Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kümnes koda)

28. juuli 2016*

Eelotsusetaotlus — Tolliliit — Ühine tollitariifistik — Tollimaksuvaba ajutise impordi protseduur — Määrus (EMÜ) nr 2454/93 — Täieliku imporditollimaksudest vabastamise tingimused — Õhutranspordivahendid, mis on registrisse kantud väljaspool liidu tolliterritooriumi ja mida kasutab isik, kelle elu- või asukoht on väljaspool seda territooriumi — Artikli 555 lõike 1 punkt a — Kaubanduslikul eesmärgil kasutamine — Mõiste — Helikopterite kasutamine lennukoolis tasulisteks õppelendudeks, mida juhivad lennuinstruktor ja õpilane — Välistamine

Kohtuasjas C-80/15,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Finanzgericht Baden-Württemberg'i (Baden-Württembergi maksukohus, Saksamaa) 27. jaanuari 2015. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 20. veebruaril 2015, menetluses

Robert Fuchs AG

versus

Hauptzollamt Lörrach,

EUROOPA KOHUS (kümnes koda),

koosseisus: koja president F. Biltgen, kohtunikud A. Borg Barthet (ettekandja) ja E. Levits,

kohtujurist: M. Bobek,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

— Robert Fuchs AG, esindaja: *Rechtsanwältin* U. Lusche,

— Itaalia valitsus, esindaja: G. Palmieri, keda abistas *avvocato dello Stato* G. Albenzio,

— Euroopa Komisjon, esindajad: L. Grønfeldt ja B.-R. Killmann,

olles 18. veebruari 2016. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: saksa.

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, kuidas tõlgendada komisjoni 2. juuli 1993. aasta määruse (EMÜ) nr 2454/93, millega kehtestatakse rakendussätted nõukogu määrusele (EMÜ) nr 2913/92, millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik (EÜT 1993, L 253, lk 1; ELT eriväljaanne 02/06, lk 3), muudetud komisjoni 18. detsembri 2003. aasta määrusega (EÜ) nr 2286/2003 (EÜT 2003, L 343, lk 1, ELT eriväljaanne 02/11, lk 286) (edaspidi „rakendusmäärus“), artikli 555 lõike 1 punkti a.

2 See taotlus esitati Robert Fuchs AG, Šveitsis asutatud äriühingu (edaspidi „Fuchs“) ja Hauptzollamt Lörrach (Lörrachi tolliamet, Saksamaa) vahelises vaidluses, mille ese oli imporditollimaks, mida sellelt äriühingult nõuti Šveitsis registrisse kantud ning Saksamaal õppe- ja treeninglendudeks kasutatavate helikopterite liidu territooriumile importimise eest täieliku imporditollimaksust vabastamisega ajutise impordi protseduuri alusel.

Õiguslik raamistik

Rahvusvaheline õigus

3 Ajutise impordi konventsioon, mis on sõlmitud 26. juunil 1990 Istanbulis (edaspidi „Istanbuli konventsioon“), kiideti heaks nõukogu otsusega 93/329/EMÜ ajutise impordi konventsiooni sõlmimise ja selle lisade heakskiitmise kohta (EÜT 1993, L 130, lk 1; ELT eriväljaanne 02/05, lk 3).

4 Istanbuli konventsiooni lisa C artikkel 1 on sõnastatud järgmiselt:

„Käesoleva lisa mõistes:

(a) „transpordivahendid“

tähendab mis tahes laevu (sealhulgas laeval veetavaid või mitte veetavaid lihtreid ja admiralikaatreid ning tiiburlaevu), hõljuklaevu, lennukeid, maantee mootorsõidukeid (sealhulgas mootorrattad, haagised, poolhaagised ning liitsõidukid) ning ronge koos nende tavapäraste varuosade, lisaosadega ja varustusega, mis on transpordivahendiga kaasas (sealhulgas spetsiaalne varustus koorma peale ja maha laadimiseks, käsitsemiseks ja kaitseks);

(b) „kasutamine ärilistel eesmärkidel“

tähendab inimeste transportimist tasu eest või tasuta või tasulist kaupade tööstuslikku või kaubanduslikku transporti;

(c) „kasutamine eraviisilistel eesmärkidel“

tähendab vaid isiklikuks otstarbeks kasutatavat transporti vastavate isikute poolt, välja arvatud ärilistel eesmärkidel kasutamine;

[…]“.

