



Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ

М. ВОЕК

представено на 18 февруари 2016 година¹

Дело C-80/15

Robert Fuchs AG

срещу

Hauptzollamt Lörrach

(Преюдициално запитване, отправено от Finanzgericht Baden-Württemberg)

(Съд по финансови дела Баден-Вюртемберг, Германия)

„Митнически съюз и Обща митническа тарифа — Понятие за „търговска употреба“ на превозно средство — Включване на полети срещу заплащане с пилот инструктор“

I – Въведение

1. В настоящия случай жалбоподателят в главното производство, дружеството Robert Fuchs AG (наричано по-нататък „Fuchs“), временно внася от Швейцария на територията на Европейския съюз хеликоптери с цел да провежда учебни полети. Спорът пред националния съд се свежда до въпроса дали Fuchs може да иска временно освобождаване от плащането на вносни мита за тези хеликоптери.

2. Националният съд поставя в центъра на вниманието освобождаването от мита при временен внос на превозни средства. Основанието за освобождаване е предвидено в член 558, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 2454/93² на Комисията, който прилага Регламент (ЕИО) № 2913/92³ на Съвета (наричани по-нататък съответно „Регламентът за прилагане“ и „Митническият кодекс“).

3. За да установи дали на Fuchs може да бъде признато освобождаване, запитващата юрисдикция иска от Съда да тълкува значението на израза „търговска употреба“ по смисъла на член 555, параграф 1, буква а) от Регламента за прилагане. По-специално запитващата юрисдикция иска да установи дали понятието „търговска употреба“ обхваща осъществяваната от Fuchs дейност, а именно извършване на учебни полети.

¹ — Език на оригиналния текст: английски.

² — Регламент (ЕИО) № 2454/93 на Комисията от 2 юли 1993 година за определяне на разпоредби за прилагане на Регламент (ЕИО) № 2913/92 на Съвета от 12 октомври 1992 година за създаване на Митнически кодекс на Общността (ОВ L 253, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 7, стр. 3).

³ — Регламент (ЕИО) № 2913/92 на Съвета от 12 октомври 1992 година относно създаване на Митнически кодекс на Общността (ОВ L 302, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 5, стр. 58).

II – Правна уредба

A – Международно право

1. Истанбулската конвенция

4. Конвенцията за временния внос, сключена на 26 юни 1990 г. (наричана по-нататък „Истанбулската конвенция“), е приета с Решение 93/329/ЕИО на Съвета⁴. Съгласно член 34 от Истанбулската конвенция текстовете на английски и френски език са еднакво автентични.

5. В член 1, буква а) от приложение В към Истанбулската конвенция „превозни средства“ се определят като „всички плавателни съдове [...] кораби на въздушна възглавница, самолети, моторни пътни превозни средства [...] и подвижен железопътен състав [...]“. Определението за „търговско ползване“ в член 1, буква б) от това приложение е „превоз на хора срещу заплащане, както и производствен или търговски превоз на стоки, независимо дали е срещу заплащане“⁵. Съгласно буква в) от същия член „частно ползване означава: превоз изключително за лични цели от страна на въпросното лице, изключвайки търговско ползване“⁶.

Б – Право на Съюза

1. Митническият кодекс

6. Член 137 от Митническият кодекс предвижда процедура, посредством която може да се признае освобождаване от мита при временен внос на стоки в ЕС.

7. Условието за освобождаване при режим временен внос са определени в Регламента за прилагане в съответствие с член 141 от Митническият кодекс.

8. Съгласно член 204, параграф 1, буква а) от Митническият кодекс митническо задължение възниква при неизпълнение на задължения, произтичащи от ползването на съответния митнически режим.

2. Регламентът за прилагане

9. Член 232 във връзка с член 233 от Регламента за прилагане предвижда, че „транспортните средства, разгледани в членове от 556 до 561“, се считат за деклариращи за временен внос поради обстоятелството, че се пресича границата на митническата територия на Съюза.

4 — Решение 93/329/ЕИО на Съвета от 15 март 1993 година относно сключване на Конвенцията за временния внос и приемане на нейните приложения (ОВ L 130, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 5, стр. 211).

