Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
MICHAL BOBEK
18 päivänä helmikuuta 2016 [1]

Asia C-80/15

Robert Fuchs AG
vastaan
Hauptzollamt Lörrach

(Ennakkoratkaisupyyntö – Finanzgericht Baden-Württemberg (Baden-Württembergin osavaltion verotuomioistuin, Saksa))

Tulliunioni ja yhteinen tullitariffi — Kuljetusvälineen kaupallisen käytön käsite — Lennonopettajan kanssa tehtyjen maksettujen lentojen sisällyttäminen käsitteeseen

I **Johdanto**

1. Nyt esillä olevassa asiassa pääasian kantaja, Robert Fuchs AG (jäljempänä Fuchs), tuo väliaikaisesti helikoptereita Sveitsistä Euroopan unionin alueelle antaakseen lentokoulutusta. Kansallinen oikeudenkäynti koskee pohjimmiltaan sitä, voiko Fuchs hakea väliaikaisen maahantuonnin perusteella vapautusta tullien maksamisesta näiden helikoptereiden osalta.

2. Kansallisen tuomioistuimen kysymys kohdistuu vapautukseen tulleista kuljetusvälineiden väliaikaista maahantuontia varten. Kyseisestä tullittomuusperusteesta säädetään komission asetuksen (ETY) N:o 2454/93 [2] (jäljempänä soveltamisasetus) 558 artiklan 1 kohdassa; tämä asetus koskee neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 [3] (jäljempänä tullikoodeksi) soveltamista.

3. Sen toteamiseksi, voidaanko Fuchsille myöntää vapautus, kansallinen tuomioistuin pyytää unionin tuomioistuinta tulkitsemaan soveltamisasetuksen 555 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetun kaupallisen käytön merkitystä. Kansallinen tuomioistuin kysyy erityisesti, kattaako kaupallisen käytön käsite Fuchsin harjoittaman toiminnan eli lentokoulutuksen.

1 — Alkuperäinen kieli: englanti.

2 — Tietyistä yhteisön tullikoodeksista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä 2.7.1993 annettu komission asetus (ETY) N:o 2454/93 (EYVL L 253, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 18.12.2003 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 2286/2003 (EUVL L 343, s. 1).

3 — Yhteisön tullikoodeksista 12.10.1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2913/92 (EYVL L 302, s. 1).

II **Asiaa koskevat oikeussäännöt**

A *Kansainvälinen oikeus*

1. Istanbulin yleissopimus

4. Euroopan talousyhteisö liittyi väliaikaista maahantuontia koskevaan yleissopimukseen, joka tehtiin 26.6.1990 (jäljempänä Istanbulin yleissopimus), neuvoston päätöksellä 93/329/ETY.[4] Yleissopimuksen 34 artiklan mukaan Istanbulin yleissopimuksen englannin- ja ranskankieliset tekstit ovat yhtä todistusvoimaisia.

5. Istanbulin yleissopimuksen liitteessä C olevan 1 artiklan a alakohdan mukaan kulkuneuvoilla (oikeammin: kuljetusväline) tarkoitetaan ”kaikkia aluksia – – ilmatyynyaluksia, ilma-aluksia, maantieajoneuvoja, joissa on moottori – –, ja liikkuvaa rautatiekalustoa – –”. Liitteessä C olevan 1 artiklan b alakohdan mukaan kaupallisella käytöllä tarkoitetaan ”henkilöiden vastikkeellista kuljettamista tai tavaroiden teollista tai kaupallista kuljettamista, myös vastikkeellista”.[5] Liitteessä C olevan 1 artiklan c alakohdan mukaan yksityisellä käytöllä tarkoitetaan ”asianomaisen henkilön ainoastaan henkilökohtaista tarvetta varten suorittamaa käyttämistä, ei kuitenkaan mitään kaupallista käyttöä”.[6]

B *Unionin oikeus*

1. Tullikoodeksi

6. Tullikoodeksin 137 artiklassa säädetään menettelystä, jonka avulla voi saada vapautuksen tulleista unioniin suuntautuvaa väliaikaista maahantuontia varten.

7. Edellytyksistä, joilla vapautus voidaan myöntää väliaikaisen maahantuonnin menettelyn mukaisesti, on säädetty soveltamisasetuksessa tullikoodeksin 141 artiklan mukaisesti.

8. Tullikoodeksin 204 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetään, että tullivelka syntyy, kun ei täytetä velvollisuuksia, jotka johtuvat merkityksellisen tullimenettelyn käyttämisestä.

2. Soveltamisasetus

9. Soveltamisasetuksen 232 artiklassa, luettuna yhdessä 233 artiklan kanssa, säädetään, että ”556–561 artiklassa tarkoitettuja kuljetusvälineitä” pidetään väliaikaiseen maahantuontiin ilmoitettuina unionin tullirajan ylittämisen nojalla.

4 — Väliaikaista maahantuontia koskevasta yleissopimuksesta sekä sen liitteiden hyväksymisestä 15.3.1993 tehty neuvoston päätös 93/329/ETY (EYVL L 130, s. 1).

5 — Englanniksi ”the transport of persons for remuneration or the industrial or commercial transport of goods, whether or not for remuneration” ja ranskaksi ”l’acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux”.

