



Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
MICHAL BOBEK
föredraget den 18 februari 2016*

Mål C-80/15

**Robert Fuchs AG
mot
Hauptzollamt Lörrach**

(begäran om förhandsavgörande från Finanzgericht Baden-Württemberg (Tyskland))

”Tullunion och gemensam tulltaxa — Begreppet kommersiellt bruk av transportmedel —
Inbegripande av flygningar med flyglärare mot betalning”

I – Inledning

1. I förevarande mål har klaganden i målet vid den nationella domstolen – Robert Fuchs AG (nedan kallat Fuchs) – temporärt fört in helikoptrar till unionen från Schweiz för att tillhandahålla flygutbildning. Tvisten i målet vid den nationella domstolen gäller huvudsakligen frågan huruvida Fuchs ska beviljas undantag från att erlagga tull på dessa helikoptrar på grundval av temporär import.
2. Den nationella domstolen har fokuserat på befrielse från tull för temporär import av transportmedel. Den rättsliga grunden för sådan befrielse utgörs av artikel 558.1 i kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93** som innehåller tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92*** (nedan kallade tillämpningsförordningen respektive tullkodexen).
3. För att kunna avgöra huruvida Fuchs kan beviljas tullbefrielse, har den nationella domstolen begärt förhandsavgörande från domstolen avseende tolkningen av begreppet ”kommersiellt bruk” enligt artikel 555.1 a i tillämpningsförordningen. Närmare bestämt söker den nationella domstolen klarhet i huruvida begreppet ”kommersiellt bruk” omfattar den form av verksamhet som Fuchs driver, nämligen flygutbildning.

* Originalspråk: engelska.

** Kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 av den 2 juli 1993 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen (EGT L 253, s. 1; svensk specialutgåva, område 2, volym 10, s. 1).

*** Rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen (EGT L 302, s. 1; svensk specialutgåva, område 2, volym 16, s. 4).

II – Tillämpliga bestämmelser

A – *Internationell rätt*

1. Istanbulkonventionen

4. Unionen anslöt sig till konventionen om temporär import, vilken antogs den 26 juni 1990 (nedan kallad Istanbulkonventionen), genom rådets beslut 93/329/EEG.**** Enligt artikel 34 i detta beslut ska de engelska och franska versionerna av Istanbulkonventionen tillmätas samma värde.

5. I bilaga C artikel 1 a i Istanbulkonventionen definieras transportmedel som "alla fartyg ... svävare, flygplan, vägfordon med motor ... samt rullande järnvägsmateriel ...". I bilaga C artikel 1 b definieras kommersiellt bruk som "transport av personer mot betalning eller industriell eller kommersiell transport av varor, även mot betalning".***** I bilaga C artikel 1 c definieras privat bruk som "transport endast för personligt bruk, som inte omfattar någon form av kommersiellt bruk".*****

B – *Unionsrätt*

1. Tullkodexen

6. Genom artikel 137 i tullkodexen inrättas ett förfarande för befrielse från importtullar vid temporär import av gods till unionen.

7. I enlighet med artikel 141 i tullkodexen anges i tillämpningsförfordningen villkoren för tillämpning av förfarandet för befrielse för temporär import.

8. I artikel 204.1 a i tullkodexen anges att en tullskuld uppkommer vid bristande uppfyllelse av någon av de förpliktelser som är förenade med användning av det aktuella tullförfarandet.

2. Tillämpningsförfordningen

9. Av artikel 232 jämförd med artikel 233 i tullkodexen framgår att "transportmedel som avses i artiklarna 556–561" ska anses ha deklarerats för temporär import genom passage över gränsen för unionens tullområde.

10. Kapitel 5 i Avdelning III i tillämpningsförfordningen har rubriken "Temporär import". Avsnitt 2 i detta kapitel har rubriken "Villkor för fullständig befrielse från importtullar". Avsnitt 2 är i sin tur uppdelat i sju underavsnitt som vart och ett räknar upp olika typer av varor som kan bli föremål för tullbefrielse. Underavsnitt 1 i avsnitt 2, med rubriken "Transportmedel", består av artiklarna 555–562. I artikel 555.1 definieras följande begrepp:

"1. I detta underavsnitt avses med:

- a) *kommersiellt bruk*: användning av transportmedel för transport av personer mot ersättning eller transport av varor i industriellt eller kommersiellt syfte, mot ersättning eller utan,

**** Rådets beslut 93/329 av den 15 mars 1993 om antagandet av Konventionen om temporär import och godkännandet av bilagorna till denna (EGT L 130, s. 1; svensk specialutgåva, område 2, volym 9, s. 68).