5 — В текста на английски език: „the transport of persons for remuneration or the industrial or commercial transport of goods, whether or not for remuneration“ и в текста на френски език: „l'acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux“.

6 — В текста на английски език: „the transport exclusively for personal use of the person concerned excluding commercial use“ и в текста на френски език: „l'utilisation par l'intéressé exclusivement pour son usage personnel, à l'exclusion de tout usage commercial“.

10. Глава 5 от дял III от част II от Регламента за прилагане е озаглавена „Временен внос“. Заглавието на раздел 2 от посочената глава е „Условия за пълно освобождаване от вносни митни сборове“. По-нататък раздел 2 се разделя на седем подраздела, като във всеки от тях са изброени различни видове стоки, които евентуално могат да се ползват от право на освобождаване. Подраздел 1 от раздел 2, озаглавен „Превозни средства“, включва членове 555—562. Член 555, параграф 1 съдържа следните определения:

„1 По смисъла на настоящия подраздел:

- а) „търговска употреба“ означава използването на превозни средства за превоз на хора срещу заплащане или промишленият или търговски превоз на стоки, независимо дали е срещу заплащане;
- б) „лична употреба“ означава различна от стопанската употреба на превозното средство;
- в) „вътрешно придвижване“ означава превоза на лица или стоки, качени или натоварени в митническата територия на Общността за доставка или разтоварване на място в границите на тази територия“.

11. Член 558, параграф 1 от Регламента за прилагане предвижда:

„1. Отпуска се пълно освобождаване от вносни митни сборове на превозни средства за превози по шосе, железници, въздух, море и вътрешен воден транспорт, когато:

- а) са регистрирани извън митническата територия на Общността на името на лице, установено извън тази територия; когато обаче превозно средство не е регистрирано, горното условие се счита за изпълнено, когато е собственост на лице, установено извън митническата територия на Общността;
- б) се използват от лице установено извън тази територия, с изключение на разпоредбите на членове 559, 560 и 561; и
- в) при търговска употреба, с изключение на средствата за железопътен транспорт, се използват изключително за превоз, който започва или приключва извън митническата територия на Общността; могат да бъдат използвани и за вътрешни превози, когато това е разрешено от действащите разпоредби в областта на превозите, и в частност тези по приема и дейности, свързани с превозите“.

III – Факти, производство и преюдициални въпроси

12. Fuchs е дружество, което извършва полети и поддръжка. Седалището му е в Швейцария, но е сертифицирано и в Германия. То предлага (наред с останалото) хеликоптерни услуги, по-специално учебни и тренировъчни полети за пилоти любители и за професионални пилоти.

13. С решение от 13 октомври 2009 г. Hauptzollamt Lörrach (митническа служба в Льорах, Германия) освобождава Fuchs от задължението за кацане на митническо летище („Zollflugplatzzwang“) на десет индивидуално изброени и регистрирани в Швейцария на името на Fuchs хеликоптери.

14. През 2009 г. и 2010 г. тези хеликоптери са влизали на митническата територия на ЕС. Хеликоптерите са били управлявани или от нает от Fuchs пилот инструктор, или от курсист в присъствието на пилот инструктор⁷ и са кацали на специалната летателна площадка в Бремгартен (Германия). След влизане по въздух в митническата територия на ЕС от Швейцария са извършвани учебни полети. Те са започвали и приключвали на специалната летателна площадка в Бремгартен, без да е напускана митническата територия на ЕС. Впоследствие хеликоптерите отново са отлитали от специалната летателна площадка в Бремгартен за Швейцария.

15. С решение от 23 май 2011 г. митническата служба в Льорах оттегля акта за освобождаване на Fuchs от задължението за кацане на митническо летище („Zollflugplatzzwang“). Впоследствие тя определя дължимите от Fuchs мита за използването на хеликоптерите за обучение.

16. Митническото задължение на Fuchs възникнало поради неизпълнението на задълженията, произтичащи от режима на временен внос съгласно член 204, параграф 1, буква а). Твърди се, че Fuchs е използвало хеликоптерите си с търговска цел, макар да нямало съответното разрешение за извършване на въздухоплавателна дейност.

