CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL
M. BOBEK
van 18 februari 2016 *

**Zaak C-80/15**

**Robert Fuchs AG**
**tegen**
**Hauptzollamt Lörrach**

[verzoek van het Finanzgericht Baden-Württemberg (Duitsland) om een prejudiciële beslissing]

„Douane-unie en gemeenschappelijk douanetarief — Begrip ‚bedrijfsdoeleinden' van een vervoermiddel — Betaalde vluchten met een vlieginstructeur daaronder begrepen"

## I – Inleiding

1. In deze zaak brengt de verzoekster voor de nationale rechter, Robert Fuchs AG (hierna: „Fuchs"), voor het geven van vlieglessen tijdelijk helikopters vanuit Zwitserland naar het grondgebied van de Europese Unie. Het geding voor de nationale rechter betreft in wezen de vraag of Fuchs voor deze helikopters aanspraak kan maken op vrijstelling van de betaling van douanerechten bij tijdelijke invoer.

2. De nationale rechter richt zich op de vrijstelling van rechten bij tijdelijke invoer van vervoermiddelen. Deze vrijstellingsgrond is opgenomen in artikel 558, lid 1, van verordening (EEG) nr. 2454/93 van de Commissie **, die uitvoering geeft aan verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad *** (hierna respectievelijk: „uitvoeringsverordening" en „douanewetboek").

3. De nationale rechter vraagt het Hof om uitlegging van de betekenis van het begrip „bedrijfsdoeleinden" in artikel 555, lid 1, onder a), van de uitvoeringsverordening, zodat kan worden vastgesteld of aan Fuchs vrijstelling kan worden verleend. Hij vraagt specifiek of het begrip „bedrijfsdoeleinden" het soort activiteiten omvat waarmee Fuchs zich bezighoudt, namelijk instructievluchten.

* Oorspronkelijke taal: Engels.

** Verordening (EEG) nr. 2454/93 van de Commissie van 2 juli 1993 houdende vaststelling van enkele bepalingen ter uitvoering van verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad van 12 oktober 1992 tot vaststelling van het communautair douanewetboek (PB L 253, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 2286/2003 van de Commissie van 18 december 2003 (PB L 343, blz 1).

*** Verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad van 12 oktober 1992 tot vaststelling van het communautair douanewetboek (PB L 302, blz. 1).

## II – Toepasselijke bepalingen

### A – *Internationaal recht*

#### 1. Overeenkomst van Istanbul

4. Bij besluit (EEG) nr. 93/329 van de Raad is de EEG toegetreden tot de op 26 juni 1990 gesloten overeenkomst inzake tijdelijke invoer (hierna: „overeenkomst van Istanbul”).**** Volgens artikel 34 van deze overeenkomst zijn de teksten in de Engelse en de Franse taal gelijkelijk authentiek.

5. Volgens de definitie van artikel 1, onder a), van bijlage C bij de overeenkomst van Istanbul omvat het begrip „vervoermiddel” „elk vaartuig [...], luchtkussenvaartuigen, luchtvaartuigen, gemotoriseerde wegvoertuigen [...] en spoorwegmaterieel [...]”. Volgens de definitie van artikel 1, onder b), van bijlage C is „commercieel gebruik” „personenvervoer tegen vergoeding dan wel industrieel of commercieel goederenvervoer, al dan niet tegen vergoeding”.***** Volgens de definitie van artikel 1, onder c), van bijlage C is „particulier gebruik” „vervoer uitsluitend voor particulier gebruik door de betrokken personen, onder uitsluiting van commercieel gebruik”.******

### B – *Unierecht*

#### 1. Douanewetboek

6. Artikel 137 van het douanewetboek bevat een regeling waarmee vrijstelling van douanerechten kan worden verkregen bij tijdelijke invoer van goederen in de Unie.

