δ', του κανονισμού (ΕΟΚ) 1855/89 του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1989, για το καθεστώς προσωρινής εισαγωγής των μεταφορικών μέσων (ΕΕ L 186, σ. 8).

15 — Κανονισμός (ΕΚ) 993/2001 της Επιτροπής, της 4ης Μαΐου 2001, για την τροποποίηση του κανονισμού 2454/93 (ΕΕ L 141, σ. 1). Βλ. άρθρο 1, παράγραφος 28, με το οποίο ο τίτλος ΙΙΙ του εν λόγω κανονισμού αντικαθίσταται (μεταξύ άλλων) με το άρθρο 555, παράγραφος 1. Επαλλήλως, θα μπορούσε ακόμη να προστεθεί ότι ο πρώτος κανονισμός εφαρμογής του 1993 περιείχε ίδιο ακριβώς ορισμό της έννοιας «εμπορική χρήση» με τον διαλαμβανόμενο στην τρέχουσα έκδοση του κανονισμού εφαρμογής (η πρώτη έκδοση του κανονισμού εφαρμογής θέσπιζε τον ορισμό της εν λόγω έννοιας στο άρθρο 670). Προκαλεί, ομολογουμένως, σύγχυση το γεγονός ότι ο ορισμός αυτός διευρύνθηκε προσωρινώς με τον κανονισμό 993/2001, προτού επανέλθει σε ισχύ ο αρχικός ορισμός, με τον κανονισμό 2286/2003, όπως διευκρινίζεται περαιτέρω στο σημείο 35 των παρούσων προτάσεων.

16 — Αιτιολογική σκέψη 12 του κανονισμού 2286/2003.

40. Επομένως, δύναται να συναχθεί ότι η απαλοιφή της γενικότατης αυτής κατηγορίας σήμαινε ότι η άνευ επαχθούς αιτίας μεταφορά προσώπων εξαιρείτο στο εξής από την έννοια «εμπορική χρήση». Ωστόσο, σε αντίθεση με τις υποδείξεις του αιτούντος δικαστηρίου, η απαλοιφή αυτή περιορίζει το πεδίο εφαρμογής της έννοιας «εμπορική χρήση» και με έναν ακόμη τρόπο, αναδεικνύοντας τον σκοπό της χρήσεως σε κρίσιμο παράγοντα (βλ. σημείο 37 των παρούσων προτάσεων).

41. Τούτο σημαίνει ότι η έννοια «εμπορική χρήση» δεν καλύπτει *κάθε* περίπτωση κατά την οποία ασκείται οικονομική δραστηριότητα ενέχουσα χρήση μεταφορικού μέσου και διενεργείται μεταφορά προσώπων υπό ευρεία έννοια. Ο ορισμός είναι στενότερος. Απαιτεί να λαμβάνεται υπόψη ο κύριος σκοπός της δραστηριότητας. Ως εκ τούτου, αναφέρεται σε οικονομική δραστηριότητα *η οποία έχει ως κύριο σκοπό τη μεταφορά προσώπων*.

42. Ο κύριος σκοπός του είδους πτητικής εκπαιδεύσεως που παρέχει η Fuchs σαφώς *δεν* είναι η μεταφορά προσώπων. Όπως ακριβώς συμβαίνει στην περίπτωση των μαθημάτων οδήγησης, ο κύριος σκοπός της ασκήσεως και η παροχή για την οποία οφείλεται αμοιβή είναι η εκπαίδευση. Η μεταφορά είναι απλώς μια συνέπεια. Ως εκ τούτου, το είδος πτητικής εκπαιδεύσεως που παρέχει η Fuchs *δεν* εμπίπτει στην έννοια «εμπορική χρήση».

43. Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, προτείνω την εξής απάντηση στο ερώτημα που υπέβαλε το εθνικό δικαστήριο: εξ επαχθούς αιτίας εκπαιδευτικές πτήσεις με ελικόπτερο κατά τις οποίες επιβαίνουν του ελικοπτέρου ένας μαθητευόμενος χειριστής και ένας εκπαιδευτής πτήσεων *δεν* θεωρούνται ότι συνιστούν «εμπορική χρήση» μεταφορικού μέσου κατά την έννοια του άρθρου 555, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού εφαρμογής.

Γ — Άρθρο 558, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής

1. Εισαγωγή

44. Το άρθρο 555, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής εισάγει σειρά ορισμών. Ωστόσο, οι ουσιαστικές *προϋποθέσεις* απαλλαγής από εισαγωγικούς δασμούς θεσπίζονται στα άρθρα 556 επ. Σε ορισμένες μόνον από τις προϋποθέσεις αυτές χρησιμοποιούνται, άλλωστε, μία ή περισσότερες έννοιες εκ των οριζόμενων στο άρθρο 555, παράγραφος 1.

45. Το εθνικό δικαστήριο δεν έχει υποβάλει ρητώς κάποιο ερώτημα ως προς την ερμηνεία του άρθρου 558, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής. Το κατά πόσον πληροί όντως ή όχι η Fuchs τις προϋποθέσεις απαλλαγής στο πλαίσιο της συγκεκριμένης διατάξεως αποτελεί ζήτημα το οποίο απόκειται στο εθνικό δικαστήριο να κρίνει, έχοντας πλήρη γνώση των ειδικότερων πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως.

46. Εντούτοις, προκειμένου να δοθεί λυσιτελής απάντηση στο εθνικό δικαστήριο, κρίνεται πράγματι αναγκαίο να εξεταστεί το γενικό πεδίο ισχύος του άρθρου 558, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής¹⁷. Την εξέταση αυτή υπαγορεύει εν μέρει και το γεγονός ότι η Επιτροπή έχει υποβάλει επ' αυτού λεπτομερείς γραπτές παρατηρήσεις.

2. Απαλλαγή υπό το καθεστώς του άρθρου 558, παράγραφος 1

47. Το άρθρο 558, παράγραφος 1, στοιχεία α', β' και γ', θέτει τρεις προϋποθέσεις απαλλαγής για προσωρινή εισαγωγή μεταφορικών μέσων. Σε μία μόνον από τις τρεις αυτές προϋποθέσεις — άρθρο 558, παράγραφος 1, στοιχείο γ' — γίνεται αναφορά στην «εμπορική χρήση».

17 — Βλ. συναφώς, για παράδειγμα, απόφαση AIFA και Ministero della Salute (C-452/14, EU:C:2015:644, σκέψεις 33 και 34).

48. Σύμφωνα με το άρθρο 558, παράγραφος 1, στοιχείο γ', οσάκις μεταφορικά μέσα χρησιμοποιούνται για εμπορικό σκοπό, απαλλαγή παραχωρείται κατά κανόνα μόνον για «μεταφορές που αρχίζουν ή τελειώνουν εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας». Ωστόσο, δεν πρόκειται για αναγκαία προϋπόθεση που θα έπρεπε να πληρούνται υποχρεωτικώς προκειμένου η εισαγωγή να είναι επιλέξιμη για *οποιαδήποτε* από τις απαλλαγές του άρθρου 558, παράγραφος 1. Ο εν λόγω περιορισμός εφαρμόζεται αποκλειστικά στις συγκεκριμένες περιπτώσεις που εμπίπτουν στο στοιχείο γ', τουτέστιν στις περιπτώσεις «εμπορικής χρήσεως» μεταφορικών μέσων. Με άλλα λόγια, απαλλαγή υπό το καθεστώς του άρθρου 558, παράγραφος 1, δύναται να παραχωρείται εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις των στοιχείων α' και β', δίχως το στοιχείο γ' να ασκεί επιρροή σε μια τέτοια περίπτωση.