17. С решение от 2 април 2012 г. митническата служба в Льорах отхвърля като неоснователна жалбата по административен ред на Fuchs срещу определените мита. Fuchs обжалва това решение пред Finanzgericht, Baden-Württemberg (Съд по финансови дела Баден-Вюртемберг), вследствие на което е отправено настоящото преюдициално запитване.

18. В жалбата си пред националния съд Fuchs твърди, че условията за пълно освобождаване от вносни мита при временен внос на превозни средства са изпълнени. То изтъква, че не е налице търговска употреба на хеликоптерите по смисъла на Регламента за прилагане, тъй като те не са били използвани „за превоз на хора срещу заплащане или за промишлен или търговски превоз на стоки, независимо дали е срещу заплащане“. Възнаграждението, плащано от курсистите, било за обучението, а не за превоза.

19. Митническата служба в Льорах от своя страна смята, че Fuchs е използвало хеликоптерите с търговска цел. Според нея са били превозвани хора срещу заплащане. Тя изтъква, че понятието за превоз не се свежда само до случаите на промяна на местонахождението. Въпросът бил по-скоро дали в *превозното средство* има хора.

20. С оглед на това разногласие относно смисъла на понятието „търговска употреба“, с определение от 17 февруари 2015 г., постъпило в секретариата на Съда на 20 февруари 2015 г., Finanzgericht, Baden-Württemberg (Съд по финансови дела Баден-Вюртемберг) решава да спре производството и да отправи до Съда следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли член 555, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕИО) № 2454/93 на Комисията [...] за определяне на разпоредби за прилагане на Митническия кодекс, в редакцията след измененията с Регламент (ЕО) № 2286/2003 на Комисията [...], да се тълкува в смисъл, че извършването на учебни полети с хеликоптер срещу заплащане, при участието на курсист и пилот инструктор, следва също да се счита за търговска употреба на превозно средство?“.

21. Писмени становища по настоящото дело представят Fuchs, Комисията и Италианската република. Митническата служба в Льорах, ответник в главното производство, не представя писмено становище. Страните не са поискали провеждане на устна фаза на производството и такава не е проведена.

⁷ — Според предоставената от запитващата юрисдикция информация хеликоптерите били екипирани така, че и пилотът, и вторият пилот да могат да управляват хеликоптера независимо един от друг. Тази възможност очевидно е била използвана при всички полети съобразно съответната учебна ситуация.

IV – Анализ

A – Въведение

22. От Съда по същество се иска да се произнесе по въпроса дали учебните полети попадат в обхвата на понятието „търговска употреба“ по смисъла на член 555, параграф 1 от Регламента за прилагане (вж. раздел Б по-долу).

23. Тълкуването на това понятие е важно, за да се прецени дали Fuchs отговаря на условията за освобождаване от мита съгласно посочения подраздел. От Съда не се иска да се произнесе изрично по въпроса дали Fuchs потенциално отговаря на условията за освобождаване. В крайна сметка националният съд е компетентен да прецени това. Анализът на понятието „търговска употреба“ обаче неизбежно ще засегне проблематиката, свързана с обхвата на освобождаването от мита при временен внос на „превозни средства“. За да се даде полезен отговор на отправения от запитващата юрисдикция въпрос, според мен е важно да се разгледа и този въпрос (вж. раздел В по-долу).

Б – Значение на понятието „търговска употреба“

24. Понятието „търговска употреба“ е сред понятията, определени в подраздела от Регламента за прилагане, който е посветен на пълното освобождаване от вносни митни сборове при временен внос на превозни средства. Член 555, параграф 1 от Регламента за прилагане гласи, че „търговска употреба“ означава използването на превозни средства за превоз на хора срещу заплащане [...]”⁸.

25. Според установената практика на Съда определянето на значението и обхвата на дадено понятие следва да се осъществява в съответствие с обичайното му значение в говоримия език, като се отчитат и контекстът, в който то се използва, и целите, преследвани от правната уредба, от която то е част⁹.