7. De voorwaarden voor vrijstelling krachtens de regeling tijdelijke invoer zijn overeenkomstig artikel 141 van het douanewetboek vastgelegd in de uitvoeringsverordening.

8. Artikel 204, lid 1, onder a), van het douanewetboek bepaalt dat een douaneschuld ontstaat wanneer niet wordt voldaan aan verplichtingen die uit het gebruik van de betrokken douaneregeling voortvloeien.

#### 2. Uitvoeringsverordening

9. Volgens de artikelen 232 en 233 van de uitvoeringsverordening in onderling verband worden „de in de artikelen 556 tot en met 561 genoemde vervoermiddelen” geacht voor tijdelijke invoer te zijn aangegeven door de overschrijding van de grens van het douanegebied van de Unie.

**** Besluit (EEG) nr. 93/329 van de Raad van 15 maart 1993 betreffende de sluiting van de overeenkomst inzake tijdelijke invoer en de aanvaarding van de daarbij behorende bijlagen (PB L 130, blz. 1).

***** In de Engelse taalversie: „the transport of persons for remuneration or the industrial or commercial transport of goods, whether or not for remuneration”, en in de Franse taalversie: „l’acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux”.

****** In de Engelse taalversie: „the transport exclusively for personal use by the person concerned excluding commercial use”, en in de Franse taalversie: „l’utilisation par l’intéressé exclusivement pour son usage personnel, à l’exclusion de tout usage commercial”.

10. Hoofdstuk 5 van titel III van deel II van de uitvoeringsverordening is getiteld „Tijdelijke invoer". Afdeling 2 van dat hoofdstuk is getiteld „Voorwaarden voor volledige vrijstelling van rechten bij invoer". Afdeling 2 is vervolgens onderverdeeld in zeven onderafdelingen waarin verschillende soorten goederen worden vermeld die voor vrijstelling in aanmerking kunnen komen. Onderafdeling 1 van afdeling 2, getiteld „Vervoermiddelen", omvat de artikelen 555 tot en met 562. In artikel 555, lid 1, worden de volgende begrippen gedefinieerd:

„(1) Voor de toepassing van deze onderafdeling wordt verstaan onder:

*a)* *bedrijfsdoeleinden*: het gebruik van een vervoermiddel voor het vervoer van personen onder bezwarende titel of voor het industriële of commerciële vervoer van goederen, al dan niet onder bezwarende titel;

*b)* *gebruik voor particuliere doeleinden*: gebruik van een vervoermiddel voor andere doeleinden dan bedrijfsdoeleinden;

*c)* *intern verkeer*: het vervoer van personen of van goederen die in het douanegebied van de Gemeenschap instappen respectievelijk worden geladen en in dit gebied weer uitstappen respectievelijk worden gelost."

11. Artikel 558, lid 1, van de uitvoeringsverordening luidt:

„(1) Volledige vrijstelling van rechten bij invoer wordt verleend voor middelen voor vervoer over de weg, per spoor, door de lucht, over zee en de binnenwateren die:

a) buiten het douanegebied van de Gemeenschap zijn geregistreerd op naam van een buiten dat gebied gevestigde persoon. Wanneer het vervoermiddel niet is geregistreerd, wordt aan deze voorwaarde geacht te zijn voldaan wanneer de eigendom ervan toebehoort aan een buiten het douanegebied van de Gemeenschap gevestigde persoon;

b) door een buiten dat gebied gevestigde persoon worden gebruikt, onverminderd de artikelen 559, 560 en 561; en

c) indien zij voor bedrijfsdoeleinden worden gebruikt, met uitzondering van middelen voor het vervoer per spoor, uitsluitend voor vervoer worden gebruikt dat buiten het douanegebied van de Gemeenschap aanvangt of eindigt. De vervoermiddelen mogen evenwel in het interne verkeer worden gebruikt indien de voorschriften op vervoersgebied, met name de voorschriften op het gebied van toelating en exploitatie, zulks toelaten."

