Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δέκατο τμήμα)

της 28ης Ιουλίου 2016*

«Προδικαστική παραπομπή — Τελωνειακή ένωση — Κοινό Δασμολόγιο — Καθεστώς προσωρινής εισαγωγής με απαλλαγή από δασμούς — Κανονισμός (ΕΟΚ) 2454/93 — Καθορισθείσες προϋποθέσεις για την πλήρη απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς — Μέσα αεροπορικής μεταφοράς, ταξινομημένα εκτός τελωνειακού εδάφους της Ένωσης και χρησιμοποιούμενα από πρόσωπο εγκατεστημένο εκτός του εν λόγω εδάφους — Άρθρο 555, παράγραφος 1, στοιχείο α΄ — Εμπορική χρήση — Έννοια — Χρήση από σχολή αεροπλοΐας ελικοπτέρων που οδηγούνται από έναν εκπαιδευτή και έναν εκπαιδευόμενο για εκπαιδευτικές πτήσεις έναντι αμοιβής — Δεν εμπίπτει»

Στην υπόθεση C-80/15,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Finanzgericht Baden-Württemberg (φορολογικό δικαστήριο της Βάδης-Βυρτεμβέργης, Γερμανία) με απόφαση της 27ης Ιανουαρίου 2015, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 20 Φεβρουαρίου 2015, στο πλαίσιο της δίκης

Robert Fuchs AG

κατά

Hauptzollamt Lörrach,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δέκατο τμήμα),

συγκείμενο από τους F. Biltgen, πρόεδρο τμήματος, A. Borg Barthet (εισηγητή) και E. Levits, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Bobek

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η Robert Fuchs AG, εκπροσωπούμενη από την U. Lusche, Rechtsanwältin,

— η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον G. Albenzio, avvocato dello Stato,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την L. Grønfeldt και τον B.-R. Killmann,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 18ης Φεβρουαρίου 2016,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του όρου «εμπορική χρήση», κατά την έννοια του άρθρου 555, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του κανονισμού (ΕΟΚ) 2454/93 της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου 1993, για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 2913/92 του Συμβουλίου για τη θέσπιση του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ 1993, L 253, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 2286/2003 της Επιτροπής, της 18ης Δεκεμβρίου 2003 (ΕΕ 2003, L 343, σ. 1, στο εξής: κανονισμός εφαρμογής).

2 Η υπό κρίση αίτηση υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της Robert Fuchs AG, εταιρίας με έδρα την Ελβετία (στο εξής: Fuchs), και του Hauptzollamt Lörrach (κεντρικό τελωνείο του Lörrach, Γερμανία) σχετικά με τους απαιτηθέντες από την εταιρία αυτή εισαγωγικούς δασμούς για την εισαγωγή στο έδαφος της Ένωσης και υπό καθεστώς προσωρινής εισαγωγής με πλήρη απαλλαγή από τους εισαγωγικούς δασμούς ελικοπτέρων που έχουν ταξινομηθεί στην Ελβετία και χρησιμοποιούνται για εκπαιδευτικές πτήσεις και πτήσεις εξασκήσεως στη Γερμανία.

Το νομικό πλαίσιο

Το διεθνές δίκαιο

3 Η Σύμβαση για την προσωρινή εισαγωγή, που συνήφθη στην Κωνσταντινούπολη στις 26 Ιουνίου 1990 (στο εξής: Σύμβαση της Κωνσταντινουπόλεως), έχει εγκριθεί με την απόφαση 93/329/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 1993, που αφορά τη σύναψη της σύμβασης για την προσωρινή εισαγωγή και την αποδοχή των παραρτημάτων της (ΕΕ 1993, L 130, σ. 1, και διορθωτικό ΕΕ 1993, L 289, σ. 40).