Liidu õigus

Tolliseadustik

5 Nõukogu 12. oktoobri 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 2913/92, millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik (EÜT 1992, L 302, lk 1; ELT eriväljaanne 02/04, lk 307), muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. detsembri 1996. aasta määrusega (EÜ) nr 82/97 (EÜT 1997, L 17, lk 1; ELT eriväljaanne 02/08, lk 179) (edaspidi „tolliseadustik“), artikkel 137 sätestab:

„Ajutise impordi protseduur võimaldab ühenduse tolliterritooriumil kasutada reekspordiks mõeldud ühendusevälist kaupa, mis on täielikult või osaliselt vabastatud imporditollimaksudest, mille suhtes ei ole kohaldatud kaubanduspoliitilisi meetmeid ja mis ei ole läbi teinud mingeid muutusi, välja arvatud kasutamisest tingitud tavaline amortisatsioon.“

6 Tolliseadustiku artiklis 141 on sätestatud:

„Juhud ja eritingimused, kui ajutise impordi protseduuri puhul võib kohaldada täielikku imporditollimaksudest vabastamist, määratakse kooskõlas komiteemenetlusega.“

7 Tolliseadustiku artikli 204 lõike 1 punkti a kohaselt:

„Tollivõlg impordil tekib, kui ei täideta:

a) kohustust, mis tuleneb sellise kauba ajutisest ladustamisest, millelt tuleb tasuda imporditollimaks, või tolliprotseduuri kasutamisest, millele nimetatud kaup on suunatud“.

Rakendusmäärus

8 Rakendusmääruse artikkel 232, mis reguleerib ajutise impordi protseduuri täieliku imporditollimaksust vabastusega, sh transpordivahendite osas, sätestab:

„1. Kui järgmist kaupa ei deklareerita tollile kirjalikult või suuliselt, loetakse see ajutiseks impordiks deklareerituks artiklis 233 nimetatud toiminguga kooskõlas artikliga 579:

[…]

b) artiklites 556–561 nimetatud transpordivahendid;

[…]

2. Kui lõikes 1 nimetatud kaupa ei ole tollile kirjalikult või suuliselt deklareeritud, loetakse see artiklis 233 nimetatud toiminguga reekspordiks deklareerituks, et lõpetada ajutise impordi protseduuri.“

9 Määruse artikkel 233 sätestab:

„1. Artikli 230 ja 232 kohaldamisel loetakse järgmine toiming deklaratsiooni esitamiseks:

[…]

b) kui kooskõlas seadustiku artikli 38 lõike 4 rakendussätetega ei ole vaja kaupa tollile esitada ekspordi puhul kooskõlas artikliga 231 ja reekspordi puhul kooskõlas artikli 232 lõikega 2:

— üksnes ühenduse tolliterritooriumi piiri ületamine.“

10 Rakendusmääruse artikkel 234 sätestab:

„1. Kui artiklite 230–232 tingimused on täidetud, loetakse kaup tollile esitatuks seadustiku artikli 63 tähenduses, deklaratsioon aktsepteerituks ja kaubad vabastatuks artiklis 233 määratletud toimingu tegemisel.

2. Kui kontrolli käigus tuleb ilmsiks, et artiklis 233 määratletud viisil on käitutud, kuid imporditud või eksporditud kaup ei vasta artiklite 230–232 tingimustele, loetakse asjaomane kaup ebaseaduslikult impordituks või ekspordituks. “

11 Rakendusmääruse artikli 555 lõikes 1 on sätestatud:

„[…] [K]asutatakse järgmisi mõisteid:

a) *kasutamine kaubanduslikul eesmärgil* – transpordivahendite kasutamine isikute või kauba veoks tasu eest või ettevõtte majandustegevuse raames tasu eest või tasuta;

b) *isiklik kasutamine* – transpordivahendi kasutamine muudel kui kaubanduslikel eesmärkidel;

c) *siseliiklus* – isikute vedu, kelle vedamine algab ja lõpeb ühenduse tolliterritooriumil, ning kauba vedu, mis laaditakse peale ja maha ühenduse territooriumil.“

12 Selle määruse artikli 558 lõige 1 näeb ette:

„Täielik vabastus imporditollimaksudest antakse maantee-, raudtee-, õhu-, mere- ja siseveetranspordivahenditele, kui:

a) need on registrisse kantud väljaspool ühenduse tolliterritooriumi isiku nimel, kelle elu- või asukoht on väljaspool seda territooriumi [...];

b) neid kasutab isik, kelle elu- või asukoht on väljaspool ühenduse tolliterritooriumi, ilma et see piiraks artiklite 559, 560 ja 561 kohaldamist;

c) kaubanduslikul eesmärgil kasutamise puhul, välja arvatud raudteetranspordivahendid, kasutatakse neid üksnes selliseks veoks, mis algab või lõpeb väljaspool ühenduse tolliterritooriumi. Neid võib siiski kasutada siseliikluses, kui transpordialastes, eelkõige vedude korraldamise õigust ja korda käsitlevates õigusaktides on nii ette nähtud.“

Saksa õigus

Lennundusseadus

13 Luftverkehrsgesetz'i (lennundusseadus) 10. mail 2007 avaldatud redaktsiooni (*BGBl.* 2007 I, lk 698) § 2 lõiked 7 ja 8 sätestavad:

„7. Õhusõidukid, mis ei ole käesoleva seaduse territoriaalsel kohaldamisalal registrisse kantud ja tüübikinnitust saanud, võivad sinna lennata või olla seal lendamiseks muul viisil sinna toodud üksnes juhul, kui selleks on antud luba. Luba ei ole vaja juhul, kui õhusõiduki päritoluliikmesriigi ja Saksamaa Liitvabariigi vahel sõlmitud lepingus või mõlemale poolele siduvas konventsioonis on sätestatud teisiti.

8. Lõigetes 6 ja 7 nimetatud luba võidakse anda üldiselt või üheks korraks; sellega võivad kaasneda kohustused ja see võib olla ajaliselt piiratud."

Tollikorralduse seadus

14 21. detsembri 1992. aasta Zollverwaltungsgesetz'i (tollikorralduse seadus) (*BGBl.* 1992 I, lk 2125, ja 1993 I, lk 2483), § 2 lõike 2 kohaselt:

„Territooriumile sisenevad õhusõidukid võivad maanduda ainult lennuväljal, millel on tollipunkt, ja territooriumilt lahkuvad õhusõidukid võivad õhku tõusta ainult selliselt lennuväljalt."

Tollimäärus

15 23. detsembri 1993. aasta Zollverordnung'i (tollimäärus) (*BGBl.* 1993 I, lk 2449, ja 1994 I, lk 162), § 2 „Tolliteed" sätestab oma lõikes 3 järgmist:

Lisaks võib erandkorras isikute liikumise hõlbustamiseks vabastada isiku tolliteel [*Zollstraßenzwang*] liikumise kohustusest haldusmenetluses, kui see on asjaolusid arvesse võttes vajalik, ei kahjusta tollijärelevalvet ega ole vastuolus keeldude ja piirangutega."

16 Määruse § 3 „Lennuväli, millel on tollipunkt" näeb lõikes 4 ette:

„Kohustusest kasutada maandumiseks üksnes lennuvälja, millel on tollipunkt, vabastamisel kohaldatakse vastavalt § 2 lõiget 3."

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

17 Šveitsis asutatud äriühing Fuchs pakub oma tegevuse raames muu hulgas õppe- ja treeninglende helikopteritega.

18 13. oktoobri 2009. aasta otsusega vabastati Fuchs kohustusest kasutada maandumiseks lennuvälja, millel on tollipunkt, et tema nimel Šveitsis registrisse kantud 10 helikopterit Saksamaale tuua.

