Recueil de la jurisprudence

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL
M. MICHAL BOBEK
présentées le 18 février 2016 [1]

Affaire C-80/15

Robert Fuchs AG
contre
Hauptzollamt Lörrach

[demande de décision préjudicielle formée par le Finanzgericht Baden-Württemberg (tribunal des finances du Bade-Wurtemberg, Allemagne)]

«Union douanière et tarif douanier commun — Notion d'"usage commercial" d'un moyen de transport — Inclusion des vols de formation payants avec instructeur»

I – Introduction

1. Dans cette affaire, la requérante devant la juridiction nationale, Robert Fuchs AG (ci-après « Fuchs ») fait temporairement entrer sur le territoire de l'Union européenne, à partir de la Suisse, des hélicoptères aux fins de vols de formation. Le litige devant la juridiction nationale se réduit essentiellement au point de savoir si Fuchs peut prétendre pour ces hélicoptères au régime de l'admission temporaire en exonération du paiement des droits de douane.

2. La juridiction nationale se concentre sur l'exonération des droits en cas d'admission temporaire de moyens de transport. Le motif d'exonération est prévu à l'article 558, paragraphe 1, du règlement (CEE) nº 2454/93 [2] qui met en application le règlement (CEE) nº 2913/92 [3].

3. Afin de déterminer si l'exonération peut être accordée à Fuchs, la juridiction nationale demande à la Cour de justice d'interpréter le sens de l'expression « usage commercial » à l'article 555, paragraphe 1, sous a), du règlement d'application. Plus précisément, la juridiction nationale demande si la notion d'« usage commercial » couvre le type d'activité exercée par Fuchs, à savoir les vols de formation.

1 — Langue originale : l'anglais.

2 — Règlement (CEE) nº 2454/93 de la Commission du 2 juillet 1993 fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) nº 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire (JO 1993, L 253, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE) nº 2286/2003 de la Commission, du 18 décembre 2003 (JO 2003, L 343, p. 1, ci-après le « règlement d'application »).

3 — Règlement du Conseil du 12 octobre 1992 établissant le code des douanes communautaire (JO 1992, L 302, p. 1, ci-après le « code des douanes »).

II – Cadre juridique

A – *Droit international*

1. La convention d'Istanbul

4. La CEE a adhéré à la convention relative à l'admission temporaire, conclue le 26 juin 1990 (ci-après la « convention d'Istanbul »), par décision du Conseil 93/329/CEE[4]. Conformément à l'article 34 de cette convention, les textes anglais et français de la convention d'Istanbul font également foi.

5. À l'annexe C, chapitre 1, article 1er, sous a), de la convention d'Istanbul, les « moyens de transport » sont définis comme « tout navire […], aéroglisseur, aéronef, véhicule routier à moteur […] et matériel ferroviaire roulant […] ». À l'annexe C, chapitre 1, article 1er, sous b), le terme « usage commercial » est défini comme « l'acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux»[5]. À l'annexe C, chapitre 1, article 1er, sous c), le terme « usage privé » est défini comme l'« utilisation par l'intéressé exclusivement pour son usage personnel, à l'exclusion de tout usage commercial»[6].

B – *Droit de l'Union*

1. Le code des douanes

6. L'article 137 du code des douanes prévoit une procédure par laquelle il peut être obtenu une exonération des droits de douane pour l'admission temporaire de marchandises dans l'Union.

7. Les conditions de l'exonération au titre de la procédure d'admission temporaire ont été fixées dans le règlement d'application conformément à l'article 141 du code des douanes.

8. L'article 204, paragraphe 1, sous a), du code des douanes prévoit qu'une dette douanière naîtra lorsque les obligations découlant de l'utilisation des procédures douanières applicables n'ont pas été satisfaites.

2. Le règlement d'application

9. Les articles 232 et 233 du règlement d'application, lus ensemble, prévoient que « les moyens de transport visés aux articles 556 à 561 » sont considérés déclarés en admission temporaire en raison du franchissement de frontière du territoire douanier de l'Union.

4 — Décision 93/329/CEE du Conseil, du 15 mars 1993, concernant la conclusion de la convention relative à l'admission temporaire, ainsi que l'acceptation de ses annexes (JO 1993, L 130, p. 1).

5 — En anglais : « the transport of persons for remuneration or the industrial or commercial transport of goods, whether or not for remuneration ».

6 — En anglais : « the transport exclusively for personal use by the person concerned excluding commercial use ».