49. Για τους λόγους που παρατέθηκαν ανωτέρω στο τμήμα IV, υπό Β, των παρουσών προτάσεων, το είδος εκπαιδευτικής δραστηριότητας που παρέχει η Fuchs δεν εμπίπτει στην έννοια «εμπορική χρήση». Ως εκ τούτου, το γεγονός ότι οι δραστηριότητες αυτές δεν «αρχίζουν ή τελειώνουν [κατ' ανάγκην] εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας» δεν είναι καθοριστικό προκειμένου να κριθεί η επιλεξιμότητά τους για απαλλαγή υπό το καθεστώς του άρθρου 558, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής.

50. Στις γραπτές παρατηρήσεις της, η Επιτροπή διατείνεται ότι οι εκπαιδευτικές πτήσεις δεν πρέπει να θεωρούνται ότι συνιστούν «εμπορική χρήση» μεταφορικού μέσου. Στη συνέχεια, ωστόσο, προβάλλει σε ένα δεύτερο στάδιο ότι οι εκπαιδευτικές πτήσεις δεν δύνανται, παρά ταύτα, να πληρούν τις προϋποθέσεις απαλλαγής υπό το καθεστώς του άρθρου 558, παράγραφος 1. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι τούτο οφείλεται κατ' ουσίαν στο γεγονός ότι ο κύριος σκοπός των εκπαιδευτικών πτήσεων που διενεργεί η Fuchs δεν είναι η μεταφορά εμπορευμάτων ή προσώπων.

51. Για τους λόγους που εκτέθηκαν ήδη, συμμερίζομαι το πρώτο από τα επιχειρήματα αυτά. Ωστόσο, διαφωνώ με την ερμηνεία της Επιτροπής όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 558, παράγραφος 1, για τους ακόλουθους λόγους.

52. Η Επιτροπή προβάλλει ότι η απαλλαγή υπό το καθεστώς του άρθρου 558, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής αφορά αποκλειστικώς περιπτώσεις στις οποίες μεταφορικά μέσα χρησιμοποιούνται *για μεταφορές* (κάτι το οποίο, όπως συμπεραίνει, δεν συμβαίνει εν προκειμένω).

53. Συναφώς, η Επιτροπή διατείνεται ότι οι πολυάριθμοι ορισμοί του άρθρου 555, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής υποδηλώνουν στο σύνολό τους ότι τα μεταφορικά μέσα χρησιμοποιούνται ειδικώς για μεταφορές. Κατ' επέκταση, απαλλαγή θα πρέπει να παραχωρείται οσάκις ο σκοπός της κρίσιμης δραστηριότητας είναι η μεταφορά. Κατά την Επιτροπή, το συμπέρασμα αυτό επιρρωννύεται έτι περαιτέρω από την εισαγωγική περίοδο του άρθρου 558, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής. Τέλος, η Επιτροπή επικαλείται την υπόθεση *Siig* προς στήριξη του ισχυρισμού ότι απαλλαγή για προσωρινή εισαγωγή παραχωρείται μόνον όταν πραγματοποιείται *συγκεκριμένη μεταφορά*¹⁸.

54. Δεν θεωρώ πειστικά τα συγκεκριμένα επιχειρήματα.

55. Πρώτον, ουδόλως περιορίζεται ρητώς η δυνατότητα παροχής απαλλαγής για προσωρινή εισαγωγή μεταφορικού μέσου στις περιπτώσεις και μόνον όπου μεταφορικό μέσο χρησιμοποιείται ειδικώς για μεταφορές. Το άρθρο 558, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής δεν προβλέπει τέτοιον περιορισμό. Εξάλλου, δεν διαλαμβάνεται ούτε σε κάποιον από τους πολυάριθμους λόγους πλήρους απαλλαγής που απαριθμούνται στα άρθρα 556 έως 561 του κανονισμού εφαρμογής. Ούτε, άλλωστε, περιέχεται στη Σύμβαση της Κωνσταντινουπόλεως. Ειδικότερα, δεν απαντά στον ορισμό της έννοιας «μεταφορικά μέσα» του άρθρου 1, στοιχείο α', παράρτημα Γ, της Συμβάσεως.