***** På franska: "l'acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux".

***** På franska: "l'utilisation par l'intéressé exclusivement pour son usage personnel, à l'exclusion de tout usage commercial".

- b) *privat bruk*: icke-kommersiell användning av ett transportmedel,
- c) *intern trafik*: transport av personer eller varor som tas upp eller lastas inom gemenskapens tullområde och släpps av eller lossas inom detta område.”

...

11. I artikel 558.1 i tillämpningsförfordningen föreskrivs följande:

”1. Fullständig befrielse från importtullar skall beviljas för transportmedel för vägtrafik, för trafik på räls, i luften, till sjöss och på inre vattenvägar under förutsättning att de

- a) är registrerade utanför gemenskapens tullområde i en persons namn vilken är etablerad utanför detta område. Om transportmedlen inte är registrerade får dock detta villkor anses vara uppfyllt om de ägs av en person som är etablerad utanför gemenskapens tullområde,
- b) används av en person som är etablerad utanför gemenskapens tullområde, utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 559–561, och
- c) vid kommersiellt bruk, med undantag för transportmedel på räls, används endast för transporter som börjar eller slutar utanför gemenskapens tullområde. Transportmedlen får dock användas i intern trafik, om de gällande transportbestämmelserna, särskilt de som rör tillträde till marknaden och utövande av verksamheten, medger detta.”

III – Bakgrund, förfarandet och tolkningsfrågorna

12. Fuchs är ett flyg- och underhållsföretag. Bolaget har sitt säte i Schweiz men har också tillstånd i Tyskland. Bolaget tillhandahåller (bland annat) tjänster inom helikopterflygning, särskilt flygutbildning för privatpersoner och yrkespiloter.

13. Genom ett beslut av den 13 oktober 2009, beviljade Hauptzollamt Lörrach (nedan kallat tullkontoret i Lörrach, Tyskland) Fuchs undantag från kravet att landa på en tullflygplats (”Zollflugplatzzwang”), med avseende på tio särskilt uppräknade helikoptrar som var registrerade i Fuchs namn i Schweiz.

14. Under 2009 och 2010 flögs dessa helikoptrar in till unionens tullområde. Helikoptrarna flögs antingen av en hos Fuchs anställd flyglärare eller av en flygelev i närvaro av en flyglärare***** och landade på en specialflygplats i Bremgarten (Tyskland). Efter inträdet i unionens tullområde genomfördes skolflygningar. Dessa började och slutade på specialflygplatsen i Bremgarten, utan att unionens tullområde lämnades. Slutligen flögs de aktuella helikoptrarna från specialflygplatsen i Bremgarten tillbaka till Schweiz.

15. Genom beslut av den 23 maj 2011 återkallade tullkontoret i Lörrach Fuchs undantag från skyldigheten att landa på en tullflygplats. Tullkontoret fastställde därefter den tull som Fuchs var skyldig att betala för användningen av helikoptrarna i utbildningssyfte.

16. Fuchs tullskuld angavs ha uppkommit enligt artikel 204.1 a i tullkodexen för brott mot skyldigheter som härrörde från det temporära importförfarandet. Fuchs påstods ha använt helikoptrarna kommersiellt trots att det inte hade nödvändigt tillstånd till detta enligt luftfartslagstiftningen.

***** Enligt de uppgifter som har tillhandahållits domstolen av den hänskjutande domstolen var helikoptrarna utrustade på ett sådant sätt att de kunde styras av både piloten och andrepiloten oberoende av varandra. Detta hände tydligen på alla flygningar beroende på utbildningssituationen i fråga.

17. Genom ett beslut av den 2 april 2012 avslog tullkontoret i Lörrach Fuchs klagomål avseende åläggandet att betala tull med motiveringen att klagomålet saknade grund. Fuchs överklagade detta beslut till Finanzgericht, Baden-Württemberg, Tyskland (finansdomstolen i Baden-Württemberg), i vilket mål förevarande begäran om förhandsavgörande har framställts.