4 Το άρθρο 1 του παραρτήματος Γ της Συμβάσεως της Κωνσταντινουπόλεως έχει ως εξής:

«Για την εφαρμογή του παρόντος παραρτήματος, νοούνται ως:

α) “μεταφορικά μέσα”:

κάθε σκάφος (συμπεριλαμβανομένων των φορτηγίδων και των λέμβων ακόμη και όταν μεταφέρονται με σκάφος, και των υδροπλάνων), αερολισθητήρας (hovercraft), αεροσκάφος, οδικό όχημα με κινητήρα (συμπεριλαμβανομένων των μοτοποδηλάτων, των ρυμουλκούμενων, ημιρυμουλκούμενων και των συνδυασμών οχημάτων), καθώς και σιδηροδρομικό υλικό, τα ανταλλακτικά, εξαρτήματα και οι κανονικοί εξοπλισμοί αυτών που βρίσκονται σε μεταφορικό μέσο, συμπεριλαμβανομένου του ειδικού υλικού που χρησιμοποιείται για τη φόρτωση, την εκφόρτωση, τη μετακίνηση και την προστασία εμπορευμάτων·

β) “εμπορική χρήση”:

η μεταφορά προσώπων επ’ αμοιβή ή η βιομηχανική ή εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων, επ’ αμοιβή ή όχι·

γ) “ιδιωτική χρήση”:

χρησιμοποίηση από τον ενδιαφερόμενο αποκλειστικά για προσωπική χρήση, εξαιρέσει κάθε εμπορικής χρήσης·

[...]».

Το δίκαιο της Ένωσης

Ο τελωνειακός κώδικας

5 Το άρθρο 137 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2913/92 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 1992, περί θεσπίσεως κοινοτικού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ 1992, L 302, σ. 1), όπως έχει τροποποιηθεί με τον κανονισμό (ΕΚ) 82/97 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 1996 (ΕΕ 1997, L 17, σ. 1, στο εξής: τελωνειακός κώδικας), ορίζει τα ακόλουθα:

«Το καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής επιτρέπει τη χρησιμοποίηση στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας, με ολική ή μερική απαλλαγή από τους εισαγωγικούς δασμούς και χωρίς να υπόκεινται σε μέτρα εμπορικής πολιτικής, μη κοινοτικών εμπορευμάτων που πρόκειται να επανεξαχθούν, χωρίς να έχουν υποστεί μεταποιήσεις, εξαιρουμένης της φυσιολογικής φθοράς τους λόγω χρήσεως.»

6 Το άρθρο 141 του εν λόγω κώδικα ορίζει τα εξής:

«Οι περιπτώσεις και οι ειδικοί όροι υπό τους οποίους είναι δυνατή η εφαρμογή του καθεστώτος της προσωρινής εισαγωγής με ολική απαλλαγή από τους εισαγωγικούς δασμούς, καθορίζονται με τη διαδικασία της επιτροπής.»

7 Το άρθρο 204, παράγραφος 1, στοιχείο α', του εν λόγω κώδικα προβλέπει τα ακόλουθα:

«Τελωνειακή οφειλή κατά την εισαγωγή γεννάται:

α) από τη μη εκτέλεση μιας από τις υποχρεώσεις τις οποίες συνεπάγεται, για εμπόρευμα υποκείμενο σε εισαγωγικούς δασμούς, η παραμονή του σε προσωρινή εναπόθεση ή η χρησιμοποίηση του τελωνειακού καθεστώτος υπό το οποίο έχει τεθεί».

Ο κανονισμός εφαρμογής

8 Το άρθρο 232 του κανονισμού εφαρμογής που προβλέπει τους κανόνες του καθεστώτος προσωρινής εισαγωγής με πλήρη απαλλαγή, μεταξύ άλλων, των μεταφορικών μέσων, ορίζει τα εξής:

«1. Όταν δεν αποτελούν αντικείμενο γραπτής διασάφησης ή διασάφησης που πραγματοποιείται με προφορική δήλωση, θεωρείται ότι διασαφίζονται για προσωρινή εισαγωγή με την πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 233, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 579:

[...]

β) τα μεταφορικά μέσα που αναφέρονται στα άρθρα 556 έως 561·

[...]