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

56. Εύκολα θα μπορούσε, πάντως, να έχει εισαχθεί ένας τέτοιος ρητός και προσανατολισμένος στον σκοπό περιορισμός. Πράγματι, τέτοιου είδους περιορισμό περιλαμβάνει η πλειονότητα των υπόλοιπων λόγων απαλλαγής από εισαγωγικούς δασμούς σε περιπτώσεις προσωρινής εισαγωγής¹⁹.

57. Κατά την άποψή μου, αυτό και μόνον το γεγονός ότι τέτοιος ρητός περιορισμός ελλείπει συνιστά λόγο ικανό προς απόρριψη του επιχειρήματος που προβάλλει συναφώς η Επιτροπή. Τέτοιος περιορισμός δεν μπορεί, πάντως, ούτε να συναχθεί εμμέσως.

58. Η πρώτη περίοδος του άρθρου 558, παράγραφος 1, αναφέρεται σε «μέσα οδικής, σιδηροδρομικής, αεροπορικής, θαλάσσιας και εσωτερικής πλωτής μεταφοράς», δίχως κάποιον περιορισμό σχετικό με τη λειτουργία ή τον σκοπό. Τα στοιχεία α' και β' του άρθρου 558 είναι ομοίως ουδέτερα, καθώς διαλαμβάνουν αντικειμενικά κριτήρια, ήτοι το έδαφος ταξινομήσεως και εγκαταστάσεως. Το άρθρο 558, παράγραφος 1, στοιχείο γ', ουδόλως έχει εφαρμογή, με εξαίρεση τα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιούνται για «εμπορική χρήση».

59. Δεύτερον, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι οι *ορισμοί* που διαλαμβάνονται στο άρθρο 555, παράγραφος 1, προϋποθέτουν ότι τα μεταφορικά μέσα που μνημονεύονται εκεί χρησιμοποιούνται ειδικώς για μεταφορές (αντί, παραδείγματος χάριν, για εκπαιδευτικούς σκοπούς). Επ' αυτής της βάσεως, η Επιτροπή συνάγει ότι *απαλλαγή* για προσωρινή εισαγωγή μεταφορικών μέσων υπό το καθεστώς του άρθρου 558, παράγραφος 1, απαιτεί τα μεταφορικά αυτά μέσα να χρησιμοποιούνται ειδικώς για μεταφορές.

60. Δεν συμμερίζομαι την άποψη αυτή. Δεν πρέπει να συγχέονται ορισμοί και λόγοι απαλλαγής.

61. Το ευρύτατο συμπέρασμα που προτείνει η Επιτροπή απαιτεί στέρα αιτιολογημένες προκείμενες, ενώ τα στοιχεία στην υπό κρίση υπόθεση είναι, στην καλύτερη περίπτωση, αμφίβολης αποδεικτικής ισχύος.

62. Συναφώς, επισημαίνεται ότι:

- Όπως αναγνωρίζει και η Επιτροπή, μόνο δύο από τους τρεις ορισμούς του άρθρου 555, παράγραφος 1, διαλαμβάνουν κάποιον λειτουργικής υφής περιορισμό. Ο ορισμός της έννοιας «ιδιωτική χρήση», όμως, κανέναν. Είναι αλήθεια, επίσης, ότι ο ορισμός της έννοιας «ιδιωτική χρήση» στο αγγλικό κείμενο της Συμβάσεως της Κωνσταντινουπόλεως μπορεί να εκληφθεί ως λειτουργικός. Εντούτοις, τούτο δεν συμβαίνει με το γαλλικό κείμενο, το οποίο είναι ουδέτερο ως προς το σημείο αυτό.
- Ο ορισμός της έννοιας «μεταφορικά μέσα» της Συμβάσεως της Κωνσταντινουπόλεως είναι ουδέτερος ως προς τη λειτουργία²⁰. Αντιθέτως, σύμφωνα με την αρχική έκδοση του κανονισμού εφαρμογής, η έννοια «μεταφορικό μέσο» νοείτο με έναν λειτουργικό τρόπο ως «κάθε μέσο που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά ατόμων ή εμπορευμάτων [...]»²¹ (η υπογράμμιση δική μου). Ωστόσο, στη συνέχεια, ο συγκεκριμένος ορισμός απαλείφθηκε²². Εάν ευσταθεί η άποψη της Επιτροπής, το επιχειρήμα της πρέπει λογικώς να έχει ισχύ για όλους τους λόγους απαλλαγής για προσωρινή εισαγωγή μεταφορικών μέσων (και όχι μόνο στο άρθρο 558, παράγραφος 1)²³.