18. I målet vid den nationella domstolen har Fuchs gjort gällande att villkoren för fullständig befrielse från importtullar för temporär import av transportmedel var uppfyllda. Fuchs menade att helikoptrarna inte hade använts i kommersiellt syfte i den mening som avses i tillämpningsförfordningen, eftersom de inte hade använts ”för transport av personer mot ersättning eller transport av varor i industriellt eller kommersiellt syfte, mot ersättning eller utan”. Den ersättning som flygeleverna hade betalat utgjorde betalning för utbildning, inte för transport.

19. Tullkontoret i Lörrach hävdade däremot att Fuchs hade använt helikoptrarna kommersiellt. Tullkontoret i Lörrach menade att personer hade transporterats mot ersättning. Enligt tullkontoret avsåg begreppet transport inte bara fall som innebar förflyttning från en ort till en annan, utan frågan var snarare huruvida det fanns personer *i transportmedlet*.

20. Mot bakgrund av de olika uppfattningarna om tolkningen av begreppet ”kommersiellt bruk” beslutade Finanzgericht, Baden-Württemberg (Finansdomstolen, Baden-Württemberg), genom beslut av den 17 februari 2015, som inkom till domstolens kansli den 20 februari 2015, att vilandeförklara målet och hänskjuta följande tolkningsfråga till domstolen:

”Ska artikel 555.1 a i kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 ... om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen i dess lydelse enligt kommissionens förordning (EG) nr 2286/93 ... tolkas så, att flygutbildning mot ersättning med helikopter, där en lärare och en elev befinner sig, ska anses utgöra kommersiellt bruk av ett transportmedel?”

21. Fuchs, kommissionen och Republiken Italien har inkommit med skriftliga yttranden i målet. Tullkontoret i Lörrach, det vill säga motparten i målet vid den nationella domstolen, har inte inkommit med något skriftligt yttrande. Någon förhandling har inte begärts och någon sådan har heller inte hållits.

IV – Bedömning

A – Inledning

22. Den hänskjutande domstolen söker huvudsakligen klarhet i huruvida flygutbildning omfattas av definitionen av ”kommersiell användning” i artikel 555.1 i tillämpningsförfordningen (se avsnitt B nedan).

23. Tolkningen av det begreppet är viktig för att kunna fastställa huruvida Fuchs har rätt till tullbefrielse enligt nämnda underavsnitt. Domstolen har inte uttryckligen ombetts ange huruvida den anser att Fuchs eventuellt har rätt till tullbefrielse. Detta är naturligtvis i sista hand en fråga för den nationella domstolen att avgöra. Däremot är det oundvikligt att en prövning av begreppet ”kommersiellt bruk” kommer att ge upphov till frågor om räckvidden av tullbefrielse vid temporär import av ”transportmedel”. För att kunna tillhandahålla ett användbart svar på tolkningsfrågan anser jag därför att det är viktigt att även diskutera denna fråga (se avsnitt C nedan).

B – Tolkningen av ”kommersiellt bruk”

24. Kommersiellt bruk är ett av de begrepp som definieras i det avsnitt i tillämpningsförfordningen som är ägnat åt fullständig befrielse från importtullar för temporär import av transportmedel. I artikel 555.1 i tillämpningsförfordningen anges att med kommersiellt bruk avses ”användning av transportmedel för transport av personer mot ersättning ...”. *****

25. Enligt domstolens fasta praxis ska betydelsen och räckvidden av termer fastställas i enlighet med termernas normala betydelse i vanligt språkbruk, med beaktande av det sammanhang i vilket de används och de mål som eftersträvas genom det regelverk i vilket de ingår. *****

26. Vid en naturlig tolkning omfattar transportmedel helikoptrar. ***** Frågans kärna är därför huruvida Fuchs använder sina helikoptrar ”för transport av personer mot ersättning”.

27. Inledningsvis ska jag i detta avseende anmärka att det faktum att utbildningsflygningarna började och slutade på samma plats uppenbarligen inte utesluter att det rör sig om transport av personer. När utbildningsflygningarna äger rum är det fråga om transport i någon form, eftersom personer flyttas runt. Detta har fastställts i domstolens praxis, som ger exempel på tur och retur-resor som omfattas av området för transportpolitik. ***** Dessa mål kan åberopas analogt i fråga om tullklassificering.