10. Le chapitre 5 du titre III de la partie II du règlement d'application est intitulé « Admission temporaire ». La section 2 de ce chapitre est intitulée « Conditions d'exonération totale des droits d'importation ». La section 2 est divisée en sept sous-sections, chacune énumérant les différents types de marchandises pouvant potentiellement bénéficier de l'exonération. La sous-section 1 de la section 2, intitulée « Moyens de transport », contient les articles 555 à 562. L'article 555, paragraphe 1, définit les termes suivants :

« 1. Aux fins de la présente sous-section, on entend par :

a) "usage commercial" : l'utilisation d'un moyen de transport pour l'acheminement des personnes à titre onéreux ou pour le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux ;

b) "usage privé" : l'utilisation d'un moyen de transport à l'exclusion de tout usage commercial ;

c) "trafic interne" : le transport de personnes embarquées ou de marchandises chargées dans le territoire douanier de la Communauté pour être débarquées ou déchargées à l'intérieur de ce territoire.

[…] »

11. L'article 558, paragraphe 1, du règlement d'application prévoit :

« L'exonération totale des droits à l'importation est accordée pour les moyens de transport routiers et ferroviaires ainsi que ceux affectés à la navigation aérienne, maritime et fluviale, lorsqu'ils sont :

a) immatriculés en dehors du territoire douanier de la Communauté au nom d'une personne établie en dehors de ce territoire. Toutefois, si les moyens de transport ne sont pas immatriculés, cette condition peut être réputée remplie lorsqu'ils appartiennent à une personne établie en dehors du territoire douanier de la Communauté ;

b) utilisés par une personne établie en dehors du territoire douanier de la Communauté, sans préjudice des articles 559, 560 et 561 ;

c) en cas d'usage commercial de moyens de transport autres que ferroviaires, utilisés exclusivement pour un transport qui commence ou se termine en dehors du territoire douanier. Toutefois, ils peuvent être utilisés en trafic interne, dès lors que les dispositions en vigueur dans le domaine des transports, concernant notamment les conditions d'accès et d'exécution de ceux-ci, en prévoient la possibilité. »

III – Faits, procédure et questions préjudicielles

12. Fuchs est une entreprise aérienne et de maintenance. Son siège est en Suisse, mais elle est également certifiée en Allemagne. Elle propose (entre autres) des services dans le domaine des opérations aériennes par hélicoptère, notamment des vols de formation pour les particuliers et les pilotes professionnels.

13. Par décision du 13 octobre 2009, le Hauptzollamt Lörrach (bureau principal des douanes de Lörrach, Allemagne) a accordé à Fuchs, pour dix hélicoptères nommément désignés immatriculés au nom de la requérante en Suisse, une exonération de l'obligation d'emprunter un aéroport douanier (*Zollflugplatzzwang*).

14. En 2009 et 2010, ces hélicoptères ont été acheminés soit par un instructeur de vol employé par la requérante, soit par des élèves pilotes en présence d'un instructeur de vol[7] sur le territoire douanier de l'Union et ont atterri sur le site d'atterrissage spécial de Bremgarten (Allemagne). Après l'entrée sur le territoire douanier de l'Union en provenance de Suisse, des vols de formation ont été effectués. Ils ont commencé et se sont terminés sur le site d'atterrissage spécial de Bremgarten, sans quitter le territoire douanier de l'Union. Ensuite, les hélicoptères se sont à nouveau envolés vers la Suisse au départ de l'aérodrome de Bremgarten.

15. Par décision du 23 mai 2011, le bureau principal des douanes de Lörrach a révoqué l'exonération de l'obligation d'emprunter les aéroports douaniers de Fuchs. Il a ensuite fixé les droits dus par Fuchs au titre de l'utilisation faite des hélicoptères à des fins de formation.

16. La dette douanière de Fuchs serait née en raison de la violation des obligations résultant du régime de l'admission temporaire en vertu de l'article 204, paragraphe 1, sous a), du code des douanes. Fuchs aurait utilisé les hélicoptères à titre commercial alors même qu'elle n'aurait pas été en possession de l'autorisation de droit aérien correspondante.

17. Par décision du 2 avril 2012, le bureau principal des douanes de Lörrach a rejeté comme étant mal fondée la réclamation contre l'avis de fixation de droits à l'importation. Fuchs a exercé contre cette décision, devant le Finanzgericht Baden-Württemberg (tribunal des finances du Bade-Wurtemberg, Allemagne), le recours qui a conduit à la présente demande de décision préjudicielle.

