



Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
BOBEK
vom 18. Februar 2016¹

Rechtssache C-80/15

**Robert Fuchs AG
gegen
Hauptzollamt Lörrach**

(Vorabentscheidungsersuchen des Finanzgerichts Baden-Württemberg [Deutschland])

„Zollunion und Gemeinsamer Zolllarif — Begriff der ‚gewerblichen Verwendung‘ eines
Beförderungsmittels — Begriffliche Erfassung von Flügen mit einem Fluglehrer gegen Bezahlung“

I – Einleitung

1. In der vorliegenden Rechtssache verbringt die Klägerin des Verfahrens vor dem nationalen Gericht, die Robert Fuchs AG (im Folgenden: Fuchs), Helikopter vorübergehend aus der Schweiz in das Gebiet der Europäischen Union, um Schulungs- und Trainingsflüge zu geben. Im Rechtsstreit vor dem nationalen Gericht geht es letztlich um die Frage, ob Fuchs für diese Helikopter Anspruch auf eine Befreiung von Zollabgaben wegen vorübergehender Verwendung hat.
2. Das nationale Gericht bezieht sich auf eine Befreiung wegen vorübergehender Verwendung eines Beförderungsmittels. Dieser Befreiungsgrund ist in Art. 558 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93² geregelt, mit der die Verordnung (EWG) Nr. 2913/92³ durchgeführt wird (im Folgenden jeweils: Durchführungsverordnung bzw. Zolllkodex).
3. Zur Entscheidung über die Frage, ob Fuchs die Befreiung bewilligt werden kann, ersucht das nationale Gericht den Gerichtshof um eine Auslegung der Bedeutung des Begriffs „gewerbliche Verwendung“ nach Art. 555 Abs. 1 Buchst. a der Durchführungsverordnung. Das nationale Gericht möchte insbesondere wissen, ob der Begriff „gewerbliche Verwendung“ die Art von Tätigkeit umfasst, die Fuchs ausübt, nämlich Schulungs- und Trainingsflüge.

¹ — Originalsprache: Englisch.

² — Verordnung der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungs Vorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zolllkodex der Gemeinschaften (ABl. L 253, S. 1) in der durch die Verordnung (EG) Nr. 2286/2003 der Kommission vom 18. Dezember 2003 (ABl. L 343, S. 1) geänderten Fassung.

³ — Verordnung des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zolllkodex der Gemeinschaften (ABl. L 302, S. 1).

II – Rechtlicher Rahmen

A – *Internationales Recht*

1. Übereinkommen von Istanbul

4. Der Beitritt der EWG zu dem am 26. Juni 1990 abgeschlossenen Übereinkommen über die vorübergehende Verwendung (im Folgenden: Übereinkommen von Istanbul) erfolgte durch den Beschluss 93/329/EWG⁴. Nach Art. 34 dieses Übereinkommens sind die englische und die französische Fassung des Übereinkommens von Istanbul gleichermaßen verbindlich.

5. Anlage C Art. 1 Buchst. a des Übereinkommens von Istanbul definiert „Beförderungsmittel“ als „alle Schiffe ..., Luftkissenboote, Flugzeuge, Straßenkraftfahrzeuge ... sowie rollendes Eisenbahnmaterial ...“. Anlage C Art. 1 Buchst. b definiert die „gewerbliche Verwendung“ als „die Beförderung von Personen gegen Entgelt oder die gewerbliche Beförderung von Waren gegen oder ohne Entgelt“⁵. Anlage C Art. 1 Buchst. c definiert den „eigenen Gebrauch“ als „die Beförderung durch den Beteiligten ausschließlich zum persönlichen Gebrauch mit Ausnahme der gewerblichen Verwendung“⁶.

B – *Unionsrecht*

1. Zollkodex

6. Art. 137 des Zollkodex sieht ein Verfahren vor, nach dem für eine vorübergehende Verwendung von Waren in der Union eine Befreiung von Zöllen erfolgen kann.

7. Die Voraussetzungen für die Befreiung nach dem Verfahren der vorübergehenden Verwendung sind in Übereinstimmung mit Art. 141 des Zollkodex in der Durchführungsverordnung geregelt.

8. Nach Art. 204 Abs. 1 Buchst. a des Zollkodex entsteht eine Zollschuld, wenn Pflichten aus der Inanspruchnahme des betreffenden Zollverfahrens nicht erfüllt worden sind.

2. Durchführungsverordnung

9. Nach Art. 232 in Verbindung mit Art. 233 der Durchführungsverordnung gelten „in den Artikeln 556 bis 561 genannte Beförderungsmittel“ kraft Überschreiten der Zollgrenze der Union als zur vorübergehenden Verwendung angemeldet.

4 — Beschluss des Rates vom 15. März 1993 über den Abschluss des Übereinkommens über die vorübergehende Verwendung und über die Annahme seiner Anlagen (ABl. L 130, S. 1).

5 — In der englischen Fassung: „the transport of persons for remuneration or the industrial or commercial transport of goods, whether or not for remuneration“, und in der französischen Fassung: „l’acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux“.

6 — In der englischen Fassung: „the transport exclusively for personal use by the person concerned excluding commercial use“, und in der französischen Fassung: „l’utilisation par l’intéressé exclusivement pour son usage personnel, à l’exclusion de tout usage commercial“.

10. Kapitel 5 des Titels III in Teil II der Durchführungsverordnung hat den Titel „Vorübergehende Verwendung“. Abschnitt 2 dieses Kapitels hat die Überschrift „Voraussetzungen für die vollständige Befreiung von den Einfuhrabgaben“. Abschnitt 2 gliedert sich sodann in sieben Unterabschnitte auf, die jeweils verschiedene Warenarten aufführen, für die eine Befreiung gewährt werden kann. Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 mit der Überschrift „Beförderungsmittel“ enthält die Art. 555 bis 562. Art. 555 Abs. 1 definiert die folgenden Begriffe:

„(1) Für diesen Unterabschnitt gelten folgende Definitionen:

- a) ‚gewerbliche Verwendung‘: die Verwendung eines Beförderungsmittels zur Beförderung von Personen gegen Entgelt oder zur industriellen oder gewerblichen Beförderung von Waren gegen oder ohne Entgelt;
- b) ‚eigener Gebrauch‘: eine andere als die gewerbliche Verwendung eines Beförderungsmittels;
- c) ‚Binnenverkehr‘: die Beförderung von Personen oder Waren, die im Zollgebiet der Gemeinschaft einsteigen oder geladen werden, um in diesem Gebiet wieder auszusteigen oder ausgeladen zu werden.“

11. Art. 558 Abs. 1 der Durchführungsverordnung bestimmt:

„(1) Die vorübergehende Verwendung mit vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben wird für im Straßen-, Schienen- oder Luftverkehr und in der See- und Binnenschifffahrt eingesetzte Beförderungsmittel bewilligt, die

- a) außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft auf den Namen einer außerhalb dieses Gebiets ansässigen Person amtlich zugelassen sind; in Ermangelung einer amtlichen Zulassung gilt diese Voraussetzung als erfüllt, wenn die betreffenden Fahrzeuge einer außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft ansässigen Person gehören;
- b) unbeschadet der Art. 559, 560 und 561 von einer außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft ansässigen Person verwendet werden und
- c) bei gewerblicher Verwendung und mit Ausnahme von Schienenbeförderungsmitteln nur für Beförderungen verwendet werden, die außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft beginnen oder enden; sie können jedoch im Binnenverkehr eingesetzt werden, sofern die im Bereich des Verkehrs geltenden Vorschriften, insbesondere diejenigen betreffend die Voraussetzung für den Marktzugang und die Durchführung von Beförderungen, es vorsehen.“

III – Sachverhalt, Verfahren und Vorlagefragen

12. Fuchs ist ein Flug- und Wartungsunternehmen. Sie hat ihren Sitz in der Schweiz, ist jedoch auch in Deutschland zertifiziert. Sie bietet (u. a.) Dienstleistungen im Bereich des Helikopter-Fluggeschäfts, insbesondere Schulungs- und Trainingsflüge für Privatpersonen und Berufspiloten, an.

13. Mit Bescheid vom 13. Oktober 2009 wurde Fuchs vom Hauptzollamt Lörrach (Deutschland) eine Befreiung vom Zollflugplatzzwang für zehn im Einzelnen aufgelistete, auf Fuchs in der Schweiz zugelassene Helikopter bewilligt.

14. In den Jahren 2009 und 2010 wurden diese Helikopter in das Zollgebiet der Union verbracht. Die Helikopter wurden entweder von einem bei Fuchs angestellten Fluglehrer oder einem Flugschüler im Beisein eines Fluglehrers geflogen⁷ und landeten auf dem Sonderlandeplatz Bremgarten (Deutschland). Nach dem Einflug in das Zollgebiet der Union aus der Schweiz wurden Schulungsflüge durchgeführt. Diese begannen und endeten auf dem Sonderlandeplatz Bremgarten, ohne dass dabei das Zollgebiet der Union verlassen wurde. Anschließend wurden die Helikopter wieder vom Flugplatz Bremgarten aus in die Schweiz ausgeflogen.

15. Mit Bescheid vom 23. Mai 2011 widerrief das Hauptzollamt Lörrach die Fuchs bewilligte Befreiung vom Zollflugplatzzwang. Nachfolgend setzte sie von Fuchs geschuldete Abgaben für die zu Ausbildungszwecken verwendeten Helikopter fest.

16. Die Zollschuld von Fuchs sei nach Art. 204 Abs. 1 Buchst. a des Zollkodex wegen Verstoßes gegen die sich aus dem Verfahren der vorübergehenden Verwendung ergebenden Pflichten entstanden. Fuchs habe ihre Helikopter gewerblich verwendet, obwohl sie nicht im Besitz einer entsprechenden luftfahrtrechtlichen Erlaubnis gewesen sei.

17. Mit Bescheid vom 2. April 2012 wies das Hauptzollamt Lörrach den von Fuchs gegen die Mitteilung der Zollabgaben eingelegten Einspruch als unbegründet zurück. Gegen diesen Bescheid erhob Fuchs Klage beim Finanzgericht Baden-Württemberg, die zu dem vorliegenden Vorabentscheidungsersuchen geführt hat.

18. In ihrer Klage vor dem nationalen Gericht hat Fuchs vorgetragen, dass die Voraussetzungen für die vollständige Befreiung von Einfuhrabgaben bei einer vorübergehenden Verwendung von Beförderungsmitteln vorlägen. Eine gewerbliche Verwendung im Sinne der Durchführungsverordnung sei nicht erfolgt, da die Flüge nicht „zur Beförderung von Personen gegen Entgelt oder zur industriellen oder gewerblichen Beförderung von Waren gegen oder ohne Entgelt“ gedient hätten. Das von den Flugschülern entrichtete Entgelt sei für die Ausbildung, nicht aber für die Beförderung bezahlt worden.

19. Das Hauptzollamt hat dagegen vorgetragen, Fuchs habe die Helikopter gewerblich verwendet. Es seien Personen gegen Entgelt befördert worden. Der Begriff der Beförderung sei nicht darauf beschränkt, dass damit ein Ortswechsel verbunden sein müsse. Es komme vielmehr darauf an, ob das *Beförderungsmittel* mit Personen *besetzt* sei.

20. Aufgrund dieser unterschiedlichen Auffassungen zur Bedeutung der „gewerblichen Verwendung“ hat das Finanzgericht Baden-Württemberg mit Beschluss vom 17. Februar 2015, bei der Kanzlei des Gerichtshofs eingegangen am 20. Februar 2015, das bei ihm anhängige Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Ist Art. 555 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 2454/93 in der Fassung der Verordnung Nr. 2286/2003 so auszulegen, dass auch entgeltliche Schulungsflüge mit Helikoptern, bei denen sich ein Flugschüler und ein Fluglehrer im Helikopter befinden, als gewerbliche Verwendung eines Beförderungsmittels anzusehen sind?

21. Schriftliche Erklärungen haben in der vorliegenden Rechtssache Fuchs, die Kommission und die Italienische Republik eingereicht. Das im Ausgangsverfahren beklagte Hauptzollamt Lörrach hat keine schriftlichen Erklärungen eingereicht. Eine mündliche Verhandlung ist von den Verfahrensbeteiligten nicht beantragt worden und hat nicht stattgefunden.

⁷ — Den Angaben des vorlegenden Gerichts zufolge waren die Helikopter so ausgestattet, dass sowohl der Pilot als auch der Copilot den Helikopter unabhängig voneinander steuern konnten. Hiervon wurde offenbar bei allen Flügen, je nach Schulungssituation, Gebrauch gemacht.

IV – Würdigung

A – Einleitung

22. Der Gerichtshof wird im Wesentlichen danach gefragt, ob Schulungsflüge unter die Definition der „gewerblichen Verwendung“ nach Art. 555 Abs. 1 der Durchführungsverordnung fallen (siehe unten, Abschnitt B).

23. Die Auslegung dieses Begriffs wird für die Entscheidung von Bedeutung sein, ob Fuchs die Voraussetzungen für eine Befreiung von Zollabgaben nach dem einschlägigen Unterabschnitt erfüllt. Der Gerichtshof wird nicht ausdrücklich um eine Stellungnahme dazu ersucht, ob Fuchs gegebenenfalls die Voraussetzungen für eine Befreiung erfüllt. Die Beantwortung dieser Frage ist letztlich Sache des nationalen Gerichts. Die Prüfung des Begriffs der „gewerblichen Verwendung“ führt jedoch zwangsläufig zu Fragen, die den Geltungsbereich der Befreiung von Zollabgaben in Fällen der vorübergehenden Verwendung von „Beförderungsmitteln“ betreffen. Zur sachdienlichen Beantwortung der Fragen des vorlegenden Gerichts halte ich es daher für wichtig, auch auf diesen Aspekt einzugehen (siehe unten, Abschnitt C).

B – Bedeutung der „gewerblichen Verwendung“

24. Die „gewerbliche Verwendung“ ist einer der Begriffe, die in dem Unterabschnitt der Durchführungsverordnung definiert sind, der die vollständige Befreiung von Einfuhrabgaben für die vorübergehende Verwendung eines Beförderungsmittels regelt. Nach Art. 555 Abs. 1 der Durchführungsverordnung ist die „gewerbliche Verwendung“ als „Verwendung eines Beförderungsmittels zur Beförderung von Personen gegen Entgelt...“ definiert⁸.

25. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs sind Bedeutung und Tragweite eines Begriffs entsprechend seinem Sinn nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch sowie unter Berücksichtigung des Zusammenhangs, in dem er verwendet wird, und der Ziele, die mit der Regelung verfolgt werden, zu der er gehört, zu bestimmen⁹.

26. Nach natürlichem Verständnis schließt der Begriff „Beförderungsmittel“ Helikopter ein¹⁰. Fraglich ist daher im Wesentlichen, ob Fuchs seine Helikopter „zur Beförderung von Personen gegen Entgelt“ verwendet.

27. Vorausgeschickt sei hierzu, dass die Schulungsflüge deshalb, weil sie am selben Ort beginnen und enden, von einer „Beförderung von Personen“ nicht von vornherein begrifflich ausgeschlossen sind. Wenn die Schulungsflüge stattfinden, kommt es in gewissem Sinne zu einer „Beförderung“, da Personen fortbewegt werden. Dies findet sich in der Rechtsprechung des Gerichtshofs an Beispielen von Rundfahrten und -flügen bestätigt, wonach diese in den Bereich der Verkehrspolitik fallen¹¹. Diese Entscheidungen könnten auf den Kontext der zolltariflichen Einreihung sinngemäß übertragbar sein.

8 — Wie das Gericht in Rn. 14 seines Vorabentscheidungsersuchens festgestellt hat, ist der verbleibende Teil der Definition „... oder zur industriellen oder gewerblichen Beförderung von Waren gegen oder ohne Entgelt“ im vorliegenden Fall nicht relevant. Ich stimme dem zu.

9 — Vgl. für den Bereich Zollabgaben Urteil Digitalnet u. a. (C-320/11, C-330/11, C-382/11 und C-383/11, EU:C:2012:745, Rn. 38).

10 — Diese fallen eindeutig auch unter die Definition dieses Begriffs in Art. 1 Buchst. a der Anlage C des Übereinkommens von Istanbul, die „alle Schiffe ..., Flugzeuge“ umfasst.

11 — Urteil Neukirchinger (C-382/08, EU:C:2011:27, Rn. 19) und Schlussanträge des Generalanwalts Mengozzi in der Rechtssache Neukirchinger (C-382/08, EU:C:2010:498, Nrn. 25 bis 30) sowie Urteil Alpina River Cruises und Nicko Tours (C-17/13, EU:C:2014:191, Rn. 29). Vgl. auch Schlussanträge des Generalanwalts Szpunar in den verbundenen Rechtssachen Trijber und Harmsen (C-340/14 und C-341/14, EU:C:2015:505, Nrn. 30 bis 34), wo ebenfalls für eine „Beförderung“ kein Ortswechsel von A nach B vorausgesetzt wird.

28. Ebenso wenig ist entgegen den von Fuchs und der Kommission in ihren schriftlichen Erklärungen vorgetragenen Argumenten das Vorliegen einer Beförderung von vornherein deshalb ausgeschlossen, weil das Luftfahrzeug abwechselnd von Schüler und Lehrer gesteuert wird, die beide Besatzungsmitglieder sind. Die Situation mag als ungewöhnliches Beispiel angesehen werden, doch bleibt es wiederum dabei, dass Personen in dem Sinne „befördert“ werden, dass sie fortbewegt werden¹².

29. Dennoch dürfte selbst bei reiner Wortlautauslegung der Sachverhalt der vorliegenden Rechtssache von der Formulierung „Beförderung von Personen gegen Entgelt“ nicht umfasst sein. Es ist zwar ein Entgelt gegeben, doch wird dieses konkret als Gegenleistung für die Flugausbildung gezahlt. Mit anderen Worten liegt eine „Ausbildung von Personen gegen Entgelt“ vor. Die „Beförderung“ ist lediglich logische Folge der Ausbildung.

30. Hinzuweisen ist auch darauf, dass der Flugschüler (d. h. derjenige, der das Entgelt zahlt) für einen Teil und möglicherweise sogar die gesamte Dauer der Ausbildungseinheit die „Beförderung“ selbst vornimmt. Dies lässt sich durch eine Betrachtung von Flugstunden im Vergleich zu Fahrstunden für Autos veranschaulichen. Die Vorstellung, dass Fahrstunden in einem Auto genommen werden, verbindet sich nicht mit der Vorstellung einer „Beförderung von Personen gegen Entgelt“ im Sinne eines normalen Verständnisses dieser Worte, sondern vielmehr mit der einer „Ausbildung von Personen gegen Entgelt“. Das Gleiche gilt für Schulungs- und Trainingsflüge.

31. Flugausbildungsdienstleistungen wie die von Fuchs erbrachten sind daher vom Begriff der „gewerblichen Verwendung“ nach Art. 555 Abs. 1 der Durchführungsverordnung nicht umfasst.

32. Die Wortlautauslegung von Bestimmungen des Unionsrechts sollte nur dann im Licht des Zusammenhangs und Zwecks überprüft werden, wenn der Wortlaut nicht eindeutig ist¹³. Im vorliegenden Fall ist der Wortlaut meines Erachtens recht klar und eindeutig. Soweit von einer verbleibenden Uneindeutigkeit ausgegangen werden könnte, führt eine systematische und teleologische Auslegung von Art. 555 Abs. 1 gleichwohl zu dem Schluss, dass der Begriff „gewerbliche Verwendung“ dahin auszulegen ist, dass die Beförderung der Hauptzweck der entgeltlichen Dienstleistung sein muss.

33. Was den historischen Kontext der Bestimmung angeht, hat die Definition der „gewerblichen Verwendung“ mit der Zeit in ihrer Reichweite aufschlussreiche Änderungen erfahren.

34. Der ursprünglich verwendete Begriff war „berufliche Verwendung“. Diese war definiert als „die Verwendung eines Beförderungsmittels zum Zweck der unmittelbaren Ausübung einer entgeltlichen Tätigkeit oder einer Tätigkeit mit Erwerbszweck“¹⁴. Dieser Begriff wurde später durch „gewerbliche Verwendung“ ersetzt, die definiert war als „die Verwendung eines Beförderungsmittels im Zusammenhang mit der entgeltlichen Beförderung von Personen oder Waren oder im Rahmen der wirtschaftlichen Aktivitäten eines Unternehmens“¹⁵. Diese beiden Definitionen hätten Flugausbildungstätigkeiten der von Fuchs ausgeübten Art eindeutig umfasst.

12 — Zu betonen ist, dass damit keine Beurteilung der Frage verbunden ist, ob die Tätigkeit eine Verkehrsdienstleistung darstellt. Vgl. das „Handbuch zur Umsetzung der Dienstleistungsrichtlinie“ der Kommission. Dieses nicht verbindliche Dokument enthält den Hinweis, dass die Ausnahme für Verkehrsdienstleistungen in Art. 2 Abs. 2 Buchst. d der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt (ABl. L 376, S. 36) „nicht Dienstleistungen [erfasst], die keine Verkehrsdienstleistungen als solche sind, wie z. B. Fahrschulen ...“.

13 — Urteile EZB/Deutschland (C-220/03, EU:C:2005:748, Rn. 31) und Carboni e derivati (C-263/06, EU:C:2008:128, Rn. 48).

14 — Art. 1 Abs. 2 Buchst. d der Verordnung (EWG) Nr. 1855/89 des Rates vom 14. Juni 1989 über die vorübergehende Verwendung von Beförderungsmitteln (ABl. L 186, S. 8).

15 — Verordnung (EG) Nr. 993/2001 der Kommission vom 4. Mai 2001 zur Änderung der Verordnung Nr. 2454/93 (ABl. L 141, S. 1). Vgl. Art. 1 Nr. 28, der den Titel III jener Verordnung (u. a.) durch Art. 555 Abs. 1 ersetzte. Der Vollständigkeit halber sei ergänzt, dass die ursprüngliche Durchführungsverordnung von 1993 die gleiche Definition der „gewerblichen Verwendung“ enthielt wie die aktuelle Fassung der Durchführungsverordnung (in der ursprünglichen Fassung der Durchführungsverordnung war die Definition in Art. 670 geregelt). Verwirrenderweise wurde diese Definition durch die Verordnung Nr. 993/2001 vorübergehend erweitert, bevor die Verordnung Nr. 2286/2003 schließlich zur ursprünglichen Definition zurückkehrte, wie in Nr. 35 näher erläutert.

35. Diese Definition der „gewerblichen Verwendung“ wurde jedoch später durch die Verordnung Nr. 2286/2003 auf den Wortlaut verengt, der heute in Art. 555 Abs. 1 der Durchführungsverordnung enthalten ist (und der zum maßgeblichen Zeitpunkt anwendbar war). Dies geschah ausdrücklich, um ihn mit der Definition der „gewerblichen Verwendung“ im Übereinkommen von Istanbul in Einklang zu bringen¹⁶.

36. Vor den Änderungen durch die Verordnung Nr. 2286/2003 umfasste die „gewerblichen Verwendung“ somit drei Fallgruppen:

- „Verwendung eines Beförderungsmittels im Zusammenhang mit der entgeltlichen Beförderung von Personen“;
- „Verwendung eines Beförderungsmittels im Zusammenhang mit der entgeltlichen Beförderung von ... Waren“;
- „Verwendung eines Beförderungsmittels ... im Rahmen der wirtschaftlichen Aktivitäten eines Unternehmens“.

37. Die dritte Kategorie umfasste als Auffangkategorie alle Verwendungen von Beförderungsmitteln in einem geschäftlichen Zusammenhang a) unabhängig von ihrer Entgeltlichkeit und b) unabhängig vom Zweck der Verwendung.

38. Nach den Änderungen durch die Verordnung Nr. 2286/2003 der Kommission umfasste die „gewerbliche Verwendung“ dagegen nur die

- „Verwendung eines Beförderungsmittels zur Beförderung von Personen gegen Entgelt“;
- „Verwendung eines Beförderungsmittels ... zur industriellen oder gewerblichen Beförderung von Waren gegen oder ohne Entgelt“.

39. Durch die Änderungen wurde insbesondere die dritte, als Auffangkategorie ausgestaltete Kategorie der „Verwendung eines Beförderungsmittels ... im Rahmen der wirtschaftlichen Aktivitäten“ aus dem Geltungsbereich der „gewerblichen Verwendung“ herausgenommen.

40. Mit der Streichung dieser Auffangkategorie wurde somit erkennbar die unentgeltliche Beförderung von Personen vom Begriff der „gewerblichen Verwendung“ ausgenommen. Entgegen den Ausführungen des vorlegenden Gerichts wurde die Reichweite der „gewerblichen Verwendung“ durch die Streichung jedoch noch in weiterer Hinsicht verengt, indem aus dem Zweck der Verwendung ein relevanter Faktor wurde (siehe oben, Nr. 37).

41. Dies impliziert, dass der Begriff der „gewerblichen Verwendung“ nicht *jeden* Fall umfasst, in dem eine wirtschaftliche Tätigkeit in Verbindung mit einem Beförderungsmittel ausgeübt wird und im weiteren Sinne eine Beförderung von Personen erfolgt. Die Definition ist enger. Sie erfordert eine Berücksichtigung des Hauptzwecks der Tätigkeit. Sie bezieht sich somit auf eine wirtschaftliche Tätigkeit, *deren Hauptzweck die Beförderung von Personen ist*.

42. Hauptzweck von Schulungs- und Trainingsflügen der von Fuchs ausgeübten Art ist eindeutig *nicht* die Beförderung von Personen. Genau wie bei Fahrstunden ist Hauptzweck ihrer Durchführung und dasjenige, wofür das Entgelt geleistet wird, die Ausbildung. Die Beförderung ist lediglich eine logische Folge. Schulungs- und Trainingsflüge der von Fuchs ausgeübten Art sind daher *nicht* vom Begriff der „gewerblichen Verwendung“ umfasst.

16 — Zwölfter Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 2286/2003.

43. Aufgrund der vorstehenden Erwägungen würde ich die Frage des nationalen Gerichts wie folgt beantworten: Entgeltliche Schulungsflüge mit Helikoptern, bei denen sich ein Flugschüler und ein Fluglehrer im Helikopter befinden, sind nicht als „gewerbliche Verwendung“ eines Beförderungsmittels im Sinne von Art. 555 Abs. 1 Buchst. a der Durchführungsverordnung anzusehen.

C – Art. 558 Abs. 1 der Durchführungsverordnung

1. Einleitung

44. Art. 555 Abs. 1 der Durchführungsverordnung enthält mehrere Definitionen. Die materiellen *Voraussetzungen* für die Befreiung von den Einfuhrabgaben sind jedoch in den Art. 556 ff. geregelt. Nur in der Formulierung einiger dieser Voraussetzungen werden einer oder mehrere der in Art. 555 Abs. 1 definierten Begriffe tatsächlich verwendet.

45. Das nationale Gericht hat nicht ausdrücklich nach der Auslegung von Art. 558 Abs. 1 der Durchführungsverordnung gefragt. Ob Fuchs die Voraussetzungen für eine Befreiung nach dieser Bestimmung tatsächlich erfüllt, ist eine Frage, über die das nationale Gericht in voller Kenntnis des konkreten Sachverhalts des Falles zu entscheiden hat.

46. Um dem nationalen Gericht eine sachdienliche Antwort zu geben, halte ich es gleichwohl für erforderlich, zum allgemeinen Anwendungsbereich von Art. 558 Abs. 1 der Durchführungsverordnung Stellung zu nehmen¹⁷. Dies ist zum Teil auch deshalb angezeigt, weil die Kommission zu diesem Punkt detaillierte schriftliche Erklärungen vorgelegt hat.

2. Anwendungsbereich der Befreiung nach Art. 558 Abs. 1

47. In Art. 558 Abs. 1 Buchst. a, b und c sind drei Voraussetzungen für die Befreiung einer vorübergehenden Verwendung von Beförderungsmitteln genannt. Nur in einer dieser Voraussetzungen – Art. 558 Abs. 1 Buchst. c – wird auf die „gewerbliche Verwendung“ Bezug genommen.

48. Nach Art. 558 Abs. 1 Buchst. c ist ein Beförderungsmittel im Fall seiner gewerblichen Verwendung regelmäßig nur dann befreit, wenn die Beförderung „außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft beginnt oder endet“. Dies ist jedoch keine für *jede* Befreiung nach Art. 558 Abs. 1 zu erfüllende notwendige Voraussetzung. Diese Einschränkung gilt nur für die konkreten, unter Buchst. c fallenden Fälle, d. h. für Fälle der „gewerblichen Verwendung“ eines Beförderungsmittels. Anders ausgedrückt, kann eine Befreiung nach Art. 558 Abs. 1 zu bewilligen sein, wenn die Voraussetzungen nach den Buchst. a und b erfüllt sind, ohne dass Buchst. c im konkreten Fall überhaupt von Bedeutung ist.

49. Aus den oben in Abschnitt IV (B) der vorliegenden Schlussanträge genannten Gründen fallen Ausbildungstätigkeiten der von Fuchs ausgeübten Art *nicht* unter den Begriff der „gewerblichen Verwendung“. Dass diese Tätigkeiten nicht notwendigerweise „außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft beginnen oder enden“, ist demzufolge für die Erfüllung der Voraussetzungen für eine Befreiung nach Art. 558 Abs. 1 der Durchführungsverordnung nicht entscheidend.

¹⁷ — Vgl. hierzu z. B. Urteil AIFA und Ministero della Salute (C-452/14, EU:C:2015:644, Rn. 33 und 34).

50. Die Kommission vertritt in ihren schriftlichen Erklärungen die Ansicht, dass Schulungs- und Trainingsflüge keine „gewerbliche Verwendung“ darstellten. Sie trägt dann in einem zweiten Schritt jedoch vor, dass Schulungs- und Trainingsflüge gleichwohl nicht die Voraussetzungen für eine Befreiung nach Art. 558 Abs. 1 erfüllen könnten. Beides begründet die Kommission jeweils im Wesentlichen damit, dass Hauptzweck der von Fuchs ausgeführten Schulungs- und Trainingsflüge *nicht* die Beförderung von Personen oder Waren sei.

51. Aus den bereits genannten Gründen stimme ich dem ersten Teil dieses Vorbringens zu. Der von der Kommission vertretenen Auslegung des Anwendungsbereichs von Art. 558 Abs. 1 kann ich mich jedoch aus folgenden Gründen nicht anschließen.

52. Die Kommission ist der Ansicht, die Befreiung nach Art. 558 Abs. 1 der Durchführungsverordnung solle nur Fälle erfassen, in denen ein Beförderungsmittel *zu Zwecken einer Beförderung* verwendet werde (was hier nicht der Fall sei).