28. På motsvarande sätt innebär den omständigheten, till skillnad mot vad Fuchs och kommissionen har gjort gällande i sina skriftliga yttranden, att kontrollen av flygplanet växlar mellan eleven och läraren, som båda är besättningsmedlemmar, inte uppenbart att det inte kan vara fråga om transport. Situationen kan tyckas utgöra ett ovanligt exempel, men det är dock fortfarande så att personer transporteras i meningen att de flyttas runt. *****

29. Emellertid förefaller begreppet ”transport av personer *mot ersättning*” även vid en ren bokstavlig tolkning inte täcka den faktiska situationen i förevarande mål. Det förekommer ersättning, men den har särskilt betalats för flygutbildning. Med andra ord rör det sig om ”*utbildning av personer mot ersättning*”. Transporten är endast en nödvändig följd av utbildningen.

30. Det ska också anmärkas att piloteleven (det vill säga personen som betalar ersättningen) själv kommer att vara den som utför transporten under del av, och till och med kanske hela, lektionen. Detta kan vara lättare att förstå om vi jämför flyglektionerna med körlektioner. När man tänker på körlektioner i bil, tänker man inte på dem som ”transport av personer för ersättning” vid en normal tolkning av dessa ord, utan snarare som ”utbildning av personer mot ersättning”. Detsamma gäller flyglektioner.

31. Flygutbildning, liksom den som tillhandahålls av Fuchs, omfattas därför inte av begreppet kommersiellt bruk i artikel 555.1 i tillämpningsförfordningen.

***** Såsom den nationella domstolen anmärkte i punkt 14 i beslutet om hänskjutande, saknar resterande del av definitionen ”... eller [för] transport av varor i industriellt eller kommersiellt syfte, mot ersättning eller utan” relevans i förevarande mål. Jag instämmer i detta.

***** Se, på tullområdet, dom Digitalnet m.fl., C-320/11, C-330/11, C-382/11 och C-383/11, EU:C:2012:745, punkt 38.

***** Helikoptrar täcks också klart av definitionen av detta begrepp i artikel 1 a i Istanbulkonventionen som omfattar ”alla fartyg ..., flygplan” (”any vessel ... including ... aircraft”).

***** Dom Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, punkt 19, generaladvokaten Mengozzis förslag till avgörande Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2010:498, punkterna 25–30, samt dom Alpina River Cruises och Nicko Tours, C-17/13, EU:C:2014:191, punkt 29. Se även generaladvokaten Szpunars förslag till avgörande Trijber och Harmsen, C-340/14 och C-341/14, EU:C:2015:505, punkterna 30–34, som delar uppfattningen att ”transport” inte är beroende av en förflyttning från A till B.

***** Det ska understrykas att detta inte ska förstås som en bedömning av huruvida aktiviteten utgör en transporttjänst. Se kommissionens *Handbook on the Implementation of the Services Directive*. I denna icke-bindande handling anges att undantaget för transporttjänster i artikel 2.2 d i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet) ”inte omfattar tjänster som inte är transporttjänster som sådana, såsom körskolor ...”.

32. Bokstavstolkningar av unionsrättslig lagstiftning ska endast omprövas mot bakgrund av sitt sammanhang och syfte om ordalydelsen är otydlig.***** I detta fall är ordalydelsen enligt min uppfattning relativt klar och tydlig. Icke desto mindre, i den utsträckning det fortfarande kan finnas en inneboende oklarhet, leder en systematisk och ändamålsenlig tolkning av artikel 555.1 till slutsatsen att kommersiellt bruk bör tolkas så, att det innebär att transport ska utgöra det huvudsakliga syftet med den tjänst som tillhandahålls mot betalning.

33. Med avseende på den historiska bakgrunden till bestämmelsen, har definitionen av kommersiellt bruk över tiden ändrat räckvidd på ett instruktivt sätt.