6 — Englanniksi ”the transport exclusively for personal use by the person concerned excluding commercial use” ja ranskaksi ”l’utilisation par l’intéressé exclusivement pour son usage personnel, à l’exclusion de tout usage commercial”.

10. Soveltamisasetuksen II osan III osaston 5 luvun otsikko on ”Väliaikainen maahantuonti”. Mainitun luvun 2 jakson otsikko on ”Täyden tullittomuuden edellytykset”. Mainitun luvun 2 jakso jakautuu seitsemään alajaksoon, josta kussakin luetellaan eri tavaratyyppejä, jotka ovat mahdollisesti oikeutettuja vapautukseen. Mainitun luvun 2 jakson 1 alajakso, jonka otsikko on ”Kuljetusvälineet”, sisältää 555–562 artiklan. Soveltamisasetuksen 555 artiklan 1 kohdassa määritellään seuraavat termit:

”1. Tässä alajaksossa tarkoitetaan:

a) ’kaupallisella käytöllä’ kuljetusvälineen käyttöä henkilöiden kuljetukseen vastiketta vastaan taikka tavaroiden teolliseen tai kaupalliseen kuljetukseen vastiketta vastaan tai vastikkeetta;

b) ’yksityiskäytöllä’ kuljetusvälineen muuta kuin kaupallista käyttöä;

c) ’sisäisellä liikenteellä’ yhteisön tullialueella kuljetettaviksi otettujen henkilöiden tai tavaroiden kuljetusta siten, että henkilöiden kuljetus päättyy tai tavarat puretaan tällä alueella.”

11. Soveltamisasetuksen 558 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Maahantuonti tuontitullitta on myönnettävä sellaisille maantie-, rautatie-, ilma-, meri- ja sisävesiliikenteen kuljetusvälineille,

a) jotka on rekisteröity yhteisön tullialueen ulkopuolella tämän alueen ulkopuolelle sijoittautuneen henkilön nimiin. Rekisteröinnin puuttuessa tätä edellytystä voidaan pitää täytettynä, jos kyseiset kuljetusvälineet ovat yhteisön tullialueen ulkopuolelle sijoittautuneen henkilön omistuksessa;

b) joita käyttää yhteisön tullialueen ulkopuolelle sijoittautunut henkilö, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 559, 560 ja 561 artiklan soveltamista; ja

c) joita kaupallisessa käytössä – rautateiden kuljetusvälineitä lukuun ottamatta – käytetään yksinomaan yhteisön tullialueen ulkopuolella alkavaan tai päättyvään kuljetukseen. Niitä saadaan kuitenkin käyttää sisäisessä liikenteessä, jos siitä säädetään voimassa olevissa kuljetusalan säännöksissä, jotka koskevat erityisesti oikeutta kuljetuksiin ja niiden suorittamista.”

III **Tosiseikat, oikeudenkäyntimenettely ja ennakkoratkaisukysymykset**

12. Fuchs on lento- ja huoltoyritys. Sen kotipaikka on Sveitsissä, mutta se on myös Saksan ilmailuviranomaisen hyväksymä. Se tarjoaa (muun muassa) helikopterilentoihin liittyviä palveluja, erityisesti lentokoulutusta yksityishenkilöille ja ammattilentäjille.

13. Hauptzollamt Lörrach (Lörrachin tullitoimipaikka, Saksa) myönsi 13.10.2009 tekemällään päätöksellä Fuchsille vapautuksen velvollisuudesta laskeutua tullilentoasemalle kymmenen erikseen luetellun, Fuchsin nimiin Sveitsissä rekisteröidyn helikopterin osalta.

14. Vuosina 2009 ja 2010 näillä helikoptereilla lennettiin unionin tullialueelle. Helikopteria ohjasi joko Fuchsin palkkaama lennonopettaja tai lento-oppilas lennonopettajan läsnä ollessa,[7] ja laskeutuminen tapahtui Bremgartenin erikoislaskeutumispaikkaan (Saksassa). Helikopterin tultua Sveitsistä unionin tullialueelle suoritettiin koulutuslentoja. Ne alkoivat Bremgartenin erikoislaskeutumispaikasta ja päättyivät sinne, ilman että unionin tullialueelta poistuttiin. Sen jälkeen helikoptereilla lennettiin Bremgartenin erikoislaskeutumispaikasta takaisin Sveitsiin.

7 — Kansallisen tuomioistuimen antamien tietojen mukaan helikopterit oli varustettu siten, että sekä lentäjän että lentoperämiehen oli mahdollista ohjata helikopteria toisistaan riippumatta. Ilmeisesti näin tapahtuikin kaikilla lennoilla kulloisestakin koulutustilanteesta riippuen.

15. Hauptzollamt Lörrach kumosi 23.5.2011 tekemällään päätöksellä Fuchsille myönnetyn vapautuksen velvollisuudesta laskeutua tullilentoasemalle. Tämän jälkeen se vahvisti Fuchsilta perittävät tullit helikoptereiden käytöstä koulutukseen.

16. Hauptzollamt Lörrachin mukaan Fuchsin tullivelka oli syntynyt tullikoodeksin 204 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisten, väliaikaisen maahantuonnin menettelystä johtuvien velvollisuuksien täyttämättä jättämisen vuoksi. Fuchsin väitettiin käyttäneen helikoptereitaan kaupallisesti, vaikka sille ei ollut myönnetty vastaavaa ilmailuoikeudellista lupaa.