19 — Βλ., για παράδειγμα, άρθρο 563 του κανονισμού εφαρμογής «για αθλητικούς σκοπούς»: άρθρο 566 του κανονισμού εφαρμογής «προορίζεται για διαγνωστικούς ή θεραπευτικούς»: άρθρο 568 του κανονισμού εφαρμογής «προς παρουσίαση πριν από τη διάθεσή τους στο εμπόριο»: και άρθρο 569 του κανονισμού εφαρμογής «με σκοπό να χρησιμοποιηθούν ως επαγγελματικός εξοπλισμός».

20 — Άρθρο 1, στοιχείο α', παράρτημα Γ, της Συμβάσεως της Κωνσταντινουπόλεως.

21 — Άρθρο 670 αρχικής εκδόσεως του κανονισμού εφαρμογής. Για περισσότερες επεξηγήσεις βλ. υποσημείωση 15 των παρουσών προτάσεων.

22 — Είναι αμφισβητήσιμο κατά πόσον ο περιορισμός αυτός θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι είναι συμβατός με τον ουδέτερο ορισμό που απαντά στη Σύμβαση της Κωνσταντινουπόλεως (βλ. ανωτέρω σε σχέση με τον ορισμό της έννοιας «εμπορική χρήση», ο οποίος τροποποιήθηκε για τον ίδιο ακριβώς λόγο).

23 — Με σαφήνεια διατυπώνεται ότι οι ορισμοί του άρθρου 555, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής εφαρμόζονται σε ολόκληρο το υποκείμενο όπου διαλαμβάνονται.

63. Τρίτον και τελευταίον, δεν συμμερίζομαι την ερμηνεία της αποφάσεως Siig της οποίας υπεραμύνεται η Επιτροπή.

64. Η υπόθεση Siig είχε ως αντικείμενο την οδική μεταφορά εμπορευμάτων. Καθό μέτρο σχετίζεται με την παρούσα δίκη, τα εμπορεύματα μεταφέρονταν από ένα όχημα στο τελωνειακό έδαφος της Ένωσης και στη συνέχεια εκφορτώνονταν και φορτώνονταν σε άλλο όχημα και μεταφέρονταν εκτός των ορίων της Ένωσης. Απαλλαγή αξιώθηκε επί τη βάσει ότι επρόκειτο για «εμπορική χρήση» λόγω μεταφοράς που άρχιζε ή τελείωνε εκτός του τελωνειακού εδάφους της Ένωσης (αν και χρησιμοποιούνταν δύο διαφορετικά οχήματα).

65. Το Δικαστήριο θεώρησε ότι σε τέτοιες περιπτώσεις δεν μπορούσε να ζητηθεί απαλλαγή. Έκρινε συναφώς ότι «η δυνατότητα υπαγωγής στο καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής αποτελεί άμεση συνάρτηση της μέσω του εμπλεκόμενου οχήματος πραγματοποίησης μιας συγκεκριμένης μεταφοράς, δηλαδή μεταφοράς κατά την οποία το ως άνω όχημα και τα μεταφερόμενα εμπορεύματα ή άτομα διασχίζουν τα εξωτερικά σύνορα της Κοινότητας»²⁴.