19 Seoses mitme kursuse korraldamisega aastatel 2009 ja 2010 toodi need helikopterid liidu tolliterritooriumile, kusjuures helikopterit juhtis kas Fuchsi palgatud lennuinstruktor või piloodiõpilased lennuinstruktori juuresolekul.

20 Õppelendude jooksul need helikopterid liidu tolliterritooriumilt ei lahkunud. Iga koolitusperioodi lõppedes pöördusid need tagasi Šveitsi.

21 10. juuni 2011. aasta maksuotsuses leidis maksuamet, et nimetatud helikoptereid kasutati kaubanduslikul eesmärgil, omamata lennundusseaduse artikli 2 lõike 7 esimeses lauses osutatud luba, ning et seeläbi oli Fuchs eiranud rakendusmääruse artikli 558 lõike 1 punktis c ette nähtud tingimusi samade helikopterite ajutiseks impordiks täieliku imporditollimaksust vabastusega.

22 Leides, et tolliseadustiku artikli 204 lõike 1 punkti a kohaselt oli nende helikopterite tõttu tekkinud tollivõlg, määras tolliamet Fuchsilt sissenõutava tollimaksu suuruseks 175 873,36 eurot.

23 Pärast seda, kui nimetatud amet jättis rahuldamata Fuchsi vaide nimetatud maksuotsuse peale, esitas Fuchs kaebuse Finanzgericht Baden-Württembergile (Baden-Württembergi maksukohus, Saksamaa).

24 Oma kaebuse põhjenduseks väitis Fuchs, et täieliku imporditollimaksust vabastamise suhtes kehtestatud tingimused on täidetud. Ta täpsustab muu hulgas, et kõnealuseid helikoptereid ei kasutatud „kaubanduslikul eesmärgil“ rakendusmääruse artikli 555 lõike 1 tähenduses.

25 Tolliamet väidab vastupidi, et Fuchs kasutas nimetatud helikoptereid kaubanduslikul eesmärgil, kuna õppelendudel toimus isikute vedu tasu eest. Selles osas ei ole tähtis, et piloodiõpilaste makstud summad olid nende koolituse ja mitte veo eest.

26 Eelotsusetaotluse esitanud kohus tuletab meelde, et rakendusmääruse artikli 558 lõikes 1 on sätestatud põhitingimused transpordivahendi ajutise impordi loa saamiseks koos täieliku imporditollimaksust vabastusega. Põhikohtuasjas ei ole vaidlust selle üle, et selle artikli 558 lõike 1 punktides a ja b sätestatud tingimused olid täidetud. Seega tekib ainult üks küsimus, kas rakendusmääruse artikli 558 lõike 1 punktis c – mis näeb ette, et kaubanduslikul eesmärgil kasutamise puhul kasutatakse transpordivahendeid põhimõtteliselt üksnes selliseks veoks, mis algab või lõpeb väljaspool ühenduse tolliterritooriumi – kehtestatud tingimused on täidetud. Vastus sellele küsimusele sõltub sellest, kuidas tõlgendada rakendusmääruse artikli 555 lõike 1 punktis a esinevat mõistet „kasutamine kaubanduslikul eesmärgil“.

27 Neil asjaoludel otsustas Finanzgericht Baden-Württemberg (Baden-Württembergi maksukohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas rakendusmääruse artikli 555 lõike 1 punkti a tuleb tõlgendada nii, et ka tasu eest teostatud õppelende helikopteriga, mille pardal on piloodiõpilane ja lennuinstruktor, tuleb pidada transpordivahendi kasutamiseks kaubanduslikul eesmärgil?“

Eelotsuse küsimuse analüüs

28 Oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas tasu eest tehtavaid koolituslende helikopteriga, mille pardal on piloodiõpilane ja lennuinstruktor, tuleb käsitada transpordivahendi kasutamisena kaubanduslikul eesmärgil rakendusmääruse artikli 555 lõike 1 punkti a tähenduses.

29 Selle sätte alusel kuulub mõiste „kasutamine kaubanduslikul eesmärgil“ alla transpordivahendite kasutamine „isikute või kauba veoks tasu eest või ettevõtte majandustegevuse raames tasu eest või tasuta“.