18. Dans le cadre de son action devant la juridiction nationale, Fuchs a fait valoir que les conditions d'une exonération totale des droits à l'importation en cas d'admission temporaire de moyens de transport avaient été satisfaites. Elle a argué de ce que les hélicoptères n'avaient pas été utilisés à des fins commerciales au sens du règlement d'application puisqu'ils n'avaient pas servi pour « l'acheminement des personnes à titre onéreux ou pour le transport industriel ou commercial de marchandises que ce soit ou non à titre onéreux ». La rémunération payée par les élèves pilotes avait été reçue pour la formation et non pour l'acheminement.

19. De son côté, le bureau principal des douanes de Lörrach a soutenu que Fuchs avait fait un usage commercial de ses hélicoptères. Selon lui, des personnes ont été acheminées à titre onéreux. Il a fait valoir que la notion d'acheminement ne se limite pas aux cas qui comportent un changement de lieu. Cela dépend plutôt du point de savoir si des personnes se trouvent dans le moyen de transport.

20. Au vu du désaccord portant sur la notion d'« usage commercial », par ordonnance du 17 février 2015, reçue par le greffe de la Cour le 20 février 2015, le Finanzgericht Baden-Württemberg (tribunal des finances du Bade-Wurtemberg) a décidé de surseoir à statuer et de saisir la Cour à titre préjudiciel de la question suivante :

« L'article 555, paragraphe 1, sous a), du règlement (CEE) d'application de la Commission […] fixant certaines dispositions d'application du code des douanes […] tel que modifié par le règlement (CE) nº 2286/93 […] doit-il être interprété en ce sens que des vols de formation à titre onéreux avec des hélicoptères et dans le cadre desquels un élève pilote et un instructeur de vol se trouvent dans l'hélicoptère doivent eux aussi être considérés comme un usage commercial d'un moyen de transport ? »

21. Fuchs, la République italienne et la Commission européenne ont présenté des observations écrites. Le bureau principal des douanes de Lörrach, le défendeur au principal, n'a pas présenté d'observations écrites. Les parties n'ont pas demandé de procédure orale et aucune audience ne s'est tenue.

7 — Selon les informations fournies par la juridiction de renvoi, les hélicoptères étaient équipés de telle manière que tant le pilote que le copilote pouvaient piloter de manière indépendante l'hélicoptère. C'est apparemment ce qui s'est produit pour tous les vols en fonction de la situation de formation.

IV – Appréciation

A – *Introduction*

22. Il est essentiellement demandé à la Cour si un vol de formation entre dans la définition de l'« usage commercial » en vertu de l'article 555, paragraphe 1, du règlement d'application (voir ci-dessous, sous B).

23. L'interprétation de ce terme sera importante afin de déterminer si Fuchs peut prétendre au bénéfice de l'exonération des droits de douane en vertu de la sous-section correspondante. Il n'a pas été explicitement demandé à la Cour de céans si Fuchs peut potentiellement prétendre à cette exonération. Cette question relève en dernier ressort de la juridiction nationale. Néanmoins, l'examen de la notion d'« usage commercial » soulèvera inévitablement des questions quant à la portée de l'exonération des droits de douane dans les cas d'importation temporaire de « moyens de transport ». Afin de donner une réponse utile à la question posée par la juridiction de renvoi, j'estime important de se pencher également sur cette question (voir ci-dessous, sous C).

B – *Le sens de la notion d'« usage commercial »*

24. « Usage commercial » est un des termes définis à la sous-section du règlement d'application consacrée à l'exonération totale des droits à l'importation pour l'importation temporaire de moyens de transport. L'article 555, paragraphe 1, du règlement d'application énonce que l'on entend par « "usage commercial" : l'utilisation d'un moyen de transport pour l'acheminement des personnes à titre onéreux […] »[8].

25. En vertu de la jurisprudence constante de la Cour, la détermination du sens et de la portée d'un terme doit être établie conformément au sens habituel en langage courant de ceux-ci, tout en tenant compte du contexte dans lequel ils sont utilisés et des objectifs poursuivis par la réglementation dont ils font partie[9] .

26. Selon le sens ordinaire, le terme « moyens de transport » englobe les hélicoptères[10]. Par conséquent, le cœur de la question est de savoir si Fuchs utilise ses hélicoptères pour « l'acheminement des personnes à titre onéreux ».

27. À titre de remarque préliminaire sur ce point, le fait que les vols de formation commencent et se terminent au même endroit ne les exclut manifestement pas de la notion d'« acheminement des personnes ». Lorsque les vols de formation ont lieu, il y a « acheminement » dans un sens puisque des personnes sont déplacées. Le confirmant, la jurisprudence de la Cour de céans fournit des exemples d'aller et retour qui sont considérés comme relevant du domaine de la politique de transport[11]. Il peut être fait référence par analogie à ces affaires dans le contexte des classifications douanières.