66. Η Επιτροπή φαίνεται να αντλεί από τα ανωτέρω το συμπέρασμα ότι κάθε απαλλαγή για προσωρινή εισαγωγή απαιτεί «πραγματοποίηση μιας συγκεκριμένης μεταφοράς» (και όχι για παράδειγμα, μια εκπαιδευτική λειτουργία). Τούτο αποτελεί, θεωρώ, εσφαλμένη ερμηνεία της αποφάσεως Siig. Στην απόφαση Siig, το Δικαστήριο απαίτησε όντως την «πραγματοποίηση μιας συγκεκριμένης μεταφοράς». Τούτο, ωστόσο, οφείλεται στο γεγονός ότι ένας από τους όρους για την χορήγηση απαλλαγής στην υπόθεση εκείνη ήταν ότι πρόκειται για μεταφορά «η οποία αρχίζει ή περατώνεται εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας»²⁵.

67. Επιπροσθέτως, υπό το καθεστώς του άρθρου 558, παράγραφος 1, κάτι τέτοιο θα απαιτείτο *μόνον* όταν η απαλλαγή αξιώνεται ειδικώς για «εμπορική χρήση»²⁶.

3. Συμπέρασμα επί του άρθρου 558, παράγραφος 1

68. Λαμβάνοντας υπόψη τους λόγους που εκτέθηκαν ανωτέρω, φρονώ ότι η απαλλαγή υπό το καθεστώς του άρθρου 558, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής για χρήσεις οι οποίες δεν συνιστούν «εμπορική χρήση» δεν περιορίζεται στις περιπτώσεις στις οποίες τα σχετικά μεταφορικά μέσα χρησιμοποιούνται ειδικώς για μεταφορά.

69. Τέλος, απόκειται στο εθνικό δικαστήριο να αποφασίσει κατά πόσον η Fuchs είναι εν προκειμένω επιλέξιμη για απαλλαγή. Προς τούτο, το εθνικό δικαστήριο πρέπει να τηρήσει τις γενικώς αρχές του δικαίου της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των αρχών της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και/ή των κεκτημένων δικαιωμάτων.

70. Σύμφωνα με τη διάταξη περί παραπομπής, η Fuchs αιτήθηκε και έλαβε απαλλαγή για προσωρινή εισαγωγή. Στη συνέχεια, η απαλλαγή ανακλήθηκε αναδρομικώς λόγω της φύσεως των δραστηριοτήτων της Fuchs και υπό το πρίσμα μιας συγκεκριμένης ερμηνείας των άρθρων 555 και 558 του κανονισμού εφαρμογής. Όπως υπογράμμισε η Επιτροπή, πολλοί άλλοι λόγοι απαλλαγής από αυτούς που απαριθμούνται στον κανονισμό εφαρμογής είναι πιθανότατα εξίσου κρίσιμοι, μολονότι δεν είναι σαφές αν και κατά πόσον η Fuchs πληροί τις προϋποθέσεις τους. Και πάλι, όλα τα ζητήματα αυτά απόκεινται στην κρίση του εθνικού δικαστηρίου.

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

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

26 — Πράγματι, όπως επισημάνθηκε ανωτέρω, η υπόθεση Siig αφορούσε επίσης «εμπορική χρήση».

V – Πρόταση

71. Υπό το φως όλων των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε το Finanzgericht Baden-Württemberg ως ακολούθως:

Εξ επαχθούς αιτίας εκπαιδευτικές πτήσεις με ελικόπτερο κατά τις οποίες επιβαίνουν του ελικοπτέρου ένας μαθητευόμενος χειριστής και ένας εκπαιδευτής πτήσεων δεν συνιστούν «εμπορική χρήση» μεταφορικού μέσου κατά την έννοια του άρθρου 555, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΟΚ) 2454/93 της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου 1993, για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του τελωνειακού κώδικα, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 2286/2003 της Επιτροπής, της 18ης Δεκεμβρίου 2003.