30 Nimetatud sätte sõnastusest tuleneb, et selleks, et kvalifitseerida „kasutamist kaubanduslikul eesmärgil“, peab kõnealuse transpordivahendi kasutamise eesmärgiks olema vedu.

31 Sellist tõlgendust kinnitab ka rakendusmääruse artikli 555 lõike 1 punkti a tekkelugu.

32 Nimelt, nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 34 märkis, asendas mõiste „kasutamine kaubanduslikul eesmärgil“ selles rakendusmääruses mõistet „kasutamine majandustegevuse eesmärgil“, mida määratleti nõukogu 14. juuni 1989. aasta määruse (EMÜ) nr 1855/89 transpordivahendite ajutise impordi kohta (EÜT 1989, L 186, lk 8) artikli 1 lõike 2 punktis d kui „transpordivahendite kasutamine isikute või kauba veoks tasu eest või ettevõtte majandustegevuse raames“. See viimane määratlus asendati seega kitsama määratlusega määruse nr 2454/93 esialgse redaktsiooni artiklis 670, mille sõnastuse kohaselt oli kaubanduslikuks eesmärgiks „transpordivahendi kasutamine inimeste veoks tasu eest või kauba tööstuslik või kaubanduslik vedu tasu eest või tasuta“.

33 Seda määratlust laiendati seejärel komisjoni 4. mai 2001. aasta määrusega (EÜ) nr 993/2001, millega muudetakse määrust (EMÜ) nr 2454/93 (EÜT 2001, L 141, lk 1), et selle alla kuuluks „transpordivahendite kasutamine isikute või kauba veoks tasu eest või ettevõtte majandustegevuse raames“. Nagu ka kohtujurist on oma ettepaneku punktis 37 märkinud, kuulusid mõiste „kasutamine kaubanduslikul eesmärgil“ alla transpordivahendi kõik kasutamised äritegevusega seoses, sõltumata sellest, kas kasutamine oli tasu eest või tasuta ning sõltumata kasutamise eesmärgist.

34 Igal juhul asendas määrus nr 2286/2003 mõiste „kasutamine kaubanduslikul eesmärgil“ niisuguse määratluse põhikohtuasjas kohaldatava määratlusega. Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 40 märgib, ei kõrvaldanud see määrus mõistest „kasutamine kaubanduslikul eesmärgil“ mitte ainult isikute tasuta veo, vaid muutis oluliseks teguriks ka kasutamise eesmärgi. Seega ei hõlma see mõiste enam kogu majandustegevust, mis on seotud transpordivahendiga ja mille käigus toimub inimeste vedu laiemas mõttes, vaid see puudutab ainult majandustegevust, mille eesmärk on muu hulgas inimeste vedu.

35 Niisugustel asjaoludel, nagu käsitletakse põhikohtuasjas, kus transpordivahendit kasutati koolituse eesmärgil, on inimeste vedu selle toimumise korral vaid koolitustegevuse loomulik osa, mis lepingu peamise esemena seisneb teenuste pakkumises, mille eest maksavad piloodiõpilased tasu.

36 Eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes ei saa transpordivahendi kasutamine selle juhtimiskoolituse teenuse osutamiseks kuuluda mõiste „kasutamine kaubanduslikul eesmärgil“ alla rakendusmääruse artikli 555 lõike 1 alusel.

37 Tasub lisada, et väljakujunenud praktikast nähtub, et asjaolu, et eelotsusetaotluse esitanud kohus on eelotsuse küsimuse sõnastuses viidanud vaid liidu õiguse teatud sätetele, ei takista Euroopa Kohut esitamast sellele kohtule kogu tõlgenduslikku teavet, mis võib viimasel aidata menetletavat kohtuasja lahendada, olenemata sellest, kas liikmesriigi kohus on neile aspektidele oma küsimustes viidanud või mitte. Sellisel juhul on Euroopa Kohtu ülesanne tuletada liikmesriigi kohtu esitatud teabest ja eelkõige eelotsusetaotluse põhjendustest need liidu õiguse elemendid, mida on vaidluse eset silmas pidades vaja tõlgendada (kohtuotsus, 12.2.2015, Oil Trading Poland, C-349/13, EU:C:2015:84, punkt 45 ja seal viidatud kohtupraktika).