8 — Comme l'a relevé la juridiction nationale au point 14 de son ordonnance de renvoi, le reste de la définition, « […] ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux », ne présente pas de pertinence en l'espèce. Je suis d'accord.

9 — Voir, en matière douanière, arrêt du 22 novembre 2012, Digitalnet e.a. (C-320/11, C-330/11, C-382/11 et C-383/11, EU:C:2012:745, point 38).

10 — Cela tombe également clairement sous le coup de la définition donnée de ce terme à l'annexe C, chapitre 1, article 1er, sous a), de la convention d'Istanbul qui couvre « tout […] aéronef ».

11 — Voir arrêt du 25 janvier 2011, Neukirchinger (C-382/08, EU:C:2011:27, point 19), et points 25 à 30 des conclusions que l'avocat général Mengozzi a présentées le 7 septembre 2010 dans cette affaire (EU:C:2010:498) ; voir arrêt du 27 mars 2014, Alpina River Cruises et Nicko Tours (C-17/13, EU:C:2014:191, point 29). Voir également points 30 à 34 des conclusions que l'avocat général Szpunar a présentées le 16 juillet 2015 dans les affaires Trijber et Harmsen (C-340/14 et C-341/14, EU:C:2015:505), qui confirment que la notion de « transport » ne dépend pas de ce qu'il y ait transport d'un point A à un point B.

28. De même, contrairement aux arguments avancés par Fuchs et par la Commission dans leurs observations écrites, le fait que le contrôle de l'aéronef passe de l'élève à l'instructeur, qui sont tous les deux membres d'équipage, n'exclut manifestement pas l'existence d'un transport. Il se peut que la situation puisse être considérée comme un exemple inhabituel, mais il n'en demeure pas moins que des personnes sont « acheminées » en ce sens qu'elles sont déplacées [12].

29. Néanmoins, même lu de manière purement littérale, le terme « acheminement des personnes *à titre onéreux* » ne semble pas couvrir la situation de fait qui existe dans la présente affaire. Il y a bien une rémunération, mais elle est payée spécifiquement en contrepartie de vols de formation. En d'autres termes, il y a « formation des personnes à titre onéreux ». L'acheminement de ces personnes n'est qu'un corollaire de la formation.

30. J'observe également que l'élève pilote (c'est-à-dire la personne qui paie la rémunération) effectuera lui-même un « transport » pendant une partie de la durée de la leçon, voire même éventuellement durant la totalité de la leçon. Cela peut être mieux compris lorsque l'on considère que des leçons de pilotage sont similaires à des leçons de conduite automobile. Lorsqu'une personne songe à prendre des leçons de conduite automobile, elle ne pense pas à ces leçons comme étant un « acheminement des personnes à titre onéreux » sur la base d'une compréhension normale de ces termes, mais elle pense plutôt à une « formation des personnes à titre onéreux ». La même chose vaut pour des formations au pilotage.

31. Les services de formation au pilotage tels que ceux que Fuchs fournit sont donc exclus de la notion d'« usage commercial » en vertu de l'article 555, paragraphe 1, du règlement d'application.

32. Les interprétations littérales de dispositions de la législation de l'Union ne devraient être reconsidérées à la lumière du contexte et de l'objectif poursuivi que lorsqu'il existe une ambiguïté textuelle [13]. En l'occurrence, le texte est, à mes yeux, assez clair et non ambigu. Néanmoins, dans la mesure où il pourrait être considéré qu'il existe une ambiguïté résiduelle, une interprétation systémique et téléologique de l'article 555, paragraphe 1, du règlement d'application amène à conclure que l'« usage commercial » doit être interprété comme signifiant que le transport doit être le principal but du service rémunéré.

33. Pour ce qui est du contexte historique de la disposition en cause, au fil du temps, la définition de la notion d'« usage commercial » a varié dans sa portée de manière intéressante.

12 — Je tiens à souligner que cela n'implique aucune appréciation du point de savoir si l'activité constitue un service de transport. Voir le *Manuel relatif à la mise en œuvre de la directive « services »* de la Commission. Ce document non contraignant note que l'exception concernant les services de transport visée à l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2006, relative aux services dans le marché intérieur (JO 2006, L 376, p. 36) « ne couvre pas les services qui ne sont pas des services de transport proprement dits, comme les services d'auto-école […] ».

13 — Arrêts du 8 décembre 2005, BCE/Allemagne (C-220/03, EU:C:2005:748, point 31), ainsi que du 28 février 2008, Carboni e derivati (C-263/06, EU:C:2008:128, point 48).