## III – Feiten, procedure en prejudiciële vragen

12. Fuchs is een in Zwitserland gevestigde en tevens in Duitsland gecertificeerde luchtvaart- en onderhoudsonderneming. Zij biedt (onder meer) diensten aan inzake helikoptervluchten, in het bijzonder instructie- en trainingsvluchten voor particulieren en beroepspiloten.

13. Bij een besluit van 13 oktober 2009 verleende het Hauptzollamt Lörrach (douanehoofdkantoor te Lörrach, Duitsland) aan Fuchs vrijstelling van de verplichting te landen op een douaneluchtvaartterrein („Zollflugplatzzwang") voor tien geïndividualiseerde, op Fuchs' naam in Zwitserland geregistreerde helikopters.

14. Deze helikopters werden in 2009 en 2010 het douanegebied van de Unie binnengebracht. De helikopters werden ofwel gevlogen door een vlieginstructeur in dienst van Fuchs ofwel door een leerling-piloot in aanwezigheid van een vlieginstructeur*******, en landden op het bijzondere luchtvaartterrein Bremgarten (Duitsland). Na binnenkomst in het douanegebied van de Unie vanuit Zwitserland werden instructievluchten uitgevoerd, die op het bijzondere luchtvaartterrein Bremgarten aanvingen en eindigden, zonder dat het douanegebied van de Unie werd verlaten. Vervolgens werden de helikopters vanaf het bijzondere luchtvaartterrein Bremgarten naar Zwitserland teruggevlogen.

15. Het Hauptzollamt Lörrach trok bij besluit van 23 mei 2011 Fuchs' vrijstelling in van de verplichting te landen op een douaneluchtvaartterrein. Vervolgens stelde het de door Fuchs verschuldigde rechten vast voor het gebruik van de helikopters voor de opleiding.

16. De douaneschuld van Fuchs zou krachtens artikel 204, lid 1, onder a), van het douanewetboek zijn ontstaan wegens niet-nakoming van de uit de regeling tijdelijke invoer voortvloeiende verplichtingen. Er werd gesteld dat Fuchs zijn helikopters voor bedrijfsdoeleinden had gebruikt zonder dat haar de desbetreffende toestemming overeenkomstig het luchtvaartrecht was verleend.

17. Bij besluit van 2 april 2012 verklaarde het Hauptzollamt Lörrach het bezwaar van Fuchs tegen het opleggen van de douanerechten ongegrond. Fuchs stelde bij het Finanzgericht Baden-Württemberg (belastinggerecht te Baden-Württemberg, Duitsland) beroep in tegen dit besluit, dat heeft geleid tot onderhavige prejudiciële verwijzing.

18. In het beroep bij de nationale rechter voert Fuchs aan dat was voldaan aan de vereisten voor volledige vrijstelling van invoerrechten bij tijdelijke invoer van vervoermiddelen. Zij stelde dat de helikopters niet waren gebruikt voor bedrijfsdoeleinden in de zin van de uitvoeringsverordening daar deze niet waren gebruikt „voor het vervoer van personen onder bezwarende titel of voor het industriële of commerciële vervoer van goederen, al dan niet onder bezwarende titel". De door de leerling-piloten betaalde vergoeding was betaald voor de opleiding en niet voor het vervoer.

19. Het Hauptzollamt Lörrach betoogt daarentegen dat Fuchs de helikopters voor bedrijfsdoeleinden had gebruikt. Volgens het Hauptzollamt waren personen tegen betaling vervoerd. Het stelde dat het begrip vervoer niet is beperkt tot gevallen van verplaatsing, maar dat beslissend is of er zich personen „*in het vervoermiddel*" bevinden.