17. Hauptzollamt Lörrach hylkäsi tullin kantamista koskevan Fuchsin oikaisuvaatimuksen perusteettomana 2.4.2012 tekemällään päätöksellä. Fuchs riitautti tämän päätöksen Finanzgericht Baden-Württembergissä (Baden-Württembergin osavaltion verotuomioistuin), mikä johti nyt käsiteltävänä olevan ennakkoratkaisupyynnön esittämiseen.

18. Ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa Fuchs esitti kanteensa perusteluksi, että kuljetusvälineiden väliaikaista maahantuontia koskevan täyden tuontitullittomuuden edellytykset olivat täyttyneet. Se katsoi, että helikoptereita ei ollut käytetty soveltamisasetuksessa tarkoitetulla tavalla kaupallisesti, koska niitä ei käytetty ”henkilöiden kuljetukseen vastiketta vastaan taikka tavaroiden teolliseen tai kaupalliseen kuljetukseen vastiketta vastaan tai vastikkeetta”. Lento-oppilaiden maksama vastike oli Fuchsin mukaan saatu koulutuksesta eikä kuljetuksesta.

19. Hauptzollamt Lörrach sitä vastoin katsoi Fuchsin käyttäneen helikoptereita kaupallisesti. Sen mukaan henkilöitä kuljetettiin vastiketta vastaan. Se katsoi, että kuljetuksen käsite ei rajoitu tapauksiin, joihin sisältyy paikanvaihto. Ratkaisevaa on pikemminkin se, onko *kuljetusvälineen kyydissä* henkilöitä vai ei.

20. Tämän ”kaupallisen käytön” merkitystä koskevan erimielisyyden perusteella Finanzgericht Baden-Württemberg (Baden-Württembergin verotuomioistuin) päätti 17.2.2015 tekemällään välipäätöksellä, joka saapui unionin tuomioistuimeen 20.2.2015, lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko soveltamisasetuksen 555 artiklan 1 kohdan a alakohtaa tulkittava siten, että myös vastikkeellisia koulutuslentoja helikoptereilla, jolloin helikopterissa ovat lento-oppilas ja lennonopettaja, on pidettävä kuljetusvälineen kaupallisena käyttönä?”

21. Fuchs, komissio ja Italian tasavalta esittivät kirjallisia huomautuksia tässä asiassa. Hauptzollamt Lörrach eli pääasian vastaaja ei esittänyt kirjallisia huomautuksia. Asianosaiset eivät ole pyytäneet istuntoa asianosaisten kuulemiseksi, eikä sellaista ole pidetty.

IV **Arviointi**

A *Johdanto*

22. Unionin tuomioistuimelta on kysytty, kuuluuko lentokoulutus soveltamisasetuksen 555 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kaupallisen käytön määritelmän piiriin (ks. jäljempänä B kohta).

23. Tämän termin tulkinta on tärkeä ratkaistaessa, täyttääkö Fuchs tullittomuuden edellytykset kyseisen alajakson mukaan. Unionin tuomioistuinta ei ole nimenomaisesti pyydetty esittämään näkemystään siitä, täyttääkö Fuchs mahdollisesti tullittomuuden edellytykset. Tämän kysymyksen ratkaiseminen kuuluu viime kädessä kansalliselle tuomioistuimelle. Kaupallisen käytön käsitteen

tarkastelu nostaa kuitenkin väistämättä esiin kysymyksiä tullittomuuden ulottuvuudesta kuljetusvälineiden väliaikaista maahantuontia koskevissa tapauksissa. Jotta kansallisen tuomioistuimen esittämään kysymykseen annettaisiin hyödyllinen vastaus, mielestäni on tärkeää tarkastella myös tätä seikkaa (ks. jäljempänä C kohta).

B *Kaupallisen käytön merkitys*

24. ”Kaupallinen käyttö” on yksi termeistä, joka on määritelty siinä soveltamisasetuksen alajaksossa, joka koskee kuljetusvälineiden väliaikaisen maahantuonnin täyttä tuontitullittomuutta. Soveltamisasetuksen 555 artiklan 1 kohdassa todetaan, että kaupallisella käytöllä tarkoitetaan ”kuljetusvälineen käyttöä henkilöiden kuljetukseen vastiketta vastaan – –”. [8]

25. Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan ilmaisun merkitys ja ulottuvuus on määritettävä sen merkityksen mukaan, joka sillä on yleiskielessä, ja samalla on otettava huomioon asiayhteys, jossa sitä käytetään, ja sen lainsäädännön tavoitteet, johon se kuuluu. [9]

26. Minkä tahansa luonnollisen tulkinnan mukaan kuljetusvälineisiin sisältyvät helikopterit. [10] Kysymyksen ydinkohta onkin se, käyttääkö Fuchs helikoptereitaan ”henkilöiden kuljetukseen vastiketta vastaan”.