34. Den term som ursprungligen användes var affärsmässigt bruk. Denna term definierades som ”användning av transportmedel i direkt utövande av verksamhet som utförs mot vederlag eller ekonomisk vinning”.***** Termen ersattes så småningom av kommersiellt bruk som definierades som ”användning av transportmedel för transport av personer eller gods mot ersättning eller inom ramen för ett företags näringsverksamhet”.***** Båda dessa definitioner skulle uppenbarligen ha omfattat den typ av flygutbildningsverksamhet som Fuchs bedrev.

35. Denna definition av kommersiellt bruk begränsades dock genom kommissionens förordning (EG) nr 2286/2003 till den ordalydelse som nu finns i artikel 555.1 i tillämpningsförförordningen (och som var tillämplig vid den aktuella tidpunkten). Definitionen begränsades uttryckligen för att få den i överensstämmelse med definitionen av kommersiellt bruk i Istanbulkonventionen.*****

36. Före ändringarna som infördes genom kommissionens förordning (EG) nr 2286/2003 omfattade kommersiellt bruk således följande tre typer av situationer:

- ”användning av transportmedel för ... personer ... mot ersättning”,
- ”användning av transportmedel ... för gods mot ersättning”,
- ”användning av transportmedel ... inom ramen för ett företags näringsverksamhet”.

37. Den tredje, allmänt hållna, kategorin omfattade all användning av transportmedel i ett affärsmässigt sammanhang a) oavsett om användningen skedde mot ersättning och b) oavsett vilket syfte användningen hade.

38. Till skillnad mot detta omfattade begreppet kommersiellt bruk efter de ändringar som infördes genom kommissionens förordning (EG) nr 2286/2003 endast:

- ”användning av transportmedel för transport av personer mot ersättning”,
- ”användning av transportmedel ... för transport av varor i industriellt eller kommersiellt syfte, mot ersättning eller utan”.

***** Dom ECB/Tyskland, C-220/03, EU:C:2005:748, punkt 31, samt dom Carboni e derivati, C-263/06, EU:C:2008:128, punkt 48.

***** Artikel 1.2 d i rådets förordning (EEG) nr 1855/89 av den 14 juni 1989 om temporär import av transportmedel (EGT L 186, s. 8).

***** Kommissionens förordning (EG) nr 993/2001 av den 4 maj 2001 om ändring av förordning (EEG) nr 2454/93 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen (EGT L 141, s. 1) Se artikel 1.28 som ersatte avdelning III i förordningen (bland annat) med artikel 555.1. För fullständighetens skull kan det vara värdefullt att lägga till att den ursprungliga tillämpningsförförordningen från 1993 innehöll samma definition av ”kommersiellt bruk” som återfinns i nuvarande version av tillämpningsförförordningen (i den ursprungliga versionen av tillämpningsförförordningen fanns definitionen i artikel 670). Förvirrande nog utvidgades denna definition tillfälligt genom kommissionens förordning (EG) nr 993/2001, varefter den ursprungliga definitionen slutligen återinfördes genom kommissionens förordning (EG) nr 2286/2003, såsom förklaras närmare nedan i punkt 35 (Kommissionens förordning (EG) nr 2286/2003 av den 18 december 2003 om ändring av förordning (EEG) nr 2454/93 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen (EUT L 343, s. 1)).

***** Skäl 12 i kommissionens förordning (EG) nr 2286/2003.

39. Genom dessa ändringar avlägsnades således, märkbart, den tredje allmänt hållna kategorin – ”användning av transportmedel ... inom ramen för näringsverksamhet” – från räckvidden för begreppet kommersiellt bruk.

40. Det framgår därför att förhållandet att denna allmänt hållna kategori togs bort innebar att transport av personer som inte skedde mot ersättning inte längre omfattades av begreppet kommersiellt bruk. Denna ändring begränsade dock också, i motsats till vad den hänskjutande domstolen har gjort gällande, räckvidden av kommersiellt bruk på ett ytterligare sätt genom att göra syftet med användningen till en relevant faktor (se punkt 37 ovan).

41. Av detta följer att begreppet kommersiellt bruk inte omfattar *varje* situation där näringsverksamhet som inbegriper transportmedel utövas och transport av personer i vid bemärkelse förekommer. Definitionen är snävare. Den kräver att hänsyn tas till verksamhetens huvudsakliga syfte. Begreppet avser således näringsverksamhet *vars huvudsakliga syfte är transport av personer*.