20. In het licht van dit geschil over de betekenis van „bedrijfsdoeleinden" heeft het Finanzgericht Baden-Württemberg bij beschikking van 17 februari 2015, ingekomen ter griffie van het Hof op 20 februari 2015, besloten om de bij hem aanhangige zaak te schorsen en het Hof te verzoeken om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Moet artikel 555, lid 1, onder a), van verordening (EEG) nr. 2454/93 van de Commissie [...] houdende vaststelling van enkele bepalingen van het communautair douanewetboek, zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 2286/2003 van de Commissie [...], aldus worden uitgelegd dat ook tegen betaling van een vergoeding uitgevoerde instructievluchten met een helikopter met een leerling-piloot en een instructeur aan boord als gebruik voor bedrijfsdoeleinden van een vervoermiddel moeten worden beschouwd?"

21. Er zijn in deze zaak schriftelijke opmerkingen ingediend door Fuchs, de Commissie en de Italiaanse Republiek. Het Hauptzollamt Lörrach, verweerder in de hoofdzaak, heeft geen schriftelijke opmerkingen ingediend. De partijen hebben niet verzocht om een mondelinge behandeling en deze heeft niet plaatsgevonden.

******* Volgens de door de verwijzende rechter verstrekte informatie konden de piloot en de copiloot door de helikopteruitrusting beiden de helikopter onafhankelijk van elkaar besturen. Blijkbaar gebeurde dit bij alle vluchten naargelang van de opleidingssituatie.

## IV – Beoordeling

### A – *Inleiding*

22. Het Hof wordt in wezen gevraagd of instructievluchten onder de definitie van „bedrijfsdoeleinden" in artikel 555, lid 1, van de uitvoeringsverordening vallen (zie afdeling B hieronder).

23. De interpretatie van dat begrip is belangrijk voor de vaststelling of Fuchs in aanmerking komt voor vrijstelling van douanerechten krachtens de betrokken onderafdeling. Het Hof wordt niet uitdrukkelijk gevraagd te beslissen of Fuchs voor vrijstelling in aanmerking kan komen. Dit is uiteindelijk een vraag voor de nationale rechter. Het onderzoek van het begrip „bedrijfsdoeleinden" zal echter onvermijdelijk leiden tot vragen over de draagwijdte van de vrijstelling van douanerechten in gevallen van tijdelijke invoer van „vervoermiddelen". Teneinde een nuttig antwoord te geven op de vraag van de verwijzende rechter is het mijns inziens van belang om deze kwestie eveneens te bespreken (zie afdeling C hieronder).

### B – *Betekenis van „bedrijfsdoeleinden"*

24. „Bedrijfsdoeleinden" is een van de begrippen omschreven in de onderafdeling van de uitvoeringsverordening, die gewijd is aan de volledige vrijstelling van invoerrechten bij tijdelijke invoer van vervoermiddelen. Artikel 555, lid 1, van de uitvoeringsverordening bepaalt dat „bedrijfsdoeleinden" „het gebruik van een vervoermiddel voor het vervoer van personen onder bezwarende titel [...]" betekent.******** 

25. Volgens vaste rechtspraak van het Hof moeten de betekenis en de draagwijdte van begrippen worden bepaald in overeenstemming met hun in de omgangstaal gebruikelijke betekenis, met inachtneming van de context waarin zij worden gebruikt en de doeleinden die worden beoogd door de regeling waarvan zij deel uitmaken.********* 

26. Bij een onbevooroordeelde lezing vallen helikopters ook onder het begrip „vervoermiddel".********** De kern van de vraag is daarom of Fuchs haar helikopters gebruikt „voor het vervoer van personen onder bezwarende titel".

27. Om te beginnen wil ik hierbij opmerken dat instructievluchten niet bij voorbaat zijn uitgesloten van het begrip „vervoer van personen" vanwege het feit dat ze op dezelfde locatie aanvangen en eindigen. Aangezien bij instructievluchten personen worden verplaatst, is er in zekere zin sprake van „vervoer". Dit wordt bevestigd door voorbeelden in de rechtspraak van het Hof, waarin rondvaarten en -vluchten werden geacht te behoren tot het beleidsterrein van het vervoer. Deze uitspraken lijken naar analogie toepasbaar in het kader van de douanetariefindeling.