27. Totean alustavana huomautuksena, että se, että koulutuslennot alkavat ja päättyvät samassa paikassa, ei selvästikään sulje niitä henkilöiden kuljetuksen käsitteen ulkopuolelle. Kun koulutuslentoja suoritetaan, kyseessä on jonkinlainen kuljetus, sillä ihmisiä siirretään paikasta toiseen. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö vahvistaa tämän, sillä siihen sisältyy esimerkkejä kiertomatkoista, joiden katsotaan kuuluvan liikennepolitiikan alaan. [11] Näihin tapauksiin saatetaan viitata vastaavasti tullinimikkeiden yhteydessä.

28. Toisin kuin Fuchs ja komissio esittävät kirjallisissa huomautuksissaan, myöskään se, että lentokoneen hallinta on välillä lento-oppilaalla ja välillä lennonopettajalla, jotka kumpikin ovat miehistön jäseniä, ei selvästikään sulje pois kuljetuksen olemassaoloa. Tilannetta voi ehkä pitää epätavallisena esimerkkinä, mutta siitä huolimatta on totta, että ihmisiä ”kuljetetaan” eli siirretään paikasta toiseen. [12]

29. Edes sanamuodon mukaisesti tulkittuna ilmaus ”henkilöiden kuljetukseen *vastiketta vastaan*” ei kuitenkaan näytä kattavan esillä olevan asian tosiasiallista tilannetta. Tilanteeseen sisältyy vastike, mutta se maksetaan nimenomaisesti lentokoulutuksesta. Toisin sanoen kyse on *henkilöiden koulutuksesta vastiketta vastaan*. Kuljetus on ainoastaan koulutuksen seuraus.

8 — Kuten kansallinen tuomioistuin totesi ennakkoratkaisupyynnön 14 kohdassa, määritelmän loppuosa ”taikka tavaroiden teolliseen tai kaupalliseen kuljetukseen vastiketta vastaan tai vastikkeetta” ei ole esillä olevan asian kannalta merkityksellinen. Olen samaa mieltä.

9 — Ks. tullialan osalta tuomio Digitalnet ym. (C-320/11, C-330/11, C-382/11 ja C-383/11, EU:C:2012:745, 38 kohta).

10 — On selvää, että se sisältyy myös Istanbulin yleissopimuksen liitteessä C olevan 1 artiklan a alakohdan määritelmään, joka käsittää kaikki alukset ja ilma-alukset.

11 — Tuomio Neukirchinger (C-382/08, EU:C:2011:27, 19 kohta); julkisasiamies Mengozzin ratkaisuehdotus Neukirchinger (C-382/08, EU:C:2010:498, 25–30 kohta) ja tuomio Alpina River Cruises ja Nicko Tours (C-17/13, EU:C:2014:191, 29 kohta). Ks. myös julkisasiamies Szpunarin ratkaisuehdotus Trijber ja Harmsen (C-340/14 ja C-341/14, EU:C:2015:505, 30–34 kohta), jossa katsotaan, että kuljetus ei edellytä siirtämistä paikasta A paikkaan B.

12 — Haluan korostaa, että tässä ei millään tavalla arvioida sitä, onko kyseinen toiminta kuljetuspalvelu. Vrt. komission käsikirja palveludirektiivin täytäntöönpanosta. Tässä ei-sitovassa asiakirjassa todetaan, että ”muut kuin liikennepalvelut, kuten autokoulupalvelut – – eivät kuulu” palveluista sisämarkkinoilla 12.12.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/123/EY (EUVL L 376, s. 36) 2 artiklan 2 kohdan d alakohdassa säädetyn kuljetusalan palveluja koskevan poikkeuksen soveltamisalaan.

30. Totean myös, että lento-oppilas (eli vastikkeen maksava henkilö) suorittaa itse kuljetuksen oppitunnin tietyn osan ja kenties koko oppitunnin ajan. Tämä voidaan ymmärtää paremmin, jos pidämme lentotunteja samankaltaisina kuin autokoulun oppitunteja. Kun ajattelemme oppituntien suorittamista autossa, emme pidä näitä oppitunteja ”henkilöiden kuljetuksena vastiketta vastaan” näiden sanojen tavanomaisen tulkinnan mukaan vaan pikemminkin ”henkilöiden koulutuksena vastiketta vastaan”. Sama pätee lentokoulutukseen.

31. Lentokoulutuspalvelut, jollaisia myös Fuchs tarjoaa, on tämän vuoksi suljettu soveltamisasetuksen 555 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kaupallisen käytön käsitteen ulkopuolelle.

32. Sanamuodon mukaisia unionin oikeussääntöjen tulkintoja on arvioitava uudelleen asiayhteyden ja tarkoituksen valossa vain, jos sanamuoto on monitulkintainen.[13] Tässä tapauksessa sanamuoto on mielestäni varsin selvä ja yksiselitteinen. Mikäli monitulkintaisuutta kuitenkin katsotaan jääneen sanamuotoon, 555 artiklan 1 kohdan systeeminen ja teleologinen tulkinta johtaa päätelmään, jonka mukaan kaupallisen käytön on tulkittava tarkoittavan sitä, että kuljetuksen on oltava vastikkeellisen palvelun pääasiallinen tarkoitus.

33. Säännöksen historiallisesta taustasta voidaan todeta, että kaupallisen käytön (commercial use) määritelmän ulottuvuus on vaihdellut ajan mittaan valaisevalla tavalla.

34. Alun perin käytettiin ilmaisua ”yrityskäyttö” (business use). Se määriteltiin ”kuljetusvälineen käytöksi harjoitettaessa välittömästi toimintaa vastikkeellisesti tai taloudellisen hyödyn saamiseksi”.[14] Tämä ilmaisu korvattiin sitten ”kaupallisella käytöllä”, jolla määritelmän mukaan tarkoitetaan ”kuljetusvälineen käyttöä henkilöiden tai tavaroiden kuljetukseen vastiketta vastaan tai osana yrityksen taloudellista toimintaa”.[15] Kumpikin näistä määritelmistä olisi selvästi kattanut lentokoulutustoiminnan, jollaista myös Fuchs harjoittaa.

35. Tätä kaupallisen käytön määritelmää kuitenkin rajattiin myöhemmin asetuksella N:o 2286/2003 sanamuotoon, joka sisältyy nyt soveltamisasetuksen 555 artiklan 1 kohtaan (ja jota sovellettiin asian kannalta merkityksellisenä ajankohtana). Näin tehtiin nimenomaan määritelmän saattamiseksi yhdenmukaiseksi Istanbulin yleissopimuksessa olevan kaupallisen käytön määritelmän kanssa.[16]

36. Ennen asetuksella N:o 2286/2003 tehtyjä muutoksia kaupallinen käyttö käsitti siis seuraavat kolme tilannetta:

— ”kuljetusvälineen käyttö henkilöiden – – kuljetukseen vastiketta vastaan”

— ”kuljetusvälineen käyttö – – tavaroiden kuljetukseen vastiketta vastaan”

— ”kuljetusvälineen käyttö – – osana yrityksen taloudellista toimintaa”.

37. Kolmas ryhmä eli kaatoryhmä käsitti kaiken kuljetusvälineiden käytön liiketoiminnan yhteydessä a) vastiketta vastaan tai vastikkeetta ja b) riippumatta käyttötarkoituksesta.

13 — Tuomio EKP v. Saksa (C-220/03, EU:C:2005:748, 31 kohta) ja tuomio Carboni e derivati (C-263/06, EU:C:2008:128, 48 kohta).

14 — Kuljetusvälineiden väliaikaisesta maahantuonnista 14.6.1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1855/89 (EYVL L 186, s. 8) 1 artiklan 2 kohdan d alakohta.

15 — Asetuksen N:o 2454/93 muuttamisesta 4.5.2001 annettu komission asetus (EY) N:o 993/2001 (EYVL L 141, s. 1). Ks. 1 artiklan 28 kohta, jossa mainitun asetuksen III osasto korvataan (muun muassa) 555 artiklan 1 kohdalla. Täydentävänä tietona voidaan lisätä, että alkuperäiseen vuoden 1993 soveltamisasetukseen sisältyi sama kaupallisen käytön määritelmä kuin soveltamisasetuksen nykyiseen toisintoon (soveltamisasetuksen alkuperäisessä toisinnossa määritelmä esitettiin 670 artiklassa). Hämmentävää on se, että tätä määritelmää laajennettiin väliaikaisesti asetuksella N:o 993/2001, kunnes alkuperäinen määritelmä lopulta palautettiin asetuksella N:o 2286/2003, kuten 35 kohdassa kerrotaan yksityiskohtaisemmin.

16 — Asetuksen N:o 2286/2003 johdanto-osan 12 perustelukappale.

38. Sen sijaan asetuksella N:o 2286/2003 tehtyjen muutosten jälkeen kaupallinen käyttö käsitti ainoastaan

— ”kuljetusvälineen käytön henkilöiden kuljetukseen vastiketta vastaan”

— ”kuljetusvälineen käytön – – tavaroiden teolliseen tai kaupalliseen kuljetukseen vastiketta vastaan tai vastikkeetta”.

39. Erityisesti on todettava, että muutoksilla poistettiin kaupallisen käytön piiristä kolmas ryhmä eli kaatoryhmä ”kuljetusvälineen käyttö – – osana yrityksen taloudellista toimintaa”.

40. Näin ollen voidaan päätellä, että tämän kaatoryhmän poistaminen tarkoitti, että vastikkeeton henkilöiden kuljetus poistettiin kaupallisen käytön käsitteen piiristä. Toisin kuin kansallinen tuomioistuin esittää, poisto kuitenkin kavensi kaupallisen käytön käsitteen ulottuvuutta toisellakin tavalla tekemällä käyttötarkoituksesta merkityksellisen tekijän (ks. edellä 37 kohta).

41. Tämä tarkoittaa, että kaupallisen käytön käsite ei kata *jokaista* tilannetta, jossa harjoitetaan kuljetusvälineen sisältävää taloudellista toimintaa ja jossa tapahtuu henkilöiden kuljetusta laajassa merkityksessä. Määritelmä on tätä kapeampi. Siinä edellytetään toiminnan pääasiallisen tarkoituksen huomioon ottamista. Siinä siis viitataan taloudelliseen toimintaan, *jonka pääasiallisena tarkoituksena on henkilöiden kuljetus*.

42. Fuchsin harjoittaman lentokoulutuksen pääasiallisena tarkoituksena *ei* selvästikään ole henkilöiden kuljetus. Kuten autokoulun oppituntien tapauksessa, toiminnan pääasiallisena tarkoituksena ja vastikkeen perusteena on koulutus. Kuljetus on ainoastaan seuraus. Fuchsin harjoittama lentokoulutus *ei* tämän vuoksi kuulu kaupallisen käytön käsitteen piiriin.

43. Edellä esitetyn perusteella vastaisin kansallisen tuomioistuimen esittämään kysymykseen seuraavasti: vastikkeellinen lentokoulutus helikoptereilla, jolloin helikopterissa ovat lennonopettaja ja lento-oppilas, ei ole soveltamisasetuksen 555 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettua kuljetusvälineen kaupallista käyttöä.

C *Soveltamisasetuksen 558 artiklan 1 kohta*

1. Johdanto

44. Soveltamisasetuksen 555 artiklan 1 kohdassa on useita määritelmiä. Tuontitullittomuuden aineellisista *edellytyksistä* säädetään kuitenkin 556 artiklassa ja sitä seuraavissa artikloissa. Vain joissakin näistä edellytyksistä tosiasiallisesti käytetään yhtä tai useampaa 555 artiklan 1 kohdassa määriteltyä termiä.

45. Kansallinen tuomioistuin ei ole nimenomaisesti esittänyt kysymyksiä soveltamisasetuksen 558 artiklan 1 kohdan tulkinnasta. Se, täyttääkö Fuchs tosiasiallisesti tullittomuuden edellytykset tämän säännöksen nojalla, on asia, joka kansallisen tuomioistuimen on ratkaistava täysin tietoisena asian nimenomaisista tosiseikoista.

46. Jotta kansalliselle tuomioistuimelle voitaisiin antaa hyödyllinen vastaus, minusta on kuitenkin välttämätöntä kommentoida soveltamisasetuksen 558 artiklan 1 kohdan yleistä soveltamisalaa.[17] Tämä johtuu osittain siitä, että komissio on esittänyt yksityiskohtaisia kirjallisia huomautuksia tästä seikasta.

17 — Ks. tältä osin esim. tuomio AIFA ja Ministero della Salute (C-452/14, EU:C:2015:644, 33 ja 34 kohta).

2. Tullittomuuden ulottuvuus 558 artiklan 1 kohdan nojalla

47. Soveltamisasetuksen 558 artiklan 1 kohdan a, b ja c alakohdassa säädetään kolmesta edellytyksestä, jotka koskevat kuljetusvälineiden väliaikaisen maahantuonnin tullittomuutta. Ainoastaan yhteen näistä kolmesta edellytyksestä – 558 artiklan 1 kohdan c alakohtaan – sisältyy viittaus kaupalliseen käyttöön.

48. Soveltamisasetuksen 558 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetään, että kuljetusvälineen kaupallinen käyttö voi yleensä täyttää tullittomuuden edellytykset vain, jos kyseessä on ”yhteisön tullialueen ulkopuolella alkava tai päättyvä kuljetus”. Tämä ei kuitenkaan ole välttämätön edellytys, jonka olisi täytyttävä *kaikkien* 558 artiklan 1 kohdassa säädettyjen vapautusten saamiseksi. Tämä rajoitus koskee vain c alakohtaan kuuluvia nimenomaisia tapauksia eli kuljetusvälineen kaupalliseen käyttöön liittyviä tapauksia. Toisin sanoen 558 artiklan 1 kohdan mukainen vapautus voidaan myöntää, jos a ja b alakohdan mukaiset edellytykset täyttyvät, ja c alakohta ei ole lainkaan merkityksellinen kyseisessä yksittäisessä tapauksessa.

49. Edellä tämän ratkaisuehdotuksen IV (B) kohdassa esitetyistä syistä Fuchsin harjoittama koulutustoiminta *ei* kuulu kaupallisen käytön käsitteen piiriin. Näin ollen se, että kyseinen toiminta ei välttämättä ole ”yhteisön tullialueen ulkopuolella alkavaa tai päättyvää”, ei ole ratkaiseva seikka soveltamisasetuksen 558 artiklan 1 kohdan mukaisen tullittomuuden edellytysten täyttämiseksi.

50. Komissio esittää kirjallisissa huomautuksissaan, että lentokoulutus ei ole kaupallista käyttöä. Se kuitenkin esittää toisessa vaiheessa, että lentokoulutus ei tästä huolimatta voi täyttää 558 artiklan 1 kohdan mukaisen tullittomuuden edellytyksiä. Kummassakin tapauksessa komissio väittää tämän johtuvan pohjimmiltaan siitä, että Fuchsin harjoittaman lentokoulutuksen pääasiallisena tarkoituksena *ei* ole tavaroiden tai henkilöiden kuljetus.

51. Edellä esittämistäni syistä yhdyn näistä väitteistä ensimmäiseen. En kuitenkaan yhdy komission tulkintaan 558 artiklan 1 kohdan soveltamisalasta seuraavaksi esittämistäni syistä.

52. Komissio esittää, että soveltamisasetuksen 558 artiklan 1 kohdan mukainen tullittomuus kohdistuu ainoastaan tilanteisiin, joissa kuljetusvälinettä käytetään *kuljetustarkoituksiin* (mistä sen mukaan ei ole kyse esillä olevassa asiassa).