42. Det huvudsakliga syftet med flygutbildning av det slag som Fuchs utövar är uppenbarligen *inte* transport av personer. Liksom i fallet med körlektioner är det utbildningen som är det huvudsakliga syftet med utövandet, och det som ersättningen erläggs för. Transporten är bara en naturlig följd av denna. Flygutbildning av den art som Fuchs bedriver omfattas därför *inte* av begreppet kommersiellt användning.

43. Mot bakgrund av ovanstående skulle jag besvara tolkningsfrågan så, att flygutbildning i helikopter mot ersättning, där en lärare och en elev befinner sig i helikoptern, utgör inte kommersiellt bruk av transportmedel i den mening som avses i artikel 555.1 a i tillämpningsförordningen.

C – Artikel 558.1 i tillämpningsförordningen

1. Inledning

44. Artikel 555.1 i tillämpningsförordningen innehåller ett antal definitioner. De materiella *villkoren* för befrielse från importtull återfinns dock i artikel 556 och följande artiklar. Endast i några av dessa villkor används en eller flera av de termer som har definierats i artikel 555.1.

45. Den nationella domstolen har inte uttryckligen ställt några frågor rörande tolkningen av artikel 558.1 i tillämpningsförordningen. Frågan huruvida Fuchs faktiskt har rätt till befrielse enligt den bestämmelsen ska avgöras av den nationella domstolen med beaktande av de särskilda omständigheterna i målet.

46. Icke desto mindre anser jag att det är nödvändigt, för att kunna ge den nationella domstolen ett användbart svar, att diskutera den allmänna räckvidden av artikel 558.1 i tillämpningsförordningen. ***** Detta är också delvis nödvändigt till följd av att kommissionen har kommenterat denna fråga i detalj i sitt skriftliga yttrande.

2. Räckvidden av befrielse enligt artikel 558.1

47. Artikel 558.1 a–c innehåller tre villkor för befrielse för temporär import av transportmedel. Bara ett av dessa villkor – artikel 558.1 c – hänvisar till kommersiellt bruk.

***** Se, exempelvis, dom AIFA och Ministero della Salute, C-452/14, EU:C:2015:644, punkterna 33 och 34.

48. Enligt artikel 558.1 c kan ett transportmedel, vid kommersiellt bruk, normalt endast vara berättigat till befrielse om transporten "börjar eller slutar utanför gemenskapens tullområde". Detta är dock inte ett nödvändigt krav som måste vara uppfyllt för *varje* befrielse enligt artikel 558.1. Begränsningen är endast tillämplig på de särskilda fall som omfattas av led c, det vill säga vid kommersiellt bruk av transportmedel. Med andra ord kan befrielse enligt artikel 558.1 beviljas om villkoren i leden a och b är uppfyllda, utan att led c över huvud taget är relevant i ett visst fall.

49. Av de skäl som jag har angett ovan i avsnitt IV (B) i detta förslag till avgörande omfattas den utbildningsverksamhet som Fuchs utövar *inte* av begreppet kommersiellt bruk. Omständigheten att denna verksamhet inte nödvändigtvis "börjar eller slutar utanför gemenskapens tullområde" är därför inte avgörande för om Fuchs har rätt till befrielse enligt artikel 558.1 i tillämpningsförordningen.

50. I sina skriftliga yttranden har kommissionen gjort gällande att flygutbildning inte utgör kommersiellt bruk. I ett efterföljande steg har den emellertid påstått att flygutbildning trots detta inte kan vara berättigad till befrielse enligt artikel 558.1. I båda fallen har kommissionen hävdat att den huvudsakliga orsaken till detta är att det huvudsakliga syftet med den flygutbildning som Fuchs utövar *inte* är transport av gods eller personer.

51. Av de skäl som jag redan har angett delar jag det första av dessa argument. Av följande skäl delar jag dock inte kommissionens tolkning av räckvidden för artikel 558.1.

52. Kommissionen har gjort gällande att befrielse enligt artikel 558.1 i tillämpningsförordningen endast riktar sig mot situationer där ett transportmedel används *för transportändamål* (vilket den anser inte är fallet här).