******** Het overige deel van de definitie „[...] of voor het industriële of commerciële vervoer van goederen, al dan niet onder bezwarende titel" is, zoals de nationale rechter in punt 14 van de verwijzingsbeslissing heeft opgemerkt, in casu niet relevant. Ik ben het hiermee eens.

********* Zie, op het gebied van douane, arrest Digitalnet e.a., C-320/11, C-330/11, C-382/11 en C-383/11, EU:C:2012:745, punt 38.

********** Helikopters vallen ook duidelijk onder de definitie van dit begrip in artikel 1, onder a), van bijlage C bij de overeenkomst van Istanbul, die betrekking heeft op „elk vaartuig [...] luchtvaartuigen [...]".

Arrest Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, punt 19, en conclusie van advocaat-generaal Mengozzi in de zaak die heeft geleid tot het arrest Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2010:498, punten 25-30; arrest Alpina River Cruises en Nicko Tours, C-17/13, EU:C:2014:191, punt 29. Zie ook conclusie van advocaat-generaal Szpunar in de gevoegde zaken die hebben geleid tot het arrest Trijber en Harmsen, C-340/14 en C-341/14, EU:C:2015:505, punten 30-34, waarin wordt beaamd dat het overbrengen van A naar B niet bepalend is voor de vraag of er sprake is van „vervoer".

28. En in tegenstelling tot de argumenten in de schriftelijke opmerkingen van Fuchs en de Commissie sluit ook het feit dat de leerling en de instructeur, beiden bemanningsleden, de besturing van het vliegtuig van elkaar kunnen overnemen, niet bij voorbaat uit dat er sprake is van vervoer. Deze situatie kan als een ongebruikelijk voorbeeld worden gezien, maar nogmaals, het is zonder meer een feit dat er personen worden „vervoerd" in die zin dat ze worden verplaatst.

29. Echter, zelfs bij een zuiver grammaticale interpretatie lijkt de feitelijke situatie van de onderhavige zaak niet onder „vervoer van personen ‚*onder bezwarende titel*'" te vallen. Er is weliswaar sprake van een vergoeding, maar die wordt specifiek voor instructievluchten betaald. Er is met andere woorden sprake van „*opleiding van personen onder bezwarende titel*". Het „vervoer" is louter een logisch gevolg van de opleiding.

30. Verder is het de leerling-piloot zelf (dat wil zeggen de persoon die de vergoeding betaalt) die tijdens een deel van de les, en misschien wel tijdens de gehele duur van de les, voor het „vervoer" zorgt. Een vergelijking van vlieglessen met autorijlessen kan in deze illustratief zijn. Bij het nemen van autorijlessen zal iemand niet denken aan „vervoer van personen onder bezwarende titel" in de gebruikelijke betekenis van die woorden, maar eerder aan een „opleiding van personen onder bezwarende titel". Hetzelfde geldt voor instructievluchten.

31. Diensten inzake instructievluchten, zoals die van Fuchs, vallen daarom niet onder het begrip „bedrijfsdoeleinden" in de zin van artikel 555, lid 1, van de uitvoeringsverordening.

32. De grammaticale interpretatie van bepalingen van het Unierecht behoort uitsluitend in het geval van dubbelzinnigheid te worden beoordeeld in het licht van de context en het doel. In het onderhavige geval is de tekst mijns inziens tamelijk duidelijk en ondubbelzinnig. Voor zover er toch sprake zou zijn van enige dubbelzinnigheid, leidt een systematische en teleologische interpretatie van artikel 555, lid 1, tot de conclusie dat het begrip „bedrijfsdoeleinden" aldus moet worden uitgelegd dat vervoer het hoofddoel van de betaalde dienst moet zijn.