53. Tältä osin komissio katsoo, että kaikki soveltamisasetuksen 555 artiklan 1 kohtaan sisältyvät määritelmät viittaavat siihen, että kuljetusvälinettä käytetään nimenomaisesti kuljetukseen. Siten tullittomuuden tulisi olla saatavilla vain, jos merkityksellisen toiminnan tarkoitus on kuljetus. Komission mukaan tätä päätelmää tukee myös soveltamisasetuksen 558 artiklan 1 kohdan johdantolause. Lisäksi komissio viittaa tuomioon Siig tukeakseen näkemystä, jonka mukaan väliaikaisen maahantuonnin tullittomuutta sovelletaan vain silloin, kun suoritetaan *tarkoin määrätty kuljetustoiminto*.[18]

54. En pidä näitä perusteluja vakuuttavina.

55. Ensinnäkään kuljetusvälineen väliaikaisen maahantuonnin tullittomuuden saatavuutta ei ole eksplisiittisesti rajattu tilanteisiin, joissa kuljetusvälinettä käytetään nimenomaisesti kuljetukseen. Tällaista rajoitusta ei ole soveltamisasetuksen 558 artiklan 1 kohdassa. Sitä ei myöskään sisälly mihinkään monista soveltamisasetuksen 556–561 artiklassa luetelluista täyden tullittomuuden perusteista. Sitä ei sisälly Istanbulin yleissopimukseenkaan. Erityisesti on todettava, että sitä ei ole mainitun yleissopimuksen liitteessä C olevan 1 artiklan a alakohdassa esitetyssä kulkuneuvon määritelmässä.

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

56. Tällainen eksplisiittinen, tarkoitusperusteinen rajoitus olisi ollut kuitenkin helppo lisätä. Tällainen rajoitus onkin sisällytetty useimpiin muihin tullittomuuden perusteisiin väliaikaista maahantuontia koskevissa tapauksissa. [19]

57. Mielestäni tällaisen eksplisiittisen rajoituksen puuttuminen on sinänsä riittävä syy komission perustelujen hylkäämiseen tältä osin. Täydentävänä tietona haluan kuitenkin lisätä, että tällaista rajoitusta ei myöskään voida olettaa sisältyvän kyseisiin säännöksiin.

58. Soveltamisasetuksen 558 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä virkkeessä viitataan ”maantie-, rautatie-, ilma-, meri- ja sisävesiliikenteen kuljetusvälineisiin” ilman toiminnallista tai tarkoitusperusteista rajoitusta. Myös 558 artiklan 1 kohdan a ja b alakohta ovat neutraaleja, sillä niissä viitataan objektiivisiin kriteereihin eli rekisteröinti- ja sijoittautumispaikkaan. Soveltamisasetuksen 558 artiklan 1 kohdan c alakohtaa ei sovelleta lainkaan lukuun ottamatta tapauksia, joissa on kyse kuljetusvälineen kaupallisesta käytöstä.

59. Toiseksi komissio esittää, että 555 artiklan 1 kohtaan sisältyvissä *määritelmissä* oletetaan, että siinä mainittua kuljetusvälinettä käytetään nimenomaisesti kuljetukseen (eikä esimerkiksi koulutukseen). Tämän perusteella komissio päättelee, että kuljetusvälineiden väliaikaisen maahantuonnin *tullittomuus* 558 artiklan 1 kohdan mukaisesti edellyttää, että tällaisia kuljetusvälineitä käytetään nimenomaisesti kuljetukseen.

60. Olen asiasta eri mieltä. Määritelmiä ja tullittomuuden perusteita ei pidä sekoittaa toisiinsa.

61. Komission ehdottama kauaskantoinen päätelmä edellyttäisi vankkoja perusteita, ja esillä olevassa asiassa ne ovat parhaimmillaankin epäselviä.

62. Tältä osin totean seuraavaa:

— Kuten komissio itsekin myöntää, ainoastaan kahteen 555 artiklan 1 kohdan kolmesta määritelmästä sisältyy toiminnallinen rajoitus. Yksityiskäytön määritelmään ei sisälly tällaista rajoitusta. On totta, että voitaisiin katsoa, että yksityiskäytön määritelmä Istanbulin yleissopimuksen englanninkielisessä toisinnossa on toiminnallinen. Näin ei kuitenkaan ole asianlaita ranskankielisessä toisinnossa, joka on neutraali.

— Kulkuneuvon (kuljetusvälineen) määritelmä Istanbulin yleissopimuksessa on neutraali toiminnallisuuden osalta. [20] Sen sijaan soveltamisasetuksen alkuperäisessä toisinnossa kuljetusvälineen nimenomaisesti määriteltiin toiminnallisesti tarkoittavan ”*henkilöiden tai tavaroiden kuljetukseen* käytettävää välinettä” [21] (kursivointi tässä). Tämä määritelmä kuitenkin poistettiin myöhemmin. [22] Jos komissio olisi oikeassa, sen perustelujen tulisi loogisesti koskea *kaikkia* kuljetusvälineiden väliaikaisen maahantuonnin tullittomuuden perusteita (eikä ainoastaan 558 artiklan 1 kohtaa). [23]

63. Kolmanneksi en yhdy komission tulkintaan tuomiosta Siig.

19 — Ks. esim. soveltamisasetuksen 563 artikla ”urheilukäyttöön”, soveltamisasetuksen 566 artikla ”taudinmääritys- tai hoitokäyttöön”, soveltamisasetuksen 568 artikla ”esiteltäviksi ennen kaupallista hyödyntämistä” ja soveltamisasetuksen 569 artikla ”joita on tarkoitus käyttää ammatinharjoittamisvälineinä”.