53. I detta avseende har kommissionen angett att alla de olika definitionerna i artikel 555.1 i tillämpningsförordningen antyder att transportmedlet används särskilt för transportändamål. I förlängningen bör befrielse därför endast beviljas om syftet med verksamheten i fråga är transport. Kommissionen anser att denna slutsats även stöds av den inledande meningen i artikel 558.1 i tillämpningsförordningen. Slutligen har kommissionen åberopat att domen i målet *Siig* stöder påståendet att befrielse för temporär import endast ska beviljas om en *viss bestämd transport* genomförs. *****

54. Jag har inte låtit mig övertygas av dessa argument.

55. För det första inskränks rätten till befrielse för temporär import av transportmedel inte uttryckligen till situationer där transportmedel används särskilt för transportändamål. Någon sådan begränsning finns inte i artikel 558.1 i tillämpningsförordningen. Inte heller innehåller några av de andra grunderna för fullständig befrielse i artiklarna 556–561 någon sådan begränsning. Detta gäller även Istanbulkonventionen. I synnerhet saknas en sådan begränsning i definitionen av "transportmedel" i bilaga C artikel 1 a till denna konvention.

56. Det skulle dock ha varit enkelt att infoga en sådan uttrycklig, ändamålsfokuserad begränsning. Således har en sådan begränsning intagits i de flesta andra grunderna för tullbefrielse vid temporär import. *****

57. Enligt min uppfattning utgör den omständigheten att det saknas en sådan begränsning i sig tillräcklig grund för att avvisa kommissionens argument i detta hänseende. För fullständighetens skull bör det dock läggas till att en sådan begränsning inte heller kan underförstås.

***** Dom *Siig* (C-272/03, EU:C:2004:805), punkt 18.

***** Se, exempelvis, artikel 563 i tillämpningsföreskriften "för sportändamål", artikel 566 i tillämpningsförordningen "avsedd för diagnostiska eller terapeutiska ändamål" och artikel 569 i tillämpningsförordningen "för att användas som yrkesutrustning".

58. Den första meningen i artikel 558.1 hänvisar till ”transportmedel för vägtrafik, för trafik på räls, i luften, till sjöss och på inre vattenvägar” utan någon begränsning i fråga om funktion eller ändamål. Artikel 558.1 a och b är också neutrala och hänvisar till ovanstående villkor, nämligen platsen för registrering och etablering. Artikel 558.1 c är över huvud taget inte tillämplig, utom vid kommersiellt bruk av transportmedel.

59. För det andra har kommissionen gjort gällande att *definitionerna* i artikel 555.1 förutsätter att de transportmedel som nämns där särskilt används för transportändamål (till skillnad från, exempelvis, för utbildningsändamål). Med utgångspunkt från detta har kommissionen dragit slutsatsen att *befrielse* för temporär import av transportmedel enligt artikel 558.1 kräver att transportmedlen i fråga särskilt används för transportändamål.

60. Jag delar inte denna uppfattning. Definitioner och befrielsegrunder ska inte blandas ihop.

61. En sådan vidsträckt slutsats som kommissionen har föreslagit skulle kräva en hållbar motivering, och bevisningen i förevarande mål är, som bäst, oklar.

62. I detta avseende vill jag göra följande anmärkningar:

- Såsom kommissionen själv har medgett, innehåller endast två av de tre definitionerna i artikel 555.1 funktionella begränsningar. Definitionen av privat bruk innehåller inte någon sådan begränsning. Det är visserligen riktigt att det kan hävdas att definitionen av privat bruk i den engelska versionen av Istanbulkonventionen även är funktionell. Det är dock inte fallet i fråga om den franska versionen, som är neutralt hållen.
- Definitionen av transportmedel i Istanbulkonventionen är neutral med avseende på funktion. ***** I motsats till detta har ”transportmedel” uttryckligen getts en funktionell definition i ursprungsversionen av tillämpningsförfordningen – ”varje transportmedel som används för att transportera personer eller varor ...” ***** (min kursivering). Denna definition utgick emellertid senare. ***** Om kommissionens argument vore riktigt, skulle det kunna tillämpas på *alla* grunder för befrielse för temporär import av transportmedel (inte bara på artikel 558.1) *****.