26. При тълкуване на понятието „превозни средства“ е естествено да се приеме, че то включва хеликоптерите¹⁰. Следователно същността на въпроса е дали Fuchs използва хеликоптерите „за превоз на хора срещу заплащане“.

27. Като предварителна бележка по този въпрос, обстоятелството, че учебните полети започват и приключват на едно и също място, очевидно не ги изключва от понятието „превоз на хора“. При извършването на учебни полети в известен смисъл е налице „превоз“, тъй като хората се придвижват. В потвърждение на това практиката на Съда съдържа примери за случаи, в които за пътувания с отиване и връщане се приема, че попадат в обхвата на транспортната политика¹¹. Пзоваване на тези дела е възможно по аналогия в контекста на тарифните класирания.

8 — Както отбелязва запитващата юрисдикция в точка 14 от акта за преюдициално запитване, останалата част от определението, а именно „[...] или промишленият или търговски превоз на стоки, независимо дали е срещу заплащане“, не е от значение за настоящото дело. Съгласен съм.

9 — Вж. в областта на митата решение Digitalnet и др. (C-320/11, C-330/11, C-382/11 и C-383/11, EU:C:2012:745, т. 38).

10 — Несъмнено то попада и в обхвата на определението на това понятие в член 1, буква а) приложение В от Истанбулската конвенция, което включва „всички плавателни съдове [...] включително [...] самолети“.

11 — Решение Neukirchinger (C-382/08, EU:C:2011:27, т. 19) и заключение на генералния адвокат Mengozzi по дело Neukirchinger (C-382/08, EU:C:2010:498, т. 25—30); решение Alpina River Cruises и Nicko Tours (C-17/13, EU:C:2014:191, т. 29). Вж. също заключението на генералния адвокат Szpunar по съединени дела Trijber и Harmsen (C-340/14 и C-341/14, EU:C:2015:505, т. 30—34), според което наличието на „транспорт“ не се определя от превозването от точка А до точка Б.

28. По същия начин, противно на изтъкнатите от Fuchs и Комисията в писмените им становища доводи, обстоятелството, че управлението на въздухоплавателното средство се прехвърля между курсиста и пилота инструктор, като и двамата са членове на екипажа, очевидно не изключва наличието на превоз. Това положение може да се разглежда като необичаен пример, но то не променя обстоятелството, че и в този случай хората се „превозват“ в смисъл, че се придвижват¹².

29. Очевидно все пак дори при чисто буквално тълкуване понятието „превоз на хора *срещу заплащане*“ не обхваща фактическите обстоятелства по настоящото дело. Действително е налице заплащане, но то се дължи конкретно срещу извършването на учебни полети. С други думи, налице е „*обучение на хора срещу заплащане*“. „Превозът“ е само последица от обучението.

30. Освен това отбелязвам, че курсистът пилот (т.е. лицето, което плаща) сам извършва „превоза“ през част от времето, а в действителност може би и през цялото времетраене на учебния полет. Това може да се разбере по-добре, ако учебните полети се разгледат като сходни с учебните часове за водачи на автомобили. Провеждането на учебни часове за водачи на автомобили не се възприема като „превоз на хора срещу заплащане“ в обичайния смисъл на това понятие, а по-скоро като „обучение на хора срещу заплащане“. Същото се отнася и за учебните полети.

31. Следователно учебните полети като предоставяните от Fuchs се изключват от понятието „търговска употреба“ по смисъла на член 555, параграф 1 от Регламента за прилагане.

32. Буквалното тълкуване на разпоредби от правото на Съюза следва да се преразгледа с оглед на контекста и целта единствено когато е налице двусмислие в текста¹³. По мое мнение в настоящия случай текстът е напълно ясен и недвусмислен. Доколкото все пак би могло да се счита, че съществува някакво двусмислие, систематичното и телеологично тълкуване на член 555, параграф 1 налагат извода, че понятието „търговска употреба“ следва да се тълкува в смисъл, че превозът трябва да бъде основната цел на заплащаната услуга.

33. Що се отнася до историческия контекст на разпоредбата, показателно е, че с течение на времето обхватът на определението на понятието „търговска употреба“ се е променил.