33. De historische context van de bepaling, en dan vooral de wijzigingen die de draagwijdte van de definitie van „bedrijfsdoeleinden" in de loop der tijd heeft ondergaan, is in dit verband instructief.

34. Het oorspronkelijk gebruikte begrip was „gebruik voor beroep of bedrijf". Dit was gedefinieerd als „het gebruik van een vervoermiddel voor de rechtstreekse uitoefening van een werkzaamheid tegen betaling of met winstoogmerk". Dit begrip werd vervolgens vervangen door „bedrijfsdoeleinden", gedefinieerd als „gebruik van een vervoermiddel voor het vervoer van personen of goederen tegen vergoeding of in het kader van de economische activiteiten van een bedrijf". Het is duidelijk dat het door Fuchs uitgevoerde soort instructievluchten onder beide definities zou zijn gevallen.

Ik wil benadrukken dat dit geen beoordeling inhoudt van de vraag of de activiteit een vervoersdienst betreft. Vergelijk het „Handboek voor de implementatie van de dienstenrichtlijn" van de Commissie. In dit niet-bindende document wordt gesteld dat onder de uitsluiting van vervoersdiensten in artikel 2, lid 2, onder d), van richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt (hierna: „dienstenrichtlijn"; PB L 376, blz. 36) „geen diensten [vallen] die geen vervoersdiensten als zodanig zijn, waaronder rijscholen [...]".

Arresten ECB/Duitsland, C-220/03, EU:C:2005:748, punt 31, en Carboni e derivati, C-263/06, EU:C:2008:128, punt 48.

Artikel 1, lid 2, onder d), van verordening (EEG) nr. 1855/89 van 14 juni 1989 van de Raad betreffende de regeling tijdelijke invoer van vervoermiddelen (PB L 186, blz. 8).

Verordening (EG) nr. 993/2001 van de Commissie van 4 mei 2001 tot wijziging van verordening (EEG) nr. 2454/93 (PB L 141, blz. 1). Zie artikel 1, lid 28, waarin titel III van die verordening werd vervangen door (onder meer) artikel 555, lid 1. Voor de volledigheid merk ik op dat de oorspronkelijke uitvoeringsverordening van 1993 dezelfde definitie van „bedrijfsdoeleinden" bevatte als de huidige versie van de uitvoeringsverordening (in de oorspronkelijke versie van de uitvoeringsverordening stond de definitie in artikel 670). Deze definitie werd, verwarrend genoeg, tijdelijk verruimd door verordening nr. 993/2001 voordat de oorspronkelijke definitie uiteindelijk werd beperkt door verordening nr. 2286/2003, zoals nader wordt toegelicht onder punt 35.

35. Die definitie van „bedrijfsdoeleinden” werd echter vervolgens bij verordening nr. 2286/2003 beperkt tot de huidige formulering van artikel 555, lid 1, van de uitvoeringsverordening (dat ten tijde van de feiten toepasselijk was). Dit werd uitdrukkelijk gedaan om deze definitie in overeenstemming te brengen met die van „commercieel gebruik” in de overeenkomst van Istanbul.

36. Vóór de wijzigingen bij verordening nr. 2286/2003 vielen derhalve onder „bedrijfsdoeleinden” drie soorten situaties:

— „het gebruik van een vervoermiddel voor het vervoer van personen [...] tegen vergoeding [...]”.

— „het gebruik van een vervoermiddel voor het vervoer van [...] goederen tegen vergoeding [...]”.

— „gebruik van een vervoermiddel [...] in het kader van de economische activiteiten van een bedrijf”.

37. Onder de derde verzamelcategorie vallen alle soorten gebruik van een vervoermiddel in het kader van een bedrijf (a) al dan niet tegen vergoeding en (b) ongeacht het gebruiksdoel.

38. Na de aanpassingen bij verordening nr. 2286/2003 vielen daarentegen onder „bedrijfsdoeleinden” alleen:

— „het gebