



## Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL  
MICHAL BOBEK  
prezentate la 18 februarie 2016<sup>1</sup>

### Cauza C-80/15

**Robert Fuchs AG**  
**împotriva**  
**Hauptzollamt Lörrach**

[cerere de decizie preliminară formulată de Finanzgericht Baden-Württemberg (Tribunalul Financiar din Baden-Württemberg) (Germania)]

„Uniunea vamală și Tariful vamal comun — Noțiunea «utilizare comercială» a unui mijloc de transport — Includerea zborurilor cu plată efectuate în compania unui instructor de zbor”

### I – Introducere

1. În prezenta cauză, reclamanta în fața instanței naționale, Robert Fuchs AG (denumită în continuare „Fuchs”), aduce cu titlu temporar elicoptere din Elveția pe teritoriul Uniunii Europene în scopul de a efectua zboruri de instrucție. Litigiul aflat pe rolul instanței naționale se reduce la a se stabili dacă Fuchs poate solicita pentru elicopterele respective o scutire de la plata taxelor vamale pentru admitere temporară.
2. Instanța națională se concentrează în mod special pe scutirea de taxe pentru admiterea temporară a mijloacelor de transport. Acest motiv de scutire este prevăzut de articolul 558 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 al Comisiei<sup>2</sup> de punere în aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului<sup>3</sup> (denumite în continuare „Regulamentul de punere în aplicare” și, respectiv, „Codul vamal”).
3. Pentru a stabili dacă Fuchs poate beneficia de această scutire, instanța națională solicită Curții să interpreteze semnificația expresiei „utilizare comercială” care figurează la articolul 555 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare. În special, instanța națională solicită să se stabilească dacă noțiunea „utilizare comercială” include tipul de activitate desfășurat de Fuchs, și anume zboruri de instrucție.

1 — Limba originală: engleza.

2 — Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 al Comisiei din 2 iulie 1993 de stabilire a unor dispoziții de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului de instituire a Codului vamal comunitar (JO L 253, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 7, p. 3), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 2286/2003 al Comisiei din 18 decembrie 2003 (JO L 343, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 16, p. 71).

3 — Regulamentul (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului din 12 octombrie 1992 de instituire a Codului vamal comunitar (JO L 302, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 5, p. 58).

## II – Cadrul juridic

### A – Dreptul internațional

#### 1. Convenția de la Istanbul

4. Prin Decizia 93/329/CEE a Consiliului<sup>4</sup>, CEE a aderat la Convenția privind admiterea temporară, încheiată la 26 iunie 1990 (denumită în continuare „Convenția de la Istanbul”). În conformitate cu articolul 34 din respectiva decizie, versiunile în limbile engleză și franceză ale Convenției de la Istanbul sunt autentice în egală măsură.

5. Articolul 1 litera (a) din anexa C la Convenția de la Istanbul definește „mijloacele de transport” ca fiind „orice navă [...], aeroglisor, aeronavă, vehicul rutier cu motor [...] și material feroviar rulant [...]”. Articolul 1 litera (b) din anexa C definește „utilizarea comercială” ca fiind „transportul persoanelor cu titlu oneros sau transportul industrial sau comercial al mărfurilor, indiferent că este cu titlu oneros sau nu”<sup>5</sup>. Articolul 1 litera (c) din anexa C definește „utilizarea personală” ca fiind „utilizarea de către persoana interesată exclusiv pentru uzul său personal, cu excluderea oricărui uz comercial”<sup>6</sup>.

### B – Dreptul Uniunii

#### 1. Codul vamal

6. Articolul 137 din Codul vamal prevede un regim prin care se poate obține scutire de la taxele vamale pentru admiterea temporară a mărfurilor în Uniunea Europeană.

7. Condițiile pentru scutire în temeiul regimului de admitere temporară au fost stabilite în Regulamentul de punere în aplicare, în conformitate cu articolul 141 din Codul vamal.

8. Potrivit articolului 204 alineatul (1) litera (a) din Codul vamal, o datorie vamală ia naștere ca urmare a neexecutării obligațiilor care rezultă din utilizarea regimului vamal relevant.

#### 2. Regulamentul de punere în aplicare

9. Articolul 232 coroborat cu articolul 233 din Regulamentul de punere în aplicare prevede că „mijlocul de transport menționat în articolele 556-561” se consideră că a fost declarat pentru admitere temporară în virtutea trecerii frontierei teritoriului vamal al Uniunii.

4 — Decizia 93/329/CEE a Consiliului din 15 martie 1993 privind încheierea Convenției privind admiterea temporară și acceptarea anexelor la aceasta (JO L 130, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 5, p. 211).

5 — În limba engleză „the transport of persons for remuneration or the industrial or commercial transport of goods, whether or not for remuneration” și în limba franceză: „l'acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux”.