12 — Бих искал да подчертая, че това не предполага по никакъв начин преценка дали дейността представлява транспортна услуга. Срвн. „Ръководство за прилагане на Директивата за услугите“, изготвено от Комисията. В този документ, който няма правно обвързващ характер, се посочва, че изключването на транспортните услуги, предвидено в член 2, параграф 2, буква г) от Директива 2006/123/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2006 година относно услугите на вътрешния пазар (наричана „Директивата за услугите“; ОВ L 376, стр. 36; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 58, стр. 50), „не обхваща услуги, които не са транспортни услуги по същността си, като обучение на водачи на превозни средства [...]“.

13 — Решения ЕСВ/Германия (C-220/03, EU:C:2005:748, т. 31) и Carboni e derivati (C-263/06, EU:C:2008:128, т. 48).

34. Понятието, което се употребява първоначално, е „използване за служебни цели“. То се определя като „използване на превозни средства за прякото извършване на определена дейност срещу възнаграждение или финансова печалба“¹⁴. Впоследствие това понятие е заменено със „стопанска употреба“, което съгласно определението означава „използването на превозното средство за превоз на лица или стоки срещу заплащане или в рамките на стопанската дейност на предприятие“¹⁵. Несъмнено и двете определения биха обхванали и извършването на учебни полети като тези, осъществявани от Fuchs.

35. Впоследствие обаче обхватът на определението за „търговска употреба“ е стеснен с Регламент № 2286/2003 и сведен до сегашния текст (и приложим към релевантния момент) на член 555, параграф 1 от Регламента за прилагане. Това е направено с изричната цел да се постигне съответствие с определението за „търговска употреба“ в Истанбулската конвенция¹⁶.

36. Така преди измененията с Регламент (ЕО) № 2286/2003 понятието „търговска употреба“ обхваща три вида положения:

- „използването на превозното средство за превоз на лица [...] срещу заплащане“,
- „използването на превозното средство за превоз [...] на стоки срещу заплащане“,
- „използването на превозното средство [...] в рамките на стопанската дейност на предприятие“.

37. Третата, обща категория обхваща всички видове употреба на превозни средства в търговски контекст, а) независимо дали е срещу заплащане и б) независимо от целта на употребата.

38. За разлика от това след измененията с Регламент № 2286/2003 понятието „търговска употреба“ обхваща само:

- „използването на превозни средства за превоз на хора срещу заплащане“,
- „промишленият или търговски превоз на стоки, независимо дали е срещу заплащане“.

39. В резултат на измененията от обхвата на понятието „търговска употреба“ е премахната третата, обща категория, а именно „използването на превозното средство [...] в рамките на стопанската дейност на предприятие“.

40. От заличаването на тази обща категория следователно може да се направи изводът, че превозът на хора без заплащане е премахнат от понятието „търговска употреба“. Противно на твърдяното от запитващата юрисдикция обаче, заличаването стеснява обхвата на понятието „търговска употреба“ и в друг аспект, като прави целта на използването релевантен фактор (вж. точка 37 по-горе).

14 — Член 1, параграф 2, буква г) от Регламент (ЕИО) № 1855/89 от 14 юни 1989 година относно режима временен внос на транспортни средства (ОВ L 186, стр. 8).

15 — Регламент (ЕО) № 993/2001 на Комисията от 4 май 2001 година за изменение на Регламент (ЕИО) № 2454/93 (ОВ L 141, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 2, том 14, стр. 5). Вж. член 1, параграф 28, заменящ дял III от посочения регламент, който съдържа (наред с другото) член 555, параграф 1. От съображения за изчерпателност може да се добави, че в първоначалната редакция на Регламента за прилагане от 1993 г. се съдържа същото определение на понятието „търговска употреба“ както в настоящата редакция на този регламент (в първоначалната редакция определението е включено в член 670). Обърквашо е, че обхватът на това определение е временно разширен с Регламент № 993/2001, преди в крайна сметка първоначалната редакция на определението да се въведе отново с Регламент № 2286/2003, както е обяснено по-нататък в точка 35.

16 — Съображение 12 от Регламент № 2286/2003.

41. Това предполага, че понятието „търговска употреба“ не обхваща *всяко* положение, в което се осъществява стопанска дейност с превозни средства и се извършва превоз на хора в широк смисъл. Определението е по-тясно. То изисква да се вземе предвид основната цел на дейността. Поради тази причина то се отнася до стопанска дейност, *чиято основна цел е превозът на хора*.

42. Основната цел на учебните полети като извършваните от Fuchs без съмнение *не е* превозът на хора. Също както при учебните часове за водачи на автомобили основната цел на занятието и това, за което се плаща, е обучението. Превозът е само следствие. Ето защо учебните полети като извършваните от Fuchs *не* попадат в обхвата на понятието „търговска употреба“.

43. С оглед на гореизложеното предлагам на отправления от запитващата юрисдикция въпрос да се отговори по следния начин: извършването на учебни полети с хеликоптер срещу заплащане, при участието на курсист и пилот инструктор, не следва да се счита за „търговска употреба“ на превозно средство по смисъла на член 555, параграф 1, буква а) от Регламента за прилагане.

В – Член 558, параграф 1 от Регламента за прилагане

1. Въведение

44. Член 555, параграф 1 от Регламента за прилагане съдържа определения на редица понятия. Материалноправните *условия* за освобождаване от вносни митни сборове обаче са установени в член 556 и следващите. Всъщност само при някои от тези условия се използват едно или повече от понятията, определени в член 555, параграф 1.

45. Запитващата юрисдикция не е поискала изрично насоки относно тълкуването на член 558, параграф 1 от Регламента за прилагане. Дали в действителност Fuchs отговаря на условията за освобождаване съгласно посочената разпоредба следва да реши при пълно познаване на фактическата обстановка по делото националният съд.

46. Според мен обаче, за да се даде полезен отговор на националния съд, е необходимо да се разгледа общото приложно поле на член 558, параграф 1 от Регламента за прилагане¹⁷. Това се налага отчасти и поради обстоятелството, че Комисията е представила подробно становище по този въпрос.

2. Обхват на освобождаването съгласно член 558, параграф 1

47. В член 558, параграф 1, букви а)–в) се определят три условия за освобождаване при временен внос на превозни средства. Само в едно от тези три условия, съдържащо се в член 558, параграф 1, буква в), се споменава „търговска употреба“.

48. Съгласно член 558, параграф 1, буква в) при търговската употреба на превозни средства условията за освобождаване по принцип може да са налице само ако превозът „започва или приключва извън митническата територия на Общността“. Това обаче не е задължително условие, което трябва да бъде изпълнено, за да се признае *изобщо* освобождаване съгласно член 558, параграф 1. Това ограничение е приложимо единствено в специфичните случаи, предвидени в буква в), а именно случаите на „търговска употреба“ на превозни средства. С други думи, освобождаване по член 558, параграф 1 може да се признае, ако условията по букви а) и б) са изпълнени, без в случая буква в) да е релевантна.

17 — Вж. в този смисъл например решение AIFA и Ministero della Salute (C-452/14, EU:C:2015:644, т. 33 и 34).

49. Поради съображенията, изложени в раздел IV(Б) от настоящото заключение, обучителните дейности от вида на осъществяването от Fuchs *не* попадат в обхвата на понятието „търговска употреба“. Вследствие на това обстоятелството, че тези дейности невинаги „започват или приключват извън митническата територия на Общността“, не е решаващо, за да се признае, че те отговарят на условията за освобождаване по член 558, параграф 1 от Регламента за прилагане.

50. В писменото си становище Комисията изтъква, че учебните полети не представляват „търговска употреба“. Тя обаче посочва по-нататък, че при все това учебните полети не отговарят на условията за освобождаване съгласно член 558, параграф 1. Според Комисията и в двата случая главната причина за това е, че основната цел на извършването от Fuchs учебни полети *не* е превоз на стоки или хора.

51. С оглед на вече изложените съображения съм съгласен с първия от тези доводи. Не споделям обаче тълкуването на Комисията относно обхвата на член 558, параграф 1 поради следните причини.

52. Комисията поддържа, че освобождаването по член 558, параграф 1 от Регламента за прилагане се отнася единствено до положения, в които превозни средства се използват *с цел превоз* (а според нея в настоящият случай това не е така).

53. В това отношение Комисията поддържа, че всички определения в член 555, параграф 1 от Регламента за прилагане предполагат, че превозните средства се използват конкретно с цел превоз. По-общо, освобождаване трябва да се признава следователно единствено когато целта на съответната дейност е превоз. Според Комисията този извод се подкрепя и от уводното изречение на член 558, параграф 1 от Регламента за прилагане. Накрая, Комисията се позовава на решение *Siig* в подкрепа на твърдението, че освобождаване при временен внос се прилага единствено при извършване на *конкретна транспортна операция*¹⁸.

54. Не намирам тези доводи за убедителни.

55. Първо, освобождаването при временен внос на превозно средство не е изрично ограничено до положения, при които превозното средство се използва специално за превоз. В член 558, параграф 1 от Регламента за прилагане не е предвидено подобно ограничение. В действителност такова не се съдържа и в останалите основания за пълно освобождаване, посочени в членове 556—561 от Регламента за прилагане. Същото важи и за Истанбулската конвенция. Подобно ограничение не се предвижда по-специално в определенията за „транспортни средства“ в член 1, буква а) от приложение В към тази конвенция.

56. Все пак не би било трудно да се предвиди такова изрично, ориентирано към целта ограничение. Всъщност подобно ограничение е включено в повечето от останалите основания за освобождаване от вносни митни сборове при временен внос¹⁹.

57. Според мен сама по себе си липсата на такова изрично ограничение е достатъчна причина доводът на Комисията по този въпрос да се отхвърли. От съображения за изчерпателност все пак бих добавил, че такова ограничение не може да се изведе и имплицитно.

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

19 — Вж. например уточнението „за спортни прояви“ в член 563 от Регламента за прилагане; „ситуация свързана с диагностика или терапия“ в член 566 от Регламента за прилагане; „с цел представяне преди пускане на пазара“ в член 568 от Регламента за прилагане; и „с намерение да бъдат използвани като професионално оборудване“ в член 569 от Регламента за прилагане.

58. В първото изречение на член 558, параграф 1 се посочват „превозни средства за превози по шосе, железници, въздух, море и вътрешен воден транспорт“, без каквото и да било функционално или телеологично ограничение. Неутрален е и текстът на член 558, параграф 1, букви а) и б), в който се посочват обективни критерии, а именно място на регистрация и установяване. Член 558, параграф 1, буква в) изобщо не се прилага, освен в случаи на „търговска употреба“ на превозни средства.

59. Второ, според Комисията съдържащите се в член 555, параграф 1 *определения* предполагат, че споменатите в тази разпоредба превозни средства се използват специално с цел превоз (а не например за обучение). Въз основа на това Комисията прави извода, че *освобождаването* на превозни средства при временен внос съгласно член 558, параграф 1 изисква тези превозни средства да се използват специално за превоз.

60. Не съм съгласен с тези доводи. Не трябва да се смесват определенията и основанията за освобождаване.

61. Широкообхватният извод на Комисията изисква солидна обосновка, а доказателствата по настоящото дело в най-добрия случай не позволяват еднозначно тълкуване.

62. В това отношение отбелязвам следното:

- Както самата Комисия признава, само в две от трите определения в член 555, параграф 1 се съдържа някакво функционално ограничение. Случаят с определението за „лична употреба“ не е такъв. Вярно е, че определението за „частно ползване“ в текста на Истанбулската конвенция на английски език също може да се счита за функционално. Това обаче не е така в текста на френски език, който е неутрален.
- Определението за „превозни средства“ в Истанбулската конвенция е неутрално по отношение на функцията²⁰. За разлика от това в първоначалната редакция на Регламента за прилагане „транспортно средство“ е изрично определено от гледна точка на функцията му като „всяко средство, което се използва *за превозване на пътници или стоки* [...]“²¹ (курсивът е мой). Впоследствие обаче това определение е заличено²². Ако Комисията имаше право, доводът ѝ логично би трябвало да е приложим към *всички* основания за освобождаване при временен внос на превозни средства (а не само към член 558, параграф 1)²³.

63. На трето и последно място, не съм съгласен с начина, по който Комисията тълкува решение Siig.

64. Делото Siig се отнася до превоз на стоки по шосе. Доколкото е от значение в настоящия случай, превозът на стоките в посоченото дело е извършен с едно превозно средство в рамките на ЕС, като те са разтоварени и след това натоварени на друго превозно средство, което да ги изведе извън територията на ЕС. Поискано е освобождаване, с мотива че е била налице „търговска употреба“, свързана с превоз, който е започнал или е приключил извън ЕС (въпреки че са използвани две различни превозни средства).

20 — Член 1, буква а) от приложение В към Истанбулската конвенция.

21 — Член 670 от Регламента за прилагане в първоначалната му редакция. Вж. по-горе в бележка под линия 15, в която този въпрос се изяснява подробно.

22 — Можем да се запитаме дали би следвало да се приеме, че това ограничение е в съответствие със съдържащото се в Истанбулската конвенция неутрално определение (вж. по-горе във връзка с определението на понятието „търговска употреба“, което е изменено именно поради тази причина).

23 — Ясно е посочено, че определенията в член 555, параграф 1 от Регламента за прилагане се прилагат за целия подраздел, в който се съдържат.

65. Съдът приема, че в такива случаи не може да се иска освобождаване. Той постановява, че „прилагането на режим на временен внос зависи пряко от извършената от съответното превозно средство конкретно определена транспортна операция, а именно превоз, включващ пресичане на външната граница на митническата територия на Общността от това превозно средство и превозваните стоки или хора“²⁴.

66. Изглежда поради това Комисията стига до извода, че всяко освобождаване при временен внос изисква конкретно определена „транспортна операция“ (а не например операция по обучение). По мое мнение такова тълкуване на решение Siig е неправилно. В решение Siig Съдът е приел, че трябва да е налице конкретна „транспортна операция“. Причината за това обаче е, че едно от условията за освобождаване *в този случай* е превозът да „започва или приключва извън митническата територия на Общността“²⁵.

67. Освен това подобно изискване би било приложимо и съгласно член 558, параграф 1 *единствено* в случаи, в които се иска освобождаване конкретно за „търговска употреба“²⁶.

3. Заключение относно член 558, параграф 1

68. Поради изложените по-горе съображения не считам, че освобождаването по член 558, параграф 1 от Регламента за прилагане в случаи, когато не е налице „търговска употреба“, се ограничава до положения, в които съответните превозни средства се използват конкретно с цел превоз.

69. Накрая, националният съд следва да прецени дали Fuchs отговаря на условията за освобождаване в настоящия случай. По този начин той трябва да гарантира зачитането на общите принципи на правото на ЕС, включително принципа на защита на оправданите правни очаквания и/или на придобитите права.

70. Съгласно акта за преюдициално запитване, след подадено искане, на Fuchs е признато освобождаване при временен внос. Впоследствие същото е оттеглено с обратно действие предвид естеството на дейността на Fuchs и с оглед на специфичното тълкуване на членове 555 и 558 от Регламента за прилагане. Както отбелязва Комисията, някои от останалите посочени в Регламента за прилагане основания за освобождаване също може да са релевантни, въпреки че не е ясно дали Fuchs би отговаряло на съответните условия. Отново, по тези въпроси следва да се произнесе националният съд.

V – Заключение

71. С оглед на гореизложеното препоръчвам на Съда да отговори на отправения от Finanzgericht, Baden-Württemberg (Съд по финансови дела Баден-Вюртемберг) преюдициален въпрос по следния начин:

„Извършването на учебни полети с хеликоптер срещу заплащане, при участието на курсист и пилот инструктор, не следва да се счита за „търговска употреба“ по смисъла на член 555, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕИО) № 2454/93 на Комисията от 2 юли 1993 година за определяне на разпоредби за прилагане на Митническия кодекс, в редакцията след измененията с Регламент (ЕО) № 2286/2003 на Комисията от 18 декември 2003 г.“.

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

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

26 — В действителност, както бе отбелязано по-горе, в решение Siig също става въпрос за „търговска употреба“.