53. Die Kommission trägt hierzu vor, dass die verschiedenen Definitionen in Art. 555 Abs. 1 der Durchführungsverordnung alle implizierten, dass die Beförderungsmittel konkret zum Zweck der Beförderung verwendet würden. Eine Befreiung könne somit nur erfolgen, wenn der Zweck der betreffenden Tätigkeit in einer Beförderung bestehe. Diese Schlussfolgerung werde auch durch den Einleitungssatz von Art. 558 Abs. 1 der Durchführungsverordnung gestützt. Schließlich verweist die Kommission auf das Urteil Siig und stützt darauf die Ansicht, dass die Befreiung wegen vorübergehender Verwendung nur gelte, soweit eine *bestimmte Beförderung* durchgeführt werde¹⁸.

54. Ich halte diese Argumente nicht für überzeugend.

55. Erstens ist die Befreiung der vorübergehenden Verwendung eines Beförderungsmittels nicht ausdrücklich auf Fälle beschränkt, in denen das Beförderungsmittel konkret zu Beförderungszwecken verwendet wird. In Art. 558 Abs. 1 der Durchführungsverordnung findet sich eine solche Einschränkung nicht. Auch in den verschiedenen weiteren Gründen für eine vollständige Befreiung in den Art. 556 bis 561 der Durchführungsverordnung findet sich eine solche Einschränkung nicht. Sie findet sich auch nicht im Übereinkommen von Istanbul. Sie ist insbesondere nicht Bestandteil der Definition eines „Beförderungsmittels“ in Anlage C Art. 1 Buchst. a des Übereinkommens.

56. Eine solche ausdrückliche, am Zweck orientierte Einschränkung hätte jedoch leicht aufgenommen werden können. In die meisten anderen Gründe für eine Befreiung von Zollabgaben in Fällen einer vorübergehenden Verwendung ist eine solche Einschränkung nämlich aufgenommen worden¹⁹.

57. Das Fehlen einer solchen ausdrücklichen Einschränkung ist meines Erachtens an sich schon ein hinreichender Grund dafür, das Vorbringen der Kommission zu diesem Punkt zurückzuweisen. Der Vollständigkeit halber möchte ich jedoch ergänzen, dass auch die Annahme einer impliziten Einschränkung nicht statthaft ist.

58. Art. 558 Abs. 1 Satz 1 bezieht sich auf „im Straßen-, Schienen- oder Luftverkehr und in der See- und Binnenschifffahrt eingesetzte Beförderungsmittel“ ohne eine funktions- oder zweckbezogene Einschränkung. Art. 558 Abs. 1 Buchst. a und b sind ebenso neutral und beziehen sich auf objektive Kriterien, nämlich den Ort der amtlichen Zulassung bzw. den Ort, an dem die Person ansässig ist. Art. 558 Abs. 1 Buchst. c ist ohnehin nur in Fällen der „gewerblichen Verwendung“ eines Beförderungsmittels anwendbar.

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

19 — Vgl. beispielsweise Art. 563 der Durchführungsverordnung „zu Sportzwecken“, Art. 566 der Durchführungsverordnung „[bei beabsichtigter Verwendung] für Diagnose- und Therapiezwecke“, Art. 568 der Durchführungsverordnung zum „Zwecke der Vorführung vor Verkauf“ und Art. 569 der Durchführungsverordnung „zur Verwendung als Berufsausrüstung“.

59. Zweitens setzen nach Ansicht der Kommission die *Definitionen* in Art. 555 Abs. 1 voraus, dass die dort genannten Beförderungsmittel konkret zu Beförderungszwecken (und nicht etwa zu Ausbildungszwecken) verwendet werden. Hieraus schließt die Kommission, dass die *Befreiung* für die vorübergehende Verwendung von Beförderungsmitteln nach Art. 558 Abs. 1 voraussetze, dass diese Beförderungsmittel konkret zu Beförderungszwecken verwendet würden.

60. Dem kann ich mich nicht anschließen. Definitionen und Befreiungsgründe sollten nicht miteinander verwechselt werden.

61. Die von der Kommission vorgetragene, weitreichende Schlussfolgerung bedürfte einer soliden Begründung, und die Anhaltspunkte sind vorliegend bestenfalls nicht eindeutig.

62. Insoweit halte ich Folgendes fest:

- Wie die Kommission selbst anerkennt, enthalten nur zwei der drei Definitionen des Art. 555 Abs. 1 eine funktionsbezogene Einschränkung. Die Definition des „eigenen Gebrauchs“ enthält keine. Zwar ist die Definition des „eigenen Gebrauchs“ in der englischen Fassung des Übereinkommens von Istanbul wohl auch funktionsbezogen. Für die französische Fassung gilt dies jedoch nicht; diese ist neutral.
- Die Definition der „Beförderungsmittel“ im Übereinkommen von Istanbul ist in Bezug auf die Funktion neutral²⁰. Dagegen waren in der ursprünglichen Fassung der Durchführungsverordnung „Beförderungsmittel“ ausdrücklich funktionsbezogen definiert als „Mittel, die zur *Beförderung von Personen oder Gütern* dienen...“²¹ (Hervorhebung nur hier). Diese Definition wurde jedoch später gestrichen²². Träfe die Ansicht der Kommission zu, müsste diese logischerweise für *alle* Befreiungsgründe wegen vorübergehender Verwendung eines Beförderungsmittels (und nicht nur für Art. 558 Abs. 1) gelten²³.

63. Drittens und abschließend, kann ich mich der Kommission nicht anschließen, was ihr Verständnis des Urteils Siig angeht.

64. Die Rechtssache Siig betraf die Beförderung von Waren im Straßenverkehr. Soweit hier relevant, wurden die Waren in jener Rechtssache von einem Fahrzeug innerhalb der Union fortbewegt und entladen und dann von einem anderen Fahrzeug übernommen, um aus der Union hinaus befördert zu werden. Der Anspruch auf die Befreiung wurde darauf gestützt, dass es sich um eine „gewerbliche Verwendung“ in Verbindung mit einer Beförderung gehandelt habe, die außerhalb der Union begonnen oder geendet habe (auch wenn zwei verschiedene Fahrzeuge verwendet worden seien).

65. Der Gerichtshof lehnte einen Befreiungsanspruch in einem solchen Fall ab. Er stellte fest, dass „die Bewilligung der vorübergehenden Verwendung unmittelbar davon ab[hängt], dass das fragliche Fahrzeug eine ganz bestimmte Beförderung durchführt, bei der dieses Fahrzeug und die beförderten Waren oder Personen die Außengrenze des Zollgebiets der Gemeinschaft überschreiten“²⁴.

20 — Art. 1 Buchst. a der Anlage C des Übereinkommens von Istanbul.

21 — Art. 670 der ursprünglichen Fassung der Durchführungsverordnung. Siehe oben, Fn. 15, mit einer näheren Erläuterung hierzu.

22 — Ob diese Einschränkung mit der neutralen Definition im Übereinkommen von Istanbul hätte in Einklang gebracht werden können, ist fraglich (siehe oben zur Definition der „gewerblichen Verwendung“, die gerade aus diesem Grund geändert wurde).

23 — Es ist eindeutig geregelt, dass die Definitionen in Art. 555 Abs. 1 der Durchführungsverordnung für den gesamten Unterabschnitt gelten, in dem sie stehen.

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

66. Die Kommission schließt hieraus offenbar, dass für die Befreiung der vorübergehenden Verwendung eine ganz bestimmte „Beförderung“ (statt z. B. einer Ausbildung) vorliegen müsse. Dies ist meines Erachtens ein unzutreffendes Verständnis des Urteils Siig. Im Urteil Siig sah der Gerichtshof zwar das Vorliegen einer bestimmten „Beförderung“ als erforderlich an. Der Grund hierfür war jedoch, dass eine der Voraussetzungen für die Befreiung *in jener Rechtssache* darin bestand, dass die Beförderung „außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft beginnt oder endet“²⁵.

67. Im Übrigen würde dieses Erfordernis nach Art. 558 Abs. 1 auch *nur* für den Anspruch auf Befreiung im konkreten Fall einer „gewerblichen Verwendung“ gelten²⁶.

3. Ergebnis zu Art. 558 Abs. 1

68. Aus den vorgenannten Gründen ist die Befreiung nach Art. 558 Abs. 1 der Durchführungsverordnung für andere als „gewerbliche Verwendungen“ meines Erachtens nicht darauf beschränkt, dass das betreffende Beförderungsmittel konkret zum Zweck der Beförderung verwendet wird.

69. Schließlich ist es Sache des nationalen Gerichts, darüber zu entscheiden, ob Fuchs die Voraussetzungen für die Befreiung in der vorliegenden Rechtssache erfüllt. Das nationale Gericht hat dabei die Einhaltung der allgemeinen Grundsätze des Unionsrechts, einschließlich derjenigen des Vertrauensschutzes und/oder der wohlerworbenen Rechte, zu gewährleisten.

70. Dem Vorlagebeschluss zufolge hat Fuchs die Befreiung wegen vorübergehender Verwendung beantragt und erhalten. Diese wurde später aufgrund der Art der Tätigkeiten von Fuchs und einer bestimmten Auslegung der Art. 555 und 558 der Durchführungsverordnung rückwirkend widerrufen. Wie von der Kommission vorgetragen, können mehrere weitere, in der Durchführungsverordnung angeführte Befreiungsgründe ebenfalls einschlägig sein, wobei unklar ist, ob Fuchs deren Voraussetzungen erfüllen würde. Diese Fragen sind ebenso Sache des nationalen Gerichts.

V – Ergebnis

71. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, die ihm vom Finanzgericht Baden-Württemberg vorgelegte Frage wie folgt zu beantworten:

Entgeltliche Schulungsflüge mit Helikoptern, bei denen sich ein Flugschüler und ein Fluglehrer im Helikopter befinden, sind nicht als „gewerbliche Verwendung“ eines Beförderungsmittels im Sinne von Art. 555 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungsvorschriften zum Zollkodex in der durch die Verordnung (EG) Nr. 2286/2003 der Kommission vom 18. Dezember 2003 geänderten Fassung anzusehen.

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

26 — Wie oben ausgeführt, handelte es sich im Urteil Siig tatsächlich auch um eine „gewerbliche Verwendung“.