34. À l'origine, le terme employé était « usage professionnel ». Ce qui était défini comme « l'utilisation d'un moyen de transport en vue de l'exercice direct d'une activité rémunérée ou ayant un but lucratif» [14]. Ce terme a été remplacé par la suite par « usage commercial », qui était défini comme « l'utilisation d'un moyen de transport pour l'acheminement de personnes ou le transport de marchandises à titre onéreux ou dans le cadre des activités économiques de l'entreprise» [15]. Ces deux définitions auraient clairement pu couvrir le type d'activité de vols de formation exercée par Fuchs.

35. Toutefois, par la suite, cette définition de l' « usage commercial » a été réduite par le règlement nº 2286/2003 au libellé qui se trouve de nos jours à l'article 555, paragraphe 1, du règlement d'application (et en vigueur au moment des faits). Cela a été explicitement fait afin de mettre cette définition en harmonie avec la définition de l'« usage commercial » donnée par la convention d'Istanbul [16].

36. Par conséquent, antérieurement à la modification apportée par le règlement nº 2286/2003, la notion d'« usage commercial » couvrait trois types de situation :

— « utilisation d'un moyen de transport pour l'acheminement de personnes […] à titre onéreux » ;

— « utilisation d'un moyen de transport pour […] le transport de marchandises à titre onéreux » ;

— « utilisation d'un moyen de transport […] dans le cadre des activités économiques de l'entreprise ».

37. La troisième catégorie fourre-tout couvrait toutes les utilisations d'un moyen de transport dans un contexte professionnel a) que ce soit ou non à titre onéreux et b) indépendamment du but de cette utilisation.

38. En revanche, à la suite des modifications apportées par le règlement nº 2286/2003, l'« usage commercial » couvrait uniquement :

— « l'utilisation d'un moyen de transport pour l'acheminement des personnes à titre onéreux » ;

— « l'utilisation d'un moyen de transport […] pour le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux ».

39. Les modifications ont manifestement soustrait du champ de l'« usage commercial » la troisième catégorie fourre-tout de l'« utilisation d'un moyen de transport […] dans le cadre des activités économiques de l'entreprise ».

40. Il peut donc en être déduit que supprimer cette troisième catégorie fourre-tout signifiait que le transport non rémunéré de personnes avait été retiré de la notion d'« usage commercial ». Toutefois, contrairement à ce qu'a suggéré la juridiction de renvoi, cette suppression a réduit le champ de la notion d'« usage commercial » d'une deuxième manière en faisant du but de l'utilisation un facteur pertinent (voir ci-dessus, point 37).

14 — Article 1er, paragraphe 2, sous d), du règlement (CEE) nº 1855/89 du Conseil, du 14 juin 1989, relatif au régime de l'admission temporaire des moyens de transport (JO 1989, L 186, p. 8).

15 — Règlement (CE) nº 993/2001 de la Commission du 4 mai 2001 modifiant le règlement nº 2454/93 (JO 2001, L 141, p. 1). Voir article 1er, paragraphe 28, remplaçant le titre III de ce règlement par, entres autres, l'article 555, paragraphe 1, du règlement d'application. Dans un souci d'exhaustivité, il peut être ajouté que le règlement d'application d'origine de 1993 contenait la même définition de l'« usage commercial » que celle qui figure dans l'actuelle version du règlement d'application (dans la version originaire du règlement d'application, la définition apparaissait à l'article 670). De manière prêtant à confusion, cette définition a été temporairement élargie par le règlement nº 993/2001 avant qu'il ne soit revenu à la définition originaire avec le règlement nº 2286/2003 ainsi que cela sera exposé plus en détail ci-dessous au point 35.

16 — Considérant 12 du règlement nº 2286/2003.

41. Il s'ensuit que la notion d'« usage commercial » ne couvre pas *toute* situation dans laquelle une activité économique impliquant un moyen de transport est exercée et dans laquelle intervient un transport de personnes au sens large. La définition est plus étroite. Elle exige de prendre en compte le but principal de l'activité. Elle se réfère donc à une activité économique *dont le principal but est le transport des personnes.*

42. Le but principal des vols de formation du type de ceux qu'effectue Fuchs n'est clairement pas l'acheminement des personnes. Exactement comme dans le cas des leçons de conduite, le principal but de l'exercice, et ce qui est rémunéré, est la formation. Le transport est un simple corollaire. Les vols de formation du type de ceux qu'effectue Fuchs ne sont donc *pas* couverts par la notion d'« usage commercial ».