2. Όταν δεν αποτελούν αντικείμενο γραπτής διασάφησης ή διασάφησης που πραγματοποιείται με προφορική δήλωση, τα εμπορεύματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 θεωρούνται ότι διασαφίζονται για την επανεξαγωγή, μετά τη λήξη καθεστώτος προσωρινής εισαγωγής με την πράξη του άρθρου 233.»

9 Το άρθρο 233 του κανονισμού αυτού έχει ως εξής:

«1. Για την εφαρμογή των άρθρων 230 έως 232, η πράξη που θεωρείται ως διασάφηση μπορεί να έχει τις ακόλουθες μορφές:

[...]

β) σε περίπτωση απαλλαγής από την υποχρέωση προσκόμισης στο τελωνείο σύμφωνα με τα μέτρα που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 38 παράγραφος 4 του κώδικα, σε περίπτωση εξαγωγής σύμφωνα με το άρθρο 231 και επανεξαγωγής σύμφωνα με το άρθρο 232 παράγραφος 2:

— απλώς και μόνο η πράξη διέλευσης των συνόρων του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας.»

10 Το άρθρο 234 του κανονισμού εφαρμογής ορίζει τα εξής:

«1. Όταν πληρούνται οι προϋποθέσεις για την εφαρμογή των άρθρων 230 έως 232, θεωρείται ότι τα εν λόγω εμπορεύματα προσκομίζονται στο τελωνείο κατά την έννοια του άρθρου 63 του κώδικα, ότι η διασάφηση γίνεται αποδεκτή και ότι η άδεια παραλαβής παρέχεται κατά τη στιγμή που ολοκληρώνεται η πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 233.

2. Αν από ενδεχόμενο έλεγχο προκύψει ότι η πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 233 ολοκληρώνεται χωρίς να πληρούνται οι όροι των άρθρων 230 έως 232 για τα εμπορεύματα που εισέρχονται ή εξέρχονται, θεωρείται ότι τα εμπορεύματα αυτά εισάγονται ή εξάγονται παράτυπα.»

11 Το άρθρο 555, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής ορίζει τα ακόλουθα:

«[...] [Ν]οούνται ως:

α) "εμπορική χρήση": η χρήση μεταφορικού μέσου για τη μεταφορά ατόμων εξ επαχθούς αιτίας ή για τη βιομηχανική ή εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων, εξ επαχθούς ή άλλης αιτίας·

β) "ιδιωτική χρήση": κάθε άλλη χρήση μεταφορικού μέσου πλην της εμπορικής·

γ) "εσωτερική κυκλοφορία": η μεταφορά προσώπων που επιβιβάζονται ή εμπορευμάτων που φορτώνονται στο εσωτερικό του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας για να αποβιβαστούν ή να εκφορτωθούν εντός αυτού του εδάφους.»

12 Το άρθρο 558, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού προβλέπει τα εξής:

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

α) είναι ταξινομημένα εκτός τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας στο όνομα προσώπου εγκατεστημένου εκτός αυτού του εδάφους. [...]·

β) χρησιμοποιούνται από πρόσωπο εγκατεστημένο εκτός αυτού του εδάφους, με την επιφύλαξη των άρθρων 559, 560 και 561 και

γ) στην περίπτωση εμπορικής χρήσης και με εξαίρεση τα μέσα σιδηροδρομικής μεταφοράς, χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μεταφορές που αρχίζουν ή τελειώνουν εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας. Εντούτοις, είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται για εσωτερική κυκλοφορία, εφόσον αυτό προβλέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα των μεταφορών και ιδίως από αυτές που διέπουν τους όρους πρόσβασης και εκτέλεσης των μεταφορών.»