38 Käesoleval juhul, ja arvestades asjaolu, et eelotsusetaotluse esitanud kohus esitas eelotsuse küsimuse, lähtudes rakendusmääruse artikli 558 lõike 1 kohaldamisest, mis kehtestab transpordivahendi ajutise impordi täieliku imporditollimaksust vabastusega tingimused, näib olevat kasulik tõlgendada ka seda sätet.

39 Selles osas tuleb esiteks märkida, et rakendusmääruse artikli 558 lõike 1 punktis c sätestatud tingimus – mille kohaselt kõnealust transpordivahendit peab põhimõtteliselt kasutama „üksnes selliseks veoks, mis algab või lõpeb väljaspool ühenduse tolliterritooriumi“ – on kohaldatav ainult selle kaubanduslikul eesmärgil kasutamise korral. Teisisõnu, transpordivahendi suhtes, mida ei kasutata kaubanduslikul eesmärgil, kohaldatakse üksnes rakendusmääruse artikli 558 lõike 1 punktides a ja b ette nähtud tingimusi.

40 Teiseks ei saa järeldada, et transpordivahendi, mida ei kasutata kaubanduslikul eesmärgil, ajutise impordi puhul täielik vabastus imporditollimaksust on allutatud tingimusele, et seda kasutatakse transpordiks.

41 Nimelt ei näe ei rakendusmääruse artikli 558 lõige 1 ega ka ükski teine selle määruse säte, mis määrab kindlaks tingimused, mida transpordivahendite ajutise impordi täieliku imporditollimaksudest vabastuse puhul nõutakse, ette niisugust piirangut, samas kui liidu seadusandja on hoolitsenud selle eest, et teiste kaubakategooriate täielik imporditollimaksust vabastus allutatakse sõnaselgelt asjaomase kauba kasutuseesmärgi tingimustele. Eelkõige on see nii rakendusmääruse artikli 563 kohaselt kaupade puhul, mida „kasutatakse sportimisel“. Nii on see rakendusmääruse artikli 566 sõnastuse kohaselt ka meditsiiniliste, kirurgiliste ja laboratoorsete seadmete puhul, mis on „ette nähtud diagnostikaks“. Nimetatud määruse artikkel 568 näeb iseenesest ette, et vabastuse saavad heli-, pildi- või andmekandjad, „mis on mõeldud esitlemiseks enne müüki“ ning need, „mis on mõeldud helindamiseks, dubleerimiseks või kopeerimiseks“.

42 Seda tõlgendust kinnitab ka määrus nr 993/2001, mis tühistas mõiste „transpordivahend“ funktsionaalse määratluse määruses nr 2454/93, mille vaste sinnamaani oli „mis tahes transpordivahend, mida kasutatakse isikute või kaupade veoks“.

43 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esitatud küsimusele vastata, et rakendusmääruse artikli 555 lõike 1 punkti a tuleb tõlgendada nii, et lende, mida helikopteri juhtimise koolitusel tehakse tasu eest ja mille käigus on helikopteri pardal piloodiõpilane ja lennuinstruktor, ei tuleb käsitada transpordivahendi kasutamisena kaubanduslikul eesmärgil selle sätte tähenduses.

Kohtukulud

44 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kümnes koda) otsustab:

Komisjoni 2. juuli 1993. aasta määruse (EMÜ) nr 2454/93, millega kehtestatakse rakendussätted nõukogu määrusele (EMÜ) nr 2913/92, millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik, muudetud komisjoni 18. detsembri 2003. aasta määrusega (EÜ) nr 2286/2003, artikli 555 lõike 1 punkti a tuleb tõlgendada nii, et tasu eest tehtavaid koolituslende helikopteriga, mille pardal on piloodiõpilane ja lennuinstruktor, ei tule käsitada transpordivahendi kasutamisena kaubanduslikul eesmärgil selle sätte tähenduses.

Allkirjad