20 — Istanbulin yleissopimuksen liitteessä C oleva 1 artiklan a alakohta.

21 — 670 artikla soveltamisasetuksen alkuperäisessä toisinnossa. Ks. tarkemmin alaviite 15.

22 — On kyseenalaista, olisiko tämän rajoituksen katsottu käyvän yksiin Istanbulin yleissopimuksessa olevan neutraalin määritelmän kanssa (ks. edellä olevat toteamukset kaupallisen käytön määritelmästä, jotka muutettiin nimenomaan tästä syystä).

23 — On todettu selkeästi, että soveltamisasetuksen 555 artiklan 1 kohtaan sisältyvät määritelmät koskevat koko sitä alajaksoa, jossa ne esiintyvät.

64. Asia Siig koski tavaroiden kuljetusta maanteitse. Sikäli kuin esillä olevan kannalta on merkityksellistä, voidaan todeta, että asiassa Siig tavarat siirrettiin unionin alueelle yhdellä ajoneuvolla, jonka kyydistä ne poistettiin, ja sitten ne siirrettiin toiseen ajoneuvoon kuljetettaviksi unionin ulkopuolelle. Tullittomuutta haettiin sillä perusteella, että kyseessä on kaupallinen käyttö, johon sisältyvä kuljetus alkoi tai päättyi unionin ulkopuolella (joskin tähän käytettiin kahta eri ajoneuvoa).

65. Tuomion Siig mukaan tullittomuutta ei voida hakea tällaisissa tapauksissa: ”Väliaikaisen maahantuonnin soveltaminen määräytyy – – suoraan kyseessä olevan ajoneuvon tarkoin määrätyn kuljetustoiminnon suorittamisen, eli kuljetuksen, johon sisältyy mainitun ajoneuvon ja lastina olevien tavaroiden tai kuljetettavien henkilöiden yhteisön tullialueen ulkorajan ylitys, perusteella.” [24]

66. Komissio näyttää päättelevän tästä, että väliaikaisen maahantuonnin tullittomuus edellyttää aina tarkoin määrättyä ”kuljetustoimintoa” (eikä esimerkiksi koulutustoimintoa). Tämä on mielestäni väärä tulkinta tuomiosta Siig. Tuomiossa Siig edellytettiin nimenomaisen kuljetustoiminnon olemassaoloa. Tämä johtui kuitenkin siitä, että *kyseisessä tilanteessa* yhtenä tullittomuuden edellytyksenä oli ” yhteisön tullialueen ulkopuolella alkava tai päättyvä kuljetus”. [25]

67. Lisäksi tällaista vaatimusta myös sovellettaisiin 558 artiklan 1 kohdan mukaisesti *ainoastaan* silloin, kun tullittomuutta haetaan nimenomaisesti kaupallista käyttöä varten. [26]

3. Soveltamisasetuksen 558 artiklan 1 kohtaa koskeva päätelmä

68. Edellä esitetyistä syistä en katso, että soveltamisasetuksen 558 artiklan 1 kohdan mukainen tullittomuus muihin kuin kaupallisiin käyttötarkoituksiin rajoittuu tapauksiin, joissa merkityksellistä kuljetusvälinettä käytetään nimenomaisesti kuljetukseen.

69. Kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on päättää, täyttääkö Fuchs tullittomuuden edellytykset esillä olevassa asiassa. Tällöin kansallisen tuomioistuimen on varmistettava unionin oikeuden yleisten periaatteiden – myös luottamuksensuojaa ja/tai saavutettuja oikeuksia koskevien periaatteiden – noudattaminen.

70. Ennakkoratkaisupyynnön mukaan Fuchs haki väliaikaisen maahantuonnin tullittomuutta, jonka se myös sai. Myöhemmin tullittomuus peruutettiin takautuvasti Fuchsin toiminnan luonteen vuoksi ja soveltamisasetuksen 555 ja 558 artiklan nimenomaisen tulkinnan perusteella. Kuten komissio huomautti, useat muut soveltamisasetuksessa luetellut tullittomuuden perusteet voivat myös olla merkityksellisiä, joskin on epäselvää, täyttäisikö Fuchs niiden edellytykset. Näidenkin kysymysten ratkaiseminen on kansallisen tuomioistuimen tehtävä.

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

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

26 — Kuten edellä totesinkin, asiaan Siig sisältyi myös kaupallista käyttöä.

V **Ratkaisuehdotus**

71. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Finanzgericht Baden-Württembergin (Baden-Württembergin verotuomioistuin) esittämään ennakkoratkaisukysymykseen seuraavasti:

Vastikkeellinen lentokoulutus helikoptereilla, jolloin helikopterissa ovat lennonopettaja ja lento-oppilas, ei ole tietyistä yhteisön tullikoodeksista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä 2.7.1993 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 2454/93, sellaisena kuin se on muutettuna 18.12.2003 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 2286/2003, 555 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettua kuljetusvälineen kaupallista käyttöä.