Το γερμανικό δίκαιο

Ο νόμος περί αεροπλοΐας

13 Το άρθρο 2, παράγραφοι 7 και 8, του Luftverkehrsgesetz (νόμος περί αεροπλοΐας), όπως δημοσιεύθηκε στις 10 Μαΐου 2007 (*BGBl.* 2007 I, σ. 698), ορίζει τα εξής:

«7. Τα αεροσκάφη που δεν είναι καταχωρισμένα και ταξινομημένα εντός της επικράτειας στην οποία ισχύει ο παρών νόμος δεν μπορούν να εισέλθουν από αέρος ή να μεταφερθούν άλλως εντός της επικράτειας στην οποία ισχύει ο παρών νόμος για να εκτελέσουν πτήσεις σε αυτόν παρά μόνον αφού λάβουν προηγουμένως σχετική άδεια. Η άδεια αυτή δεν είναι αναγκαία όταν προβλέπεται άλλως βάσει συνθήκης μεταξύ της χώρας προελεύσεως του αεροσκάφους και της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας ή βάσει δεσμευτικής για τα δύο κράτη συμβάσεως.

8. Η διαλαμβανόμενη στις παραγράφους 6 και 7 άδεια μπορεί να είναι γενικής ισχύος ή να αφορά συγκεκριμένη περίπτωση. Επίσης, μπορεί να συνοδεύεται από υποχρεώσεις και να υπόκειται σε συγκεκριμένη προθεσμία.»

Ο τελωνειακός νόμος

14 Κατά το άρθρο 2, παράγραφος 2, του Zollverwaltungsgesetz (τελωνειακός νόμος) της 21ης Δεκεμβρίου 1992 (*BGBl.* 1992 I, σ. 2125, και 1993 I, σ. 2483):

«Τα εισερχόμενα αεροσκάφη μπορούν να προσγειώνονται μόνον σε διαθέτοντα τελωνείο αεροδρόμια, τα δε απερχόμενα μπορούν να απογειώνονται μόνον από τέτοιου είδους αεροδρόμια.»

Ο τελωνειακός κανονισμός

15 Το άρθρο 2 του Zollverordnung (τελωνειακού κανονισμού) της 23ης Δεκεμβρίου 1993 (*BGBl.* 1993 I, σ. 2449, και 1994 I, σ. 162), που φέρει τον τίτλο «Τελωνειακές οδοί», ορίζει, στην παράγραφο 3, τα εξής:

«Επιπλέον, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, είναι δυνατόν, για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας, να χορηγηθεί διοικητικώς απαλλαγή από την υποχρέωση προσκομίσεως των εμπορευμάτων από ορισμένες τελωνειακές οδούς [Zollstraßenzwang], εφόσον το απαιτούν οι περιστάσεις, με τον τρόπο αυτό δεν θίγεται η δυνατότητα τελωνειακής επιτηρήσεως και δεν υφίστανται αντίθετες απαγορεύσεις και περιορισμοί.»

16 Το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού, που φέρει τον τίτλο «Τελωνειακά αεροδρόμια», προβλέπει, στην παράγραφό του 4, τα εξής:

«Για την απαλλαγή από την υποχρέωση χρησιμοποιήσεως αεροδρομίων με τελωνείο εφαρμόζεται κατ' αναλογίαν το άρθρο 2, παράγραφος 3.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

17 Η Fuchs, εταιρία με έδρα στην Ελβετία, προσφέρει, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της, μεταξύ άλλων, εκπαιδευτικές πτήσεις και πτήσεις εξασκήσεως με ελικόπτερο.

18 Με απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2009, η Fuchs απηλλάγη της υποχρεώσεως χρησιμοποιήσεως αεροδρομίων που διαθέτουν τελωνείο για την εισαγωγή στη Γερμανία δέκα ελικοπτέρων ταξινομημένων στο όνομά της στην Ελβετία.

19 Στο πλαίσιο της διοργανώσεως διαφόρων κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων κατά τη διάρκεια των ετών 2009 και 2010, τα εν λόγω ελικόπτερα εισήχθησαν, συνεπώς, στο τελωνειακό έδαφος της Ένωσης οδηγούμενα είτε από εκπαιδευτή πτήσεων εργαζόμενο στη Fuchs είτε από μαθητευόμενους χειριστές με τη συνοδεία τέτοιου εκπαιδευτή.

20 Τα εν λόγω ελικόπτερα δεν εγκατέλειψαν το τελωνειακό έδαφος της Ένωσης κατά τη διάρκεια των εκπαιδευτικών πτήσεων. Τα ελικόπτερα αναχωρούσαν εκ νέου για την Ελβετία μετά το πέρας κάθε εκπαιδευτικής περιόδου.

21 Με πράξη επιβολής εισαγωγικών δασμών της 10ης Ιουνίου 2011, το κεντρικό τελωνείο έκρινε ότι η Fuchs είχε προβεί σε εμπορική χρήση των εν λόγω ελικοπτέρων, χωρίς εντούτοις να διαθέτει την προβλεπόμενη στο άρθρο 2, παράγραφος 7, πρώτο εδάφιο, του νόμου περί αεροπλοΐας άδεια και ότι, συνεπώς, δεν τήρησε τις προβλεπόμενες στο άρθρο 558, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού εφαρμογής προϋποθέσεις προσωρινής εισαγωγής των εν λόγω ελικοπτέρων με πλήρη απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς.

22 Το εν λόγω τελωνείο, θεωρώντας ότι είχε γεννηθεί τελωνειακή οφειλή για τα εν λόγω ελικόπτερα, σύμφωνα με το άρθρο 204, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του τελωνειακού κώδικα, καθόρισε σε 175 873,36 ευρώ το ποσό των οφειλόμενων από τη Fuchs δασμών.

23 Κατόπιν της απορρίψεως, από το εν λόγω κεντρικό τελωνείο, της ενστάσεως που είχε υποβάλει η Fuchs κατά της εν λόγω πράξεως επιβολής εισαγωγικών δασμών, η Fuchs άσκησε προσφυγή ενώπιον του Finanzgericht Baden-Württemberg (φορολογικό δικαστήριο της Βάδης-Βυρτεμβέργης, Γερμανία).

24 Προς στήριξη της προσφυγής της, η Fuchs υποστηρίζει ότι συντρέχουν οι προβλεπόμενες προϋποθέσεις για να της χορηγηθεί πλήρης απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς. Διευκρινίζει, μεταξύ άλλων, ότι δεν έλαβε χώρα «εμπορική χρήση» των εν λόγω ελικοπτέρων, κατά την έννοια του άρθρου 555, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής.

25 Το κεντρικό τελωνείο υποστηρίζει, αντιθέτως, ότι η Fuchs προέβη σε εμπορική χρήση των εν λόγω ελικοπτέρων, διότι κατά τις εκπαιδευτικές πτήσεις έλαβε χώρα μεταφορά προσώπων εξ επαχθούς αιτίας. Δεν ασκεί, συναφώς, επιρροή το γεγονός ότι τα καταβληθέντα από τους μαθητευόμενους χειριστές ποσά καταβλήθηκαν ως αντιπαροχή για την εκπαίδευση και όχι για τη μεταφορά τους.

26 Το αιτούν δικαστήριο υπενθυμίζει ότι οι βασικές προϋποθέσεις για τη χορήγηση αδείας προσωρινής εισαγωγής μεταφορικών μέσων με πλήρη απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς προβλέπονται στο άρθρο 558, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής. Στην υπόθεση της κύριας δίκης είναι βέβαιο ότι πληρούνταν οι αναφερόμενες στο εν λόγω άρθρο 558, παράγραφος 1, στοιχεία α′και β′, προϋποθέσεις. Κατά συνέπεια, το μόνο ζήτημα που ανακύπτει είναι κατά πόσον πληρούνταν οι προϋποθέσεις που ορίζονται με το άρθρο 558, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού εφαρμογής, το οποίο προβλέπει ότι, σε περίπτωση εμπορικής χρήσεως, τα μεταφορικά μέσα πρέπει, κατ' αρχήν, να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μεταφορές που αρχίζουν ή τελειώνουν εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας. Η απάντηση όμως στο ερώτημα αυτό εξαρτάται από την ερμηνεία του όρου «εμπορική χρήση» που αναφέρεται στο άρθρο 555, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του κανονισμού εφαρμογής.

27 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Finanzgericht Baden-Württemberg (φορολογικό δικαστήριο της Βάδης-Βυρτεμβέργης) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει το άρθρο 555, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του κανονισμού εφαρμογής την έννοια ότι και οι εξ επαχθούς αιτίας εκπαιδευτικές πτήσεις με ελικόπτερο, κατά τις οποίες επιβαίνουν του ελικοπτέρου ένας μαθητευόμενος χειριστής και ένας εκπαιδευτής πτήσεων, πρέπει να θεωρούνται ότι συνιστούν εμπορική χρήση μεταφορικού μέσου;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

28 Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί εάν οι εξ επαχθούς αιτίας εκπαιδευτικές πτήσεις για το χειρισμό ελικοπτέρου, στο οποίο επιβαίνουν ένας μαθητευόμενος χειριστής και ένας εκπαιδευτής πτήσεων, πρέπει να θεωρούνται ότι συνιστούν εμπορική χρήση μεταφορικού μέσου, κατά την έννοια του άρθρου 555, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του κανονισμού εφαρμογής.

29 Κατά την εν λόγω διάταξη, στην έννοια «εμπορική χρήση» εμπίπτει η χρήση μεταφορικού μέσου «για τη μεταφορά ατόμων εξ επαχθούς αιτίας ή για τη βιομηχανική ή εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων, εξ επαχθούς ή άλλης αιτίας».

30 Από το γράμμα της εν λόγω διατάξεως συνάγεται ότι, για να μπορεί να χαρακτηριστεί ως «εμπορική χρήση», η χρησιμοποίηση του εν λόγω μεταφορικού μέσου πρέπει να πραγματοποιείται προς τον σκοπό μεταφοράς.

31 Η ερμηνεία αυτή ενισχύεται από το ιστορικό της θεσπίσεως του άρθρου 555, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του κανονισμού εφαρμογής.

32 Συγκεκριμένα, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 34 των προτάσεών του, ο όρος «εμπορική χρήση», στον κανονισμό εφαρμογής, αντικατέστησε τον όρο «επαγγελματική χρήση», που οριζόταν με το άρθρο 1, παράγραφος 2, στοιχείο δ′, του κανονισμού (ΕΟΚ) 1855/89 του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1989, για το καθεστώς προσωρινής εισαγωγής των μεταφορικών μέσων (ΕΕ 1989, L 186, σ. 8), ως «η χρησιμοποίηση μεταφορικού μέσου για την άμεση άσκηση αμειβόμενης ή κερδοσκοπικής δραστηριότητας». Ο δεύτερος αυτός ορισμός αντικαταστάθηκε, επομένως, με τον πιο περιοριστικό ορισμό που περιέχεται στο άρθρο 670 του κανονισμού 2454/93, όπως ίσχυε αρχικά, σύμφωνα με το οποίο η εμπορική χρήση αντιστοιχούσε στη «χρησιμοποίηση μεταφορικού μέσου για τη μεταφορά προσώπων εξ επαχθούς αιτίας ή [τη] βιομηχανική ή εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων, έστω και εξ επαχθούς αιτίας».

33 Ο ορισμός αυτός διευρύνθηκε, ακολούθως, με τον κανονισμό (ΕΚ) 993/2001 της Επιτροπής, της 4ης Μαΐου 2001, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 2454/93 (ΕΕ 2001, L 141, σ. 1), προκειμένου να καλύψει τη «χρησιμοποίηση μεταφορικού μέσου για τη μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων εξ επαχθούς αιτίας ή στο πλαίσιο της οικονομικής δραστηριότητας μιας επιχείρησης». Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας με το σημείο 37 των προτάσεών του, ενέπιπταν τότε στην έννοια «εμπορική χρήση» όλες οι χρήσεις μεταφορικών μέσων στο πλαίσιο επιχειρηματικής δραστηριότητας εξ επαχθούς ή άλλης αιτίας και ανεξαρτήτως του σκοπού της χρήσεως.

34 Εντούτοις, ο εν λόγω ορισμός της εμπορικής χρήσεως αντικαταστάθηκε, με τον κανονισμό 2286/2003, από τον ορισμό που εφαρμόζεται στη διαφορά της κύριας δίκης. Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας με το σημείο 40 των προτάσεών του, ο εν λόγω κανονισμός δεν εξαίρεσε απλώς από την έννοια «εμπορική χρήση» τη μεταφορά προσώπων άνευ επαχθούς αιτίας, αλλά ανέδειξε επίσης τον σκοπό της χρήσεως ως τον καθοριστικό παράγοντα. Συνεπώς, η έννοια αυτή δεν καλύπτει πλέον όλες

τις οικονομικές δραστηριότητες οι οποίες ενέχουν χρήση μεταφορικού μέσου και κατά τις οποίες διενεργείται μεταφορά προσώπων υπό ευρεία έννοια, αλλά αφορά αποκλειστικώς τις οικονομικές δραστηριότητες που έχουν ως σκοπό τη μεταφορά, μεταξύ άλλων, προσώπων.

35 Εντούτοις, υπό συνθήκες όπως αυτές της διαφοράς της κύριας δίκης, υπό τις οποίες τα μεταφορικά μέσα χρησιμοποιούνται προς τον σκοπό εκπαιδεύσεως, η μεταφορά προσώπων, ακόμη και αν λαμβάνει χώρα, συνιστά απλώς το επακόλουθο της εκπαιδευτικής δραστηριότητας η οποία, ως κύριος σκοπός της συμβάσεως, αποτελεί την παροχή υπηρεσιών για την οποία η καταβληθείσα από τους μαθητευόμενους χειριστές αμοιβή συνιστά την αντιπαροχή.

36 Λαμβανομένων υπόψη των προαναφερθέντων, η χρήση μεταφορικού μέσου για τις ανάγκες παροχής υπηρεσιών εκπαιδεύσεως χειριστών δεν μπορεί να εμπίπτει στην έννοια «εμπορική χρήση» του άρθρου 555, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής.

37 Πρέπει να προστεθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, το γεγονός ότι το αιτούν δικαστήριο διατύπωσε ένα προδικαστικό ερώτημα παραπέμποντας μόνο σε ορισμένες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης δεν εμποδίζει το Δικαστήριο να του παράσχει όλα τα ερμηνευτικά στοιχεία που μπορούν να είναι χρήσιμα για την εκδίκαση της υποθέσεως της οποίας έχει επιληφθεί, είτε μνημονεύει τις διατάξεις αυτές είτε όχι στα ερωτήματά του. Συναφώς, στο Δικαστήριο εναπόκειται να συναγάγει, από το σύνολο των στοιχείων που του παρέχει το εθνικό δικαστήριο και ιδίως από το σκεπτικό της αποφάσεως περί παραπομπής, εκείνα τα στοιχεία του δικαίου της Ένωσης που χρήζουν ερμηνείας, λαμβανομένου υπόψη του αντικειμένου της διαφοράς (απόφαση της 12ης Φεβρουαρίου 2015, Oil Trading Poland, C-349/13, EU:C:2015:84, σκέψη 45 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

38 Εν προκειμένω, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι το αιτούν δικαστήριο υπέβαλε το προδικαστικό ερώτημα ενόψει της εφαρμογής του άρθρου 558, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής, που ορίζει τις προϋποθέσεις από τις οποίες εξαρτάται η πλήρης απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς για την προσωρινή εισαγωγή μεταφορικού μέσου, παρίσταται χρήσιμο να προβεί το Δικαστήριο σε ερμηνεία και αυτής της διατάξεως.

39 Πρώτον, πρέπει, συναφώς, να επισημανθεί ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο 558, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού εφαρμογής προϋπόθεση, σύμφωνα με την οποία το επίμαχο μεταφορικό μέσο πρέπει, κατ' αρχήν, να χρησιμοποιείται «αποκλειστικά για μεταφορές που αρχίζουν ή τελειώνουν εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας», εφαρμόζεται μόνον σε περίπτωση εμπορικής χρήσεως του μεταφορικού μέσου. Τουτέστιν, μεταφορικό μέσο που δεν χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς υπόκειται μόνον στις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 558, παράγραφος 1, στοιχεία α′και β′, του κανονισμού εφαρμογής.

40 Δεύτερον, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι το πλεονέκτημα πλήρους απαλλαγής από εισαγωγικούς δασμούς για την προσωρινή εισαγωγή μεταφορικού μέσου που δεν αποτελεί αντικείμενο εμπορικής χρήσεως χορηγείται υπό την προϋπόθεση χρήσεως του εν λόγω μεταφορικού μέσου για σκοπούς μεταφοράς.

41 Πράγματι, ούτε το άρθρο 558, παράγραφος 1, του κανονισμού εφαρμογής ούτε άλλη διάταξη του εν λόγω κανονισμού που ορίζει τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για την πλήρη απαλλαγή των μεταφορικών μέσων από εισαγωγικούς δασμούς προβλέπει τέτοιο περιορισμό, ενώ ο νομοθέτης της Ένωσης μερίμνησε να εξαρτήσει ρητώς το πλεονέκτημα της πλήρους απαλλαγής άλλων κατηγοριών εμπορευμάτων από εισαγωγικούς δασμούς από προϋποθέσεις αναφερόμενες στον σκοπό της χρήσεως των οικείων εμπορευμάτων. Αυτό συμβαίνει, μεταξύ άλλων, στην περίπτωση των εμπορευμάτων «για αθλητικούς σκοπούς», δυνάμει του άρθρου 563 του κανονισμού εφαρμογής. Αυτό συμβαίνει επίσης, κατά το άρθρο 566 του εν λόγω κανονισμού, στην περίπτωση του ιατρικού, χειρουργικού και εργαστηριακού εξοπλισμού «που προορίζεται για διαγνωστικούς […] σκοπούς». Το άρθρο 568 του εν

λόγω κανονισμού προβλέπει δε ότι απαλλάσσονται τα εμπορεύματα που φέρουν αποθηκευμένο ήχο, εικόνα ή στοιχεία επεξεργασίας δεδομένων «προς παρουσίαση πριν από τη διάθεσή τους στο εμπόριο» καθώς και αυτά «που προορίζονται για ηχογράφηση, μεταγλώττιση ή αναπαραγωγή».

42 Η ερμηνεία αυτή ενισχύεται από τον κανονισμό 993/2001, ο οποίος κατήργησε, στον κανονισμό 2454/93, τον λειτουργικό ορισμό του «μεταφορικού μέσου», που μέχρι τότε αντιστοιχούσε σε «κάθε μέσο που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά ατόμων ή εμπορευμάτων».

43 Λαμβανομένων υπόψη των προαναφερθέντων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 555, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του κανονισμού εφαρμογής έχει την έννοια ότι εξ επαχθούς αιτίας εκπαιδευτικές πτήσεις για το χειρισμό ελικοπτέρου, στο οποίο επιβαίνουν ένας μαθητευόμενος χειριστής και ένας εκπαιδευτής πτήσεων, δεν πρέπει να θεωρούνται ότι συνιστούν εμπορική χρήση μεταφορικού μέσου κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως.

Επί των δικαστικών εξόδων

44 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (δέκατο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 555, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του κανονισμού (ΕΟΚ) 2454/93 της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου 1993, για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 2913/92 του Συμβουλίου για τη θέσπιση του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 2286/2003 της Επιτροπής, της 18ης Δεκεμβρίου 2003, έχει την έννοια ότι εξ επαχθούς αιτίας εκπαιδευτικές πτήσεις για το χειρισμό ελικοπτέρου, στο οποίο επιβαίνουν ένας μαθητευόμενος χειριστής και ένας εκπαιδευτής πτήσεων, δεν πρέπει να θεωρούνται ότι συνιστούν εμπορική χρήση μεταφορικού μέσου κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως.

(υπογραφές)