6 — În limba engleză „the transport exclusively for personal use of the person concerned excluding commercial use” și în limba franceză: „l'utilisation par l'intéressé exclusivement pour son usage personnel, à l'exclusion de tout usage commercial”.

10. Capitolul 5 din titlul III din partea a II-a din Regulamentul de punere în aplicare este intitulat „Admiterea temporară”. Secțiunea 2 din acest capitol este intitulată „Condiții pentru scutirea totală de drepturi de import”. Secțiunea 2 se împarte în șapte subsecțiuni, în care sunt enumerate diferite categorii de mărfuri care pot face obiectul scutirii. Subsecțiunea 1 a secțiunii 2, intitulată „Mijloacele de transport”, cuprinde articolele 555-562. Articolul 555 alineatul (1) definește următorii termeni:

„(1) În sensul prezentei subsecțiuni:

- (a) «utilizarea comercială»: utilizarea unui mijloc de transport pentru transportul persoanelor cu plată sau pentru transportul industrial sau comercial al mărfurilor, cu plată sau fără plată;
- (b) prin «utilizare în scop privat» se înțelege utilizarea unui mijloc de transport într-un scop necomercial;
- (c) prin «trafic intern» se înțelege transportul persoanelor sau mărfurilor preluate sau încărcate pe teritoriul vamal al Comunității pentru a fi lăsate sau descărcate în interiorul acestui teritoriu.

[...]”

11. Articolul 558 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare prevede:

„(1) Scutirea totală de drepturi de import se acordă pentru mijloace de transport rutier, feroviar, aerian, maritim și fluvial când acestea:

- (a) sunt înmatriculate în afara teritoriului vamal al Comunității pe numele unei persoane stabilite în afara acestui teritoriu; totuși, în cazul în care mijloacele de transport nu sunt înmatriculate, condiția de mai sus poate fi considerată îndeplinită dacă sunt deținute de o persoană stabilită în afara teritoriului vamal al Comunității;
- (b) sunt utilizate de o persoană stabilită în afara acestui teritoriu, fără a aduce atingere articolelor 559, 560 și 561, și
- (c) în cazul utilizării în scop comercial și cu excepția mijloacelor de transport feroviar, sunt utilizate exclusiv pentru transport care începe sau sfârșește în afara teritoriului vamal al Comunității; totuși, pot fi utilizate în trafic intern când aceasta e prevăzută de dispozițiile în vigoare în domeniul transportului, în special cele referitoare la acces și operațiuni.”

### III – Situația de fapt, procedura și întrebările preliminare

12. Fuchs este o întreprindere furnizoare de servicii de transport aerian și de asistență. Sediul său se află în Elveția, dar este de asemenea certificată în Germania. Aceasta oferă (printre altele) servicii în domeniul transportului aerian cu elicopterul, în special zboruri de antrenament și de instrucție pentru particulari și pentru piloți profesioniști.

13. Prin decizia din 13 octombrie 2009, Hauptzollamt Lörrach (Biroul vamal principal din Lörrach, Germania) a acordat Fuchs scutiri de la obligația de utilizare a unui aerodrom vamal (denumit în continuare „Zollflugplatzzwang”) pentru zece elicoptere înregistrate individual pe numele Fuchs în Elveția.

14. În 2009 și 2010, elicopterele respective au fost introduse pe teritoriul vamal al Uniunii. Zborurile au fost efectuate fie de către un instructor de zbor angajat de Fuchs, fie de către un elev-pilot însoțit de un instructor de zbor<sup>7</sup>, iar aterizările au avut loc pe aerodromul special din Bremgarten (Germania). După intrarea pe teritoriul vamal al Uniunii dinspre Elveția, au avut loc zboruri de instrucție. Acestea au avut ca punct de plecare și de sosire aerodromul special din Bremgarten, fără a se părăsi astfel teritoriul vamal al Uniunii. Ulterior, elicopterele au efectuat un zbor de pe aerodromul special din Bremgarten în Elveția.

15. Prin decizia din 23 mai 2011, Biroul vamal din Lörrach a anulat scutirea Fuchs de la obligația de utilizare a unui aerodrom vamal. Ulterior, acesta a stabilit taxele vamale datorate de Fuchs pentru elicopterele utilizate în cadrul instrucției.

16. Se pare că datoria vamală a Fuchs a luat naștere în temeiul articolului 204 alineatul (1) litera (a) din Codul vamal, ca urmare a încălcării obligațiilor care rezultă din regimul de admitere temporară. S-a afirmat că Fuchs a utilizat elicopterele în scop comercial fără a deține o autorizație corespunzătoare de drept aerian.