63. För det tredje, och slutligen, delar jag inte kommissionens tolkning av domen i målet Siig.

64. Domen i målet Siig avsåg vägtransport av gods. I den utsträckning som är relevant här, förflyttades godset med ett fordon inom unionen, släpptes av och togs sedan upp av ett annat fordon för att transporteras utanför unionen. Befrielse begärdes på den grunden att förfarandet utgjorde kommersiellt bruk med transport som började eller slutade utanför unionen (även om två olika fordon användes).

65. Domstolen ansåg att befrielse inte skulle beviljas i sådana fall. Domstolen fann att ”det är direkt avgörande för att förfarandet för temporär import skall kunna tillämpas att fordonet i fråga används för en viss bestämd transport, nämligen en transport vid vilken fordonet och de transporterade varorna eller personerna passerar landgränsen för gemenskapens tullområde”. *****

***** Bilaga C artikel 1 a i Istanbulkonventionen.

***** Artikel 670 i ursprungsversionen av tillämpningsförfordningen: Förordning (EEG) nr 2454/93 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen (EGT L 141, s. 1). Se ovan fotnot 15 som förklarar detta närmare.

***** Det är tveksamt huruvida denna begränsning skulle ha ansetts förenlig med den neutrala definitionen i Istanbulkonventionen (se ovan med avseende på definitionen av ”kommersiellt bruk” som ändrades av just denna anledning).

***** Det anges uttryckligen att definitionerna i artikel 555.1 i tillämpningsförfordningen gäller hela det underavsnitt som de förekommer i.

***** Dom Siig (C-272/03, EU:C:2004:805), punkt 18.

66. På grundval av detta verkar kommissionen har dragit slutsatsen att befrielse för temporär import kräver att det är fråga om en viss bestämd transport (och inte, exempelvis, utbildning). Enligt min uppfattning är detta en felaktig tolkning av domen i målet Siig. Det är riktigt att domstolen i målet Siig krävde att det förekom en viss bestämd transport. Anledningen till detta var dock att ett av villkoren för befrielse *i det fallet* var att transporten "började eller slutade utanför gemenskapens tullområde". *****

67. Vidare skulle ett sådant villkor även enligt artikel 558.1 *endast* vara tillämpligt i fall där befrielse begärdes särskilt för kommersiellt bruk. *****

3. Sammanfattning rörande artikel 558.1

68. Av de skäl som jag har angett ovan anser jag inte att befrielse enligt artikel 558.1 i tillämpningsförfordningen vad gäller användning som inte är kommersiellt bruk endast kan komma i fråga i fall där det berörda transportmedlet används särskilt för transportändamål.

69. Slutligen är det den nationella domstolen som ska avgöra huruvida Fuchs är berättigad till befrielse i detta fall. Vid detta avgörande ska den nationella domstolen säkerställa att allmänna unionsrättsliga principer iakttas, inbegripet principerna om berättigade förväntningar och/eller förvärvade rättigheter.

70. Enligt beslutet om hänskjutande ansökte Fuchs om, och beviljades, befrielse för temporär import. Detta återtogs dock med retroaktiv verkan mot bakgrund av Fuchs verksamhet och en särskild tolkning av artiklarna 555 och 558 i tillämpningsförfordningen. Såsom kommissionen har påpekat kan flera av de övriga befrielsegrunderna i tillämpningsförfordningen också vara relevanta, även om det är oklart huruvida Fuchs skulle uppfylla villkoren för dessa. Även detta är en fråga som ska avgöras av den nationella domstolen.

V – Förslag till avgörande

71. Mot bakgrund av det ovanstående föreslår jag att domstolen besvarar den tolkningsfråga som har framställts av Finanzgericht, Baden-Württemberg på följande sätt:

Flygutbildning i helikopter mot ersättning, där en lärare och en elev befinner sig i helikoptern, utgör inte kommersiellt bruk av transportmedel i den mening som avses i artikel 555.1 a i kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 av den 2 juli 1993 om tillämpningsföreskrifter för tullkodexen i dess lydelse enligt kommissionens förordning nr (EG) 2286/2003 av den 18 december 2003.

***** Dom Siig (C-272/03, EU:C:2004:805), punkt 17.

***** Faktum är att det även i domen i målet Siig, såsom nämnts ovan, rörde sig om "kommersiellt bruk".