43. Au vu de ce qui précède, je répondrai comme suit à la question posée par la juridiction de renvoi : des vols de formation à titre onéreux avec des hélicoptères dans le cadre desquels un élève pilote et un instructeur de vol se trouvent dans l'hélicoptère ne peuvent pas être considérés comme un usage commercial d'un moyen de transport au sens de l'article 555, paragraphe 1, sous a), du règlement d'application.

C – *Article 558, paragraphe 1, du règlement d'application*

1. Introduction

44. L'article 555, paragraphe 1, du règlement d'application contient un certain nombre de définitions. Toutefois, les *conditions* de fond de l'exonération des droits d'importation sont fixées aux articles 556 et suivants. Quelques-unes seulement de ces conditions utilisent effectivement un ou plusieurs des termes définis à l'article 555, paragraphe 1.

45. La juridiction de renvoi n'a posé explicitement aucune question portant sur l'interprétation de l'article 558, paragraphe 1, du règlement d'application. C'est à elle qu'il incombe de statuer, en toute connaissance des faits particuliers de l'espèce, sur le point de savoir si Fuchs peut ou non bénéficier de l'exonération prévue par cette disposition.

46. Néanmoins, pour pouvoir apporter une réponse utile à la juridiction nationale, j'estime nécessaire de formuler des observations sur le champ d'application général de l'article 558, paragraphe 1, du règlement d'application [17]. Cela l'est également en partie du fait que la Commission a présenté des observations écrites détaillées sur ce point.

2. Portée de l'exonération visée à l'article 558, paragraphe 1, du règlement d'application

47. L'article 558, paragraphe 1, sous a), b) et c), du règlement d'application fixe trois conditions à l'exonération pour l'admission temporaire d'un moyen de transport. Seule une de ces trois conditions, l'article 558, paragraphe 1, sous c), contient une référence à l'« usage commercial ».

48. En vertu de l'article 558, paragraphe 1, sous c), du règlement d'application, si un moyen de transport fait l'objet d'un usage commercial, il ne peut normalement bénéficier de l'exonération que si le transport « commence ou se termine en dehors du territoire douanier ». Toutefois, il ne s'agit pas d'une condition nécessaire qui devrait être satisfaite afin de bénéficier de *n'importe quelle* exonération

17 — Voir à cet égard, par exemple, arrêt du 1er octobre 2015, Doc Generici (C-452/14, EU:C:2015:644, points 33 et 34).

visée à l'article 558, paragraphe 1. Cette limitation ne s'applique qu'aux cas spécifiques relevant du point c), à savoir les cas d'« usage commercial » d'un moyen de transport. En d'autres termes, l'exonération visée à l'article 558, paragraphe 1, peut être accordée si les conditions visées aux points a) et b) sont réunies, sans même que le point c) ne s'applique dans un cas particulier.

49. Pour les raisons exposées sous IV, B, des présentes conclusions, le type d'activités de formation exercées par Fuchs ne tombe *pas* sous le coup de la notion d'« usage commercial ». Par conséquent, le fait que ces activités ne commencent ou ne se terminent pas nécessairement « à l'intérieur du territoire douanier de la Communauté » n'est pas décisif pour bénéficier de l'exonération en vertu de l'article 558, paragraphe 1, du règlement d'application.

50. Dans ses observations écrites, la Commission fait valoir que les vols de formation ne constituent pas un « usage commercial ». Néanmoins, elle poursuit en suggérant, dans un deuxième temps, que les vols de formation ne peuvent malgré tout pas bénéficier de l'exonération en vertu de l'article 558, paragraphe 1, du règlement d'application. Dans les deux cas, la Commission soutient qu'il en est ainsi essentiellement du fait que le but principal des vols de formation effectués par Fuchs n'est pas le transport de marchandises ou de personnes.

51. Pour les raisons déjà exposées, je suis d'accord avec le premier de ces arguments. Toutefois, je suis en désaccord avec l'interprétation par la Commission de la portée de l'article 558, paragraphe 1, du règlement d'application pour les raisons suivantes.

52. La Commission soutient que l'exonération en vertu de l'article 558, paragraphe 1, du règlement d'application ne vise que des situations dans lesquelles un moyen de transport est utilisé *à des fins de transport* (parvenant à la conclusion que tel n'est pas le cas en l'occurrence).

53. À cet égard, la Commission argue de ce que les différentes définitions figurant à l'article 555, paragraphe 1, du règlement d'application impliquent toutes que le moyen de transport soit spécialement utilisé à des fins de transport. Par extension, le bénéfice de l'exonération ne serait donc possible que lorsque l'activité concernée a pour objet le transport. Elle estime que cette conclusion est également étayée par la phrase introductive de l'article 558, paragraphe 1, du règlement d'application. Enfin, la Commission se réfère à l'arrêt Siig au soutien de la thèse selon laquelle l'exonération pour admission temporaire ne s'applique que lorsqu'une *opération de transport bien déterminée* est réalisée [18].