17. Prin decizia din 2 aprilie 2012, Biroul vamal din Lörrach a respins ca nefondată contestația formulată de Fuchs împotriva deciziei de impunere a taxelor vamale. Fuchs a atacat această decizie la Finanzgericht Baden-Württemberg (Tribunalul financiar din Baden-Württemberg), ceea ce a condus la prezenta cerere de decizie preliminară.

18. În cadrul acțiunii sale în fața instanței naționale, Fuchs a susținut că erau îndeplinite condițiile privind scutirea totală de la plata taxelor la import pentru importul temporar de mijloace de transport. Aceasta a susținut că nu a existat o utilizare comercială în sensul Regulamentului de punere în aplicare, deoarece elicopterele nu au fost utilizate „pentru transportul persoanelor cu plată sau pentru transportul industrial sau comercial al mărfurilor, cu plată sau fără plată”. Taxa achitată de elevii-pilot ar fi fost plătită pentru instrucție, iar nu pentru efectuarea transportului.

19. Pe de altă parte, Biroul vamal din Lörrach a susținut că Fuchs a utilizat elicopterele în scop comercial. În opinia sa, persoanele au fost transportate cu plată. Acesta a afirmat că noțiunea de transport nu se reduce la cazurile care implică o schimbare a locului. Aceasta depinde mai degrabă de aspectul dacă *în mijlocul de transport* se află persoane.

20. Având în vedere acest dezacord cu privire la sensul expresiei „utilizare comercială”, prin ordonanța din 17 februarie 2015, primită la grefa Curții la 20 februarie 2015, Finanzgericht Baden-Württemberg a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Articolul 555 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 al Comisiei [...] de stabilire a unor dispoziții de aplicare a Codului vamal [...] în versiunea Regulamentului (CE) nr. 2286/20013 al Comisiei trebuie interpretat în sensul că zborurile de instrucție cu plată efectuate cu elicoptere, în cadrul cărora în elicopter se află un elev-pilot și un instructor de zbor, trebuie considerate ca fiind o utilizare comercială a unui mijloc de transport?”

21. Fuchs, Comisia și Republica Italiană au prezentat observații scrise în prezenta cauză. Biroul vamal din Lörrach, având calitatea de pârât în cauza principală, nu a prezentat observații scrise. Părțile nu au solicitat și nu a avut loc o ședință.

7 — În conformitate cu informațiile furnizate de instanța de trimitere, elicopterele erau echipate astfel încât atât pilotul, cât și copilul puteau să piloteze elicopterul în mod independent unul de celălalt. Se pare că acest lucru s-a întâmplat în timpul tuturor zborurilor, în funcție de situația de formare.

## IV – Analiză

### A – Introducere

22. Curții i s-a solicitat, în esență, să stabilească dacă zborurile de instrucție se încadrează în definiția „utilizare comercială” în conformitate cu articolul 555 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (a se vedea secțiunea B de mai jos).

23. Interpretarea acestui termen va fi importantă pentru a stabili dacă Fuchs se califică pentru scutirea de taxe vamale în temeiul subsecțiunii corespunzătoare. Curții nu i s-a solicitat în mod expres să se pronunțe dacă Fuchs ar putea beneficia de scutire. Aceasta este o problemă care trebuie stabilită, în definitiv, de instanța națională. Cu toate acestea, analiza noțiunii „utilizare comercială” va da naștere în mod inevitabil la întrebări cu privire la domeniul de aplicare al scutirii de taxe vamale în cazul importului temporar de „mijloace de transport”. Pentru a oferi un răspuns util la întrebarea adresată de instanța de trimitere, apreciem, prin urmare, că este important să se abordeze și acest aspect (a se vedea secțiunea C de mai jos).

### B – Înțelesul noțiunii „utilizare comercială”

24. „Utilizarea comercială” reprezintă unul dintre termenii definiți în subsecțiunea Regulamentului de punere în aplicare dedicată scutirii totale de taxe la import pentru admiterea temporară a mijloacelor de transport. Articolul 555 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare prevede că „«utilizarea comercială» [înseamnă] utilizarea unui mijloc de transport pentru transportul persoanelor cu plată [...]”<sup>8</sup>.

25. Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, determinarea sensului și a conținutului unui termen trebuie realizată în conformitate cu sensul lui obișnuit în limbajul curent, ținând cont în același timp de contextul în care este utilizat și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte<sup>9</sup>.

26. În mod normal, elicopterele sunt considerate „mijloace de transport”<sup>10</sup>. În consecință, punctul esențial al întrebării este dacă Fuchs își utilizează elicopterele „pentru transportul persoanelor cu plată”.

27. Ca o primă remarcă în această privință, faptul că zborurile de instrucție încep și se sfârșesc în același loc nu le exclude, în mod clar, din domeniul de aplicare al noțiunii „transport de persoane”. Atunci când au loc zboruri de instrucție, se poate vorbi despre „transport” într-o oarecare măsură, întrucât are loc o deplasare de persoane. Confirmând acest aspect, jurisprudența Curții oferă exemple de zboruri dus-întors considerate ca intrând în domeniul politicii privind transporturile<sup>11</sup>. Aceste cazuri ar putea fi menționate prin analogie în contextul clasificărilor vamale.

8 — Astfel cum instanța națională a menționat la punctul 14 din cererea sa de decizie preliminară, a doua teză a definiției, „[...] sau pentru transportul industrial sau comercial al mărfurilor, cu plată sau fără plată”, nu este relevantă în prezenta cauză. Suntem de acord.

9 — A se vedea, în domeniul vamal, Hotărârea Digitalnet și alții, C-320/11, C-330/11, C-382/11 și C-383/11, EU:C:2012:745, punctul 38.

10 — De asemenea, se încadrează clar în definiția acestei noțiuni de la articolul 1 litera (a) din anexa C la Convenția de la Istanbul, care include „orice navă [...], inclusiv [...] aeronavă”.

11 — Hotărârea Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, punctul 19, și Concluziile avocatului general Mengozzi prezentate în cauza Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2010:498, punctele 25-30, și Hotărârea Alpina River Cruises și Nicko Tours, C-17/13, EU:C:2014:191, punctul 29. A se vedea de asemenea Concluziile avocatului general Szpunar prezentate în Cauzele conexate Trijber și Harmsen, C-340/14 și C-341/14, EU:C:2015:505, punctele 30-34, care confirmă că „transportul” nu depinde de deplasarea de la punctul A la punctul B.

28. În mod similar, contrar argumentelor prezentate de Fuchs și de Comisie în observațiile lor scrise, faptul că atât elevul, cât și instructorul trec în mod alternativ la comanda aeronavei, ambii fiind membri ai echipajului, nu exclude în mod clar existența transportului. Situația ar putea fi considerată un exemplu neobișnuit, dar, din nou, nu este mai puțin adevărat că persoanele sunt „transportate”, în sensul că are loc deplasarea lor<sup>12</sup>.

29. Cu toate acestea, chiar la o interpretare pur literală, termenul „transportul persoanelor *cu plată*” nu pare să se aplice în situația de fapt din prezenta cauză. Există o plată, dar aceasta este efectuată în mod specific în schimbul unor zboruri de instrucție. Altfel spus, este vorba despre „*instrucția cu plată a persoanelor*”. „Transportul” nu este decât un corolar al instrucției.

30. De asemenea, remarcăm că elevul-pilot (și anume persoana care efectuează plata) va efectua el însuși „transportul” pe durata unei părți a lecției sau poate chiar pe toată durata lecției. Acest lucru poate fi mai bine înțeles dacă considerăm lecțiile de zbor ca fiind similare cu lecțiile de conducere pentru autoturisme. Când ne gândim la lecțiile de conducere care au loc într-un autoturism, nu ne gândim la acele lecții ca fiind „transportul persoanelor cu plată”, într-o interpretare normală a acestor cuvinte, ci mai curând „instrucție de persoane cu plată”. Același lucru este valabil și pentru zborurile de instrucție.

31. În consecință, serviciile constând în zboruri de instrucție, precum cele prestate de Fuchs, sunt excluse din domeniul de aplicare al noțiunii „utilizare comercială” care figurează la articolul 555 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare.

32. Interpretarea literală a dispozițiilor de drept al Uniunii ar trebui repusă în discuție în funcție de context și de scop numai atunci când există o ambiguitate a textului<sup>13</sup>. În acest caz, textul este, în opinia noastră, destul de clar și lipsit de ambiguitate. Cu toate acestea, în măsura în care s-ar considera că există orice urmă de ambiguitate reziduală, o interpretare sistematică și teleologică a articolului 555 alineatul (1) conduce la concluzia că noțiunea „utilizare comercială” ar trebui interpretată în sensul că transportul trebuie să fie principalul obiectiv al serviciului plătit.

33. În ceea ce privește contextul istoric al dispoziției, definiția noțiunii „utilizare comercială” a fost modificată ca domeniu de aplicare într-un sens instructiv de-a lungul timpului.

34. Inițial, termenul utilizat era „uz comercial”. Acesta a fost definit ca „utilizarea unui mijloc de transport în exercitarea directă a unei activități remunerate sau cu scop lucrativ”<sup>14</sup>. Acest termen a fost ulterior înlocuit de „utilizare în scop comercial”, care a fost definit ca „utilizarea mijloacelor de transport pentru transportul persoanelor sau al mărfurilor contra unei remunerații sau în cadrul activității economice a unei întreprinderi”<sup>15</sup>. Ambele definiții ar fi reglementat în mod clar tipul de activitate constând în zboruri de instrucție, precum cea desfășurată de Fuchs.

12 — Dorim să subliniem că aceasta nu implică nicio evaluare pentru a stabili dacă activitatea respectivă constituie un serviciu de transport. A se efectua o comparație cu „Manualul de punere în aplicare a Directivei privind serviciile” elaborat de Comisie. În acest document fără caracter obligatoriu se constată că excluderea pentru serviciile de transport prevăzută la articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind serviciile în cadrul pieței interne (denumită în continuare „Directiva privind serviciile”) „nu are ca obiect serviciile care nu constituie servicii de transport ca atare, precum serviciile școlilor de șoferi [...]”.

13 — Hotărârea ECB/Germania, C-220/03, EU:C:2005:748, punctul 31, și Hotărârea Carboni e derivati, C-263/06, EU:C:2008:128, punctul 48.

14 — Articolul 1 alineatul (2) litera (d) din Regulamentul (CEE) nr. 1855/89 al Consiliului din 14 iunie 1989 privind regimul de admitere temporară a mijloacelor de transport (JO L 186, p. 8).

15 — Regulamentul (CE) nr. 993/2001 al Comisiei din 4 mai 2001 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 2454/93 de punere în aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului de instituire a Codului vamal comunitar (JO L 141, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 14, p. 5). A se vedea articolul 1 punctul 28, care (printre altele) a înlocuit titlul III din regulamentul respectiv cu articolul 555 alineatul (1). Din motive de exhaustivitate, poate fi adăugat că Regulamentul inițial de punere în aplicare din 1993 conținea aceeași definiție a termenului „utilizare comercială” care apare în versiunea actuală a Regulamentului de punere în aplicare (în versiunea originală a Regulamentului de punere în aplicare definiția figura la articolul 670). Într-un mod care creează confuzii, sfera acestei definiții a fost extinsă temporar prin Regulamentul (CE) nr. 993/2001 al Comisiei, înainte de reconstituirea definiției inițiale prin intermediul Regulamentului (CE) nr. 2286/2003 al Comisiei, astfel cum se explică în continuare la punctul 35.

35. Cu toate acestea, ulterior, prin Regulamentul (CE) nr. 2286/2003 al Comisiei, definiția noțiunii „utilizare comercială” a fost restrânsă la formularea actuală de la articolul 555 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (și aplicabilă la momentul faptelor). Acest lucru a fost realizat în mod explicit pentru a o aduce în concordanță cu definiția termenului „utilizare comercială” din Convenția de la Istanbul<sup>16</sup>.

36. Astfel, înainte de modificările aduse prin Regulamentul nr. 2286/2003, noțiunea „utilizare în scop comercial” cuprindea trei tipuri de situații:

- „utilizarea mijloacelor de transport pentru transportul persoanelor [...] contra unei remunerații”;
- „utilizarea mijloacelor de transport pentru transportul [...] mărfurilor contra unei remunerații”;
- „utilizarea mijloacelor de transport [...] în cadrul activității economice a unei întreprinderi”.

37. Cea de a treia categorie, atotcuprinzătoare, includea toate utilizările unui mijloc de transport într-un context comercial (a) cu sau fără plată și (b) indiferent de scopul utilizării.

38. În schimb, ca urmare a modificărilor introduse prin Regulamentul (CE) nr. 2286/2003 al Comisiei, noțiunea „utilizare comercială” privea numai:

- „utilizarea unui mijloc de transport pentru transportul persoanelor cu plată”;
- „utilizarea unui mijloc de transport pentru [...] transportul industrial sau comercial al mărfurilor, cu plată sau fără plată”.

39. În mod semnificativ, modificările au scos din domeniul de aplicare al noțiunii „utilizare comercială” categoria atotcuprinzătoare care se referea la „utilizarea mijloacelor de transport [...] în cadrul activității economice”.

40. În consecință, se poate deduce că eliminarea acestei categorii atotcuprinzătoare a însemnat că transportul persoanelor fără plată a fost exclus din sfera noțiunii „utilizare comercială”. Cu toate acestea, spre deosebire de ceea ce sugerează instanța de trimitere, eliminarea a restrâns domeniul de aplicare al noțiunii „utilizare comercială” și într-un alt mod, în sensul că scopul utilizării a devenit un factor relevant (a se vedea punctul 37 de mai sus).

41. Aceasta implică faptul că noțiunea „utilizare comercială” nu se referă la *toate* situațiile în care se desfășoară o activitate economică ce implică un mijloc de transport și are loc transportul persoanelor în sens larg. Definiția este mai restrânsă. Se impune să se țină seama de scopul principal al activității. Astfel, aceasta se referă la o activitate economică *ce are ca obiect principal transportul de persoane*.

42. Scopul principal al zborurilor de instrucție de tipul celor efectuate de Fuchs *nu* este, în mod clar, transportul de persoane. La fel ca în cazul lecțiilor de conducere a autovehiculului, principalul obiectiv al acestui exercițiu și obiectul plății îl reprezintă instrucția. Transportul este doar un corolar al acesteia. În consecință, zborurile de instrucție de tipul celor efectuate de Fuchs *nu* intră în sfera noțiunii „utilizare comercială”.

16 — Considerentul (12) al Regulamentului (CE) nr. 2286/2003 al Comisiei.

43. Având în vedere cele de mai sus, recomandăm să se răspundă la întrebarea preliminară adresată de instanța de trimitere după cum urmează: zborurile de instrucție cu plată efectuate cu elicoptere, în cadrul cărora în elicopter se află un elev-pilot și un instructor de zbor, nu constituie o „utilizare comercială” a unui mijloc de transport în sensul articolului 555 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare.

#### *C – Articolul 558 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare*

##### 1. Introducere

44. Articolul 555 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare conține o serie de definiții. *Condițiile* de fond pentru scutirea de la taxele de import sunt prevăzute însă la articolul 556 și următoarele. Numai unele dintre aceste condiții utilizează efectiv unul sau mai mulți dintre termenii definiți la articolul 555 alineatul (1).

45. Instanța națională nu a adresat în mod explicit nicio întrebare privind interpretarea articolului 558 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare. Dacă Fuchs poate sau nu poate beneficia de fapt de scutirea prevăzută de această dispoziție este o chestiune care ține de competența instanței naționale, care decide în deplină cunoștință a împrejurărilor specifice ale cauzei.

46. Cu toate acestea, pentru a oferi un răspuns util instanței naționale, considerăm că este necesar să prezentăm observații cu privire la domeniul de aplicare general al articolului 558 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare<sup>17</sup>. Aceasta și întrucât Comisia a depus observații scrise aprofundate cu privire la acest aspect.

##### 2. Domeniul de aplicare al scutirii prevăzute la articolul 558 alineatul (1)

47. La articolul 558 alineatul (1) literele (a), (b) și (c) sunt prevăzute trei condiții pentru acordarea scutirii pentru admiterea temporară a mijloacelor de transport. Numai una dintre aceste trei condiții, și anume cea care se regăsește la articolul 558 alineatul (1) litera (c), conține o trimitere la „utilizarea în scop comercial”.

48. În temeiul articolului 558 alineatul (1) litera (c), în cazul în care mijlocul de transport este utilizat în scop comercial, acesta poate beneficia, în mod normal, de scutire doar pentru transportul „care începe sau sfârșește în afara teritoriului vamal al Comunității”. Însă aceasta nu este o condiție necesară care trebuie îndeplinită pentru a putea beneficia de *orice* scutire în temeiul articolului 558 alineatul (1). Această limitare se aplică numai în cazurile specifice care se încadrează la litera (c), și anume, cazurile de „utilizare în scop comercial” a unui mijloc de transport. În alți termeni, scutirea prevăzută la articolul 558 alineatul (1) poate fi acordată dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute la literele (a) și (b), litera (c) nefiind deloc relevantă într-un caz individual.

49. Pentru motivele expuse mai sus, în secțiunea IV (B) din prezentele concluzii, tipul activităților de instrucție desfășurate de Fuchs *nu* intră sub incidența noțiunii „utilizare comercială”. În consecință, faptul că respectivele activități nu „încep sau sfârșesc în afara teritoriului vamal al Comunității” nu este decisiv pentru a beneficia de scutire în temeiul articolului 558 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare.

17 — A se vedea în această privință de exemplu Hotărârea AIFA și Ministero della Salute, C-452/14, EU:C:2015:644, punctele 33 și 34.

50. În observațiile sale scrise, Comisia susține că zborurile de instrucție nu constituie o „utilizare comercială”. Cu toate acestea, într-o a doua etapă, sugerează că zborurile de instrucție nu pot beneficia de scutirea de taxe vamale prevăzută de articolul 558 alineatul (1). În ambele cazuri, Comisia susține că acest aspect se datorează în principal faptului că principalul scop al zborurilor de instrucție efectuate de Fuchs *nu* este transportul de mărfuri sau persoane.

51. Pentru motivele deja expuse, suntem de acord cu primul dintre aceste argumente. Nu suntem de acord însă cu interpretarea Comisiei cu privire la domeniul de aplicare al articolului 558 alineatul (1), pentru motivele enunțate mai jos.

52. Comisia susține că scutirea prevăzută la articolul 558 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare vizează numai situațiile în care un mijloc de transport este utilizat *în scopul transportului* (concluzionând că în prezenta cauză nu este vorba despre o astfel de situație).

53. În această privință, Comisia consideră că toate definițiile de la articolul 555 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare implică faptul că mijloacele de transport sunt utilizate în mod specific în vederea transportului. Prin extensie, scutirea ar trebui, prin urmare, să fie acordată numai în cazul în care scopul activității respective este transportul. Comisia consideră că această concluzie este susținută de asemenea de teza introductivă a articolului 558 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare. În final, Comisia face trimitere la Hotărârea Siig în sprijinul afirmației că scutirile pentru admiterea temporară se aplică numai atunci când are loc *o operațiune specifică de transport*<sup>18</sup>.

54. Considerăm că aceste argumente nu sunt convingătoare.

55. În primul rând, nu există nicio limitare explicită a posibilității obținerii scutirii pentru admiterea temporară a mijloacelor de transport la situații în care mijlocul de transport este utilizat în mod specific pentru transport. O astfel de limitare nu este prevăzută la articolul 558 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare. În plus, ea nu se regăsește în niciunul dintre celelalte motive pentru scutire totală enumerate la articolele 556-561 din Regulamentul de punere în aplicare și nici în Convenția de la Istanbul. Mai precis, aceasta lipsește din definiția „mijloacelor de transport” de la articolul 1 litera (a) din anexa C la această convenție.

56. O astfel de limitare explicită, orientată către scop, ar fi fost totuși ușor de introdus. Într-adevăr, o asemenea limitare a fost inclusă în cadrul majorității celorlalte motive de scutire de taxe vamale în cazuri de admitere temporară<sup>19</sup>.

57. În opinia noastră, absența unei astfel de limitări explicite constituie, în sine, un motiv suficient pentru a respinge argumentul Comisiei cu privire la acest aspect. Din motive de exhaustivitate, adăugăm însă că o asemenea limitare nu poate fi dedusă nici în mod implicit.

58. Prima teză a articolului 558 alineatul (1) se referă la „mijloace de transport rutier, feroviar, aerian, maritim și fluvial”, fără nicio limitare funcțională sau de scop. Articolul 558 alineatul (1) literele (a) și (b) este de asemenea neutru, referindu-se la criteriile obiective, și anume locul de înmatriculare și locul de stabilire. Articolul 558 alineatul (1) litera (c) nu se aplică deloc, cu excepția cazurilor de „utilizare în scop comercial” a unui mijloc de transport.

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

19 — A se vedea de exemplu articolul 563 din Regulamentul de aplicare, „în scopuri sportive”, articolul 566 din Regulamentul de punere în aplicare, „destinat diagnosticării sau terapiei”, articolul 568 din Regulamentul de punere în aplicare, „în scopul prezentării premergătoare comercializării”, și articolul 569 din Regulamentul de punere în aplicare, „cu intenția de a le utiliza ca echipament profesional.”

59. În al doilea rând, Comisia susține că *definițiile* conținute la articolul 555 alineatul (1) pornesc de la ipoteza că mijloacele de transport menționate în acestea sunt utilizate în mod specific pentru transport (spre deosebire, de exemplu, de instrucție). Pentru acest motiv, Comisia deduce că *scutirea* pentru admiterea temporară a mijloacelor de transport care intră sub incidența articolului 558 alineatul (1) impune ca aceste mijloace de transport să fie utilizate în mod specific pentru transport.

60. Nu suntem de acord. Definițiile și motivele de scutire nu ar trebui confundate.

61. Această concluzie a Comisiei, cu implicații profunde, ar necesita justificări solide, iar dovezile din prezenta cauză sunt, în cel mai bun caz, ambigue.

62. În această privință, observăm că:

- după cum recunoaște însăși Comisia, numai două dintre cele trei definiții de la articolul 555 alineatul (1) conțin limitări funcționale. Definiția „utilizării în scop privat” nu cuprinde astfel de limitări. Este adevărat că definiția „utilizării în scop privat” în versiunea în limba engleză a Convenției de la Istanbul este probabil tot funcțională. Însă acest lucru nu este valabil în cazul versiunii în limba franceză, care este neutră;
- definiția „mijloacelor de transport” din Convenția de la Istanbul este neutră din punct de vedere funcțional<sup>20</sup>. În schimb, în versiunea inițială a Regulamentului de punere în aplicare, „mijloacele de transport” au fost definite explicit în mod funcțional ca reprezentând „orice mijloc utilizat *pentru transportul de persoane sau de mărfuri* [...]”<sup>21</sup> (sublinierea noastră). Însă această definiție a fost ulterior eliminată<sup>22</sup>. În cazul în care Comisia ar avea dreptate, argumentația sa ar trebui, în mod logic, să se aplice *tuturor* motivelor de admitere temporară a mijloacelor de transport [nu doar articolului 558 alineatul (1)]<sup>23</sup>.

63. În al treilea și ultimul rând, nu suntem de acord cu interpretarea Comisiei cu privire la Hotărârea Siig.

64. Hotărârea Siig viza transportul rutier de mărfuri. În măsura în care este relevant în prezenta cauză, mărfurile în cauza respectivă erau deplasate cu un vehicul în cadrul Uniunii Europene, erau descărcate și apoi erau preluate de un alt vehicul pentru a fi transportate în afara Uniunii Europene. Scutirea a fost solicitată pe baza faptului că exista o „utilizare comercială” care implica un transport care începea sau se sfârșea în afara Uniunii (deși cu două vehicule diferite).

65. Curtea a considerat că scutirea nu ar putea fi invocată în astfel de cazuri. Aceasta a constatat că „aplicarea regimului de admitere temporară depinde în mod direct de realizarea de către vehiculul în cauză a unei operațiuni de transport clar definite, și anume efectuarea unui transport care să implice o trecere a frontierei externe a teritoriului vamal al Comunității de către vehiculul respectiv și de către persoanele și mărfurile transportate”<sup>24</sup>.

20 — Articolul 1 litera (a) din anexa C la Convenția de la Istanbul.

21 — Articolul 670 din versiunea inițială a Regulamentului de punere în aplicare. A se vedea nota de subsol 15, prin care se explică în mod detaliat acest aspect.

22 — Este discutabil dacă această limitare ar fi fost considerată a fi în conformitate cu definiția neutră care se regăsește în Convenția de la Istanbul (a se vedea mai sus în legătură cu definiția termenului „utilizare comercială”, care a fost modificată tocmai din acest motiv).

23 — Se menționează în mod clar că definițiile conținute în articolul 555 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare se aplică întregii subsecțiuni în care apar.

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

66. Concluzia pe care se pare că o trage Comisia din această hotărâre este că orice scutire pentru admiterea temporară presupune o „operațiune de transport” clar definită (iar nu, de exemplu, un curs de pregătire practică). Aceasta constituie, în opinia noastră, o interpretare eronată a Hotărârii Siig. Curtea nu impune în Hotărârea Siig existența unei „operațiuni de transport” specifice. Însă acest lucru s-a datorat faptului că una dintre condițiile de scutire *în cauza respectivă* a fost că transportul „începea sau se sfârșea în afara teritoriului vamal al Comunității”<sup>25</sup>.

67. În plus, o asemenea cerință s-ar aplica și în temeiul articolului 558 alineatul (1) *numai* în cazurile în care scutirea este solicitată în mod specific pentru o „utilizare comercială”<sup>26</sup>.

### 3. Concluzie privind articolul 558 alineatul (1)

68. Pentru motivele expuse mai sus, nu considerăm că scutirea prevăzută la articolul 558 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare pentru utilizări care nu sunt „utilizări comerciale” se limitează la cazurile în care mijlocul de transport este utilizat în mod specific pentru transport.

69. În cele din urmă, este de competența instanței naționale să decidă dacă Fuchs poate beneficia de scutire în prezenta cauză. În acest sens, instanța națională trebuie să asigure conformitatea cu principiile generale de drept al Uniunii, inclusiv principiul încrederii legitime și/sau principiul drepturilor dobândite.

70. Potrivit deciziei de trimitere, Fuchs a solicitat și a obținut scutire pentru admitere temporară. Ulterior, aceasta a fost retrasă retroactiv, având în vedere natura activităților desfășurate de Fuchs și luând în considerare o anumită interpretare a articolelor 555 și 558 din Regulamentul de punere în aplicare. Astfel cum a subliniat Comisia, o serie de alte motive de scutire prevăzute în Regulamentul de punere în aplicare pot fi de asemenea relevante, deși nu este clar dacă Fuchs ar îndeplini condițiile pentru acestea. Din nou, aceste chestiuni sunt de competența instanței naționale.

## V – Concluzie

71. În lumina celor de mai sus, recomandăm Curții să răspundă la întrebarea preliminară adresată de Finanzgericht Baden-Württemberg după cum urmează:

„Zborurile de instrucție cu plată efectuate cu elicoptere, în cadrul cărora în elicopter se află un elev-pilot și un instructor de zbor, nu trebuie considerate ca fiind o «utilizare comercială» a unui mijloc de transport în sensul articolului 555 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 al Comisiei din 2 iulie 1993 de stabilire a unor dispoziții de aplicare a Codului vamal comunitar, în versiunea Regulamentului (CE) nr. 2286/2003 al Comisiei din 18 decembrie 2003.”

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

26 — Într-adevăr, astfel cum s-a arătat mai sus, Hotărârea Siig, citată anterior, a implicat de asemenea o „utilizare comercială”.