54. Ces arguments ne me semblent pas convaincants.

55. Premièrement, il n'y a aucune limitation explicite des possibilités d'exonération pour admission temporaire d'un moyen de transport à des situations dans lesquelles le moyen de transport est utilisé spécialement à des fins de transport. Une telle limitation ne figure pas à l'article 558, paragraphe 1, du règlement d'application. Pas plus d'ailleurs qu'elle ne figure dans un quelconque des divers motifs d'exonération totale énumérés aux articles 556 à 561 du règlement d'application. Elle ne figure pas non plus dans la convention d'Istanbul. Elle est notamment absente de la définition du « moyen de transport » donnée à l'annexe C, chapitre 1, article 1er, sous a), de cette convention.

56. Il aurait cependant été aisé d'insérer une telle limitation explicite liée au but. De fait, une telle limitation a été introduite pour la plupart des autres motifs d'exonération des droits de douane en cas d'admission temporaire [19].

18 — Arrêt du 15 décembre 2004, Siig (C-272/03, EU:C:2004:805, point 18).

19 — Voir par exemple, article 563 du règlement d'application « dans le cadre d'une activité sportive » ; article 566 du règlement d'application « destinés à des fins de diagnostic ou thérapeutiques » ; article 568 du règlement d'application « destinés à être présentés avant d'être commercialisés », et article 569 du règlement d'application « ayant l'intention de les utiliser comme matériel professionnel ».

57. À mes yeux, l'absence d'une quelconque limitation explicite de la sorte est en soi un motif suffisant pour rejeter l'argument de la Commission sur ce point. Dans un souci d'exhaustivité, j'ajouterai cependant qu'une telle limitation ne peut pas non plus être implicite.

58. L'article 558, paragraphe 1, première phrase, se réfère aux « moyens de transport routiers et ferroviaires ainsi que ceux affectés à la navigation aérienne, maritime et fluviale » sans aucune limitation fonctionnelle ou finaliste. L'article 558, paragraphe 1, sous a) et sous b), est lui aussi neutre, se référant au lieu d'immatriculation et d'établissement. L'article 558, paragraphe, sous c), n'est pas applicable, sauf en cas d'« usage commercial » d'un moyen de transport.

59. Deuxièmement, la Commission soutient que les *définitions* figurant à l'article 555, paragraphe 1, du règlement d'application présupposent que les moyens de transport qui y sont visés soient utilisés spécifiquement à des fins de transport (par opposition par exemple à des fins de formation). La Commission en déduit que l'*exonération* pour l'admission temporaire de moyens de transport en vertu de l'article 558, paragraphe 1, du règlement d'application exige que ces moyens de transport soient utilisés spécifiquement à des fins de transport.

60. Je ne suis pas d'accord. Les définitions et les motifs d'exonération ne sauraient être confondus.

61. La déduction qui va très loin que propose la Commission exigerait de solides justifications et les éléments de preuve sont, en l'espèce, au mieux ambigus.

62. À cet égard, j'observe que :

— ainsi que la Commission le reconnaît elle-même, seules deux des trois définitions figurant à l'article 555, paragraphe 1, du règlement d'application contiennent une limitation fonctionnelle. La définition de l'« usage privé » ne le fait pas. Il est vrai que la définition de l'« usage privé » dans la version anglaise de la convention d'Istanbul est sans doute également fonctionnelle. Toutefois, tel n'est pas le cas de la version française qui est neutre.

— La définition des « moyens de transport » dans la convention d'Istanbul est neutre au regard de la fonction [20]. En revanche, dans la version originaire du règlement d'application, la notion de « moyen de transport » a explicitement été définie de manière fonctionnelle comme « tout moyen *affecté au transport de personnes ou de marchandises* […] » [21] (mise en italique par mes soins). Toutefois, cette définition a été supprimée par la suite [22]. Si la Commission avait raison, son argument devrait logiquement s'appliquer à *tous* les motifs d'exonération pour importation temporaire d'un moyen de transport (et pas seulement à l'article 558, paragraphe 1, du règlement d'application) [23].

63. En troisième et dernier lieu, je ne suis pas d'accord avec la lecture que la Commission fait de l'arrêt Siig (C-272/03, EU:C:2004:805).

64. L'arrêt Siig (C-272/03, EU:C:2004:805) portait sur le transport de marchandises par route. Dans la mesure en l'espèce pertinente, les marchandises dans cette affaire étaient déplacées dans un véhicule à l'intérieur de l'Union, débarquées puis enlevées par un autre véhicule pour être transportées hors de l'Union. L'exonération avait été demandée sur la base de ce qu'il existait un « usage commercial » impliquant un transport qui avait commencé ou s'était terminé hors de l'Union (bien qu'en utilisant deux véhicules différents).

20 — Annexe C, chapitre 1, article 1er, sous a), de la convention d'Istanbul.

21 — Article 670 de la version originaire du règlement d'application. Voir note 15 ci-dessus l'expliquant en détail.

22 — Il paraît douteux que cette limitation ait pu être considérée comme conforme à la définition neutre figurant dans la convention d'Istanbul (voir ci-dessus en rapport avec la définition de l'« usage commercial » qui a été modifiée précisément pour cette raison).

23 — Il est clairement énoncé que les définitions figurant à l'article 555, paragraphe 1, du règlement d'application s'appliquent à l'intégralité de la sous-section dans laquelle elles apparaissent.

65. La Cour a estimé que, dans un tel cas, l'exonération ne pouvait être demandée. Elle a jugé que « le bénéfice du régime de l'admission temporaire est directement fonction de la réalisation, par le véhicule en question, d'une opération de transport bien déterminée, à savoir un transport incluant un franchissement de la frontière extérieure du territoire douanier de la Communauté par ledit véhicule et les marchandises ou personnes transportées» [24] .

66. La Commission semble en conclure que toute exonération pour admission temporaire exige une « opération de transport » bien déterminée (et non, par exemple, une opération de formation). Il s'agit selon moi d'une lecture erronée de l'arrêt Siig (C-272/03, EU:C:2004:805). Dans cet arrêt, la Cour a bien exigé l'existence d'une « opération de transport » spécifique. Toutefois, c'était parce que, *dans cette affaire*, une des conditions de l'exonération était que le transport « commence ou se termine en dehors du territoire douanier de la Communauté» [25].

67. En outre, en vertu de l'article 558, paragraphe 1, du règlement d'application, une telle exigence ne s'appliquerait *que* dans les cas où l'exonération est demandée spécifiquement pour un « usage commercial» [26].

3. Conclusion en ce qui concerne l'article 558, paragraphe 1, du règlement d'application

68. Pour les raisons exposées ci-dessus, je ne considère pas que l'exonération visée à l'article 558, paragraphe 1, du règlement d'application pour des usages qui ne sont pas des « usages commerciaux » se limite aux cas dans lesquels le moyen de transport en cause est utilisé spécifiquement à des fins de transport.

69. Enfin, c'est à la juridiction nationale qu'il incombe de décider si Fuchs peut bénéficier de l'exonération dans ce cas. Ce faisant, la juridiction nationale doit garantir le respect des principes généraux du droit de l'Union, y compris la protection de la confiance légitime et/ou les droits acquis.

70. Selon l'ordonnance de renvoi, Fuchs a demandé et obtenu le bénéfice de l'exonération pour admission temporaire. Par la suite, ce bénéfice a été rétroactivement retiré eu égard à la nature des activités de Fuchs et au vu d'une interprétation particulière des articles 555 et 558 du règlement d'application. Ainsi que la Commission l'a souligné, un certain nombre d'autres motifs d'exonération énumérés par le règlement d'application pourraient aussi présenter une pertinence bien qu'il ne soit pas clair que Fuchs satisfasse aux conditions de ces derniers. Il s'agit encore une fois de questions relevant de la juridiction nationale.

V – Conclusion

71. Au vu de ce qui précède, je suggère à la Cour de répondre comme suit à la question posée par le Finanzgericht Baden-Württemberg (tribunal des finances du Bade-Wurtemberg) :

Des vols de formation à titre onéreux avec des hélicoptères et dans le cadre desquels un élève pilote et un instructeur de vol se trouvent dans l'hélicoptère ne peuvent pas être considérés comme un usage commercial d'un moyen de transport au sens de l'article 555, paragraphe 1, sous a), du règlement (CEE) nº 2454/93 de la Commission, du 2 juillet 1993, fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) nº 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire, tel que modifié par le règlement (CE) nº 2286/2003 de la Commission, du 18 décembre 2003.

24 — Arrêt du 15 décembre 2004, Siig (C-272/03, EU:C:2004:805, point 18).

25 — Arrêt du 15 décembre 2004, Siig (C-272/03, EU:C:2004:805, point 17).

26 — De fait, ainsi que cela a été souligné ci-dessus, l'affaire Siig concernait également un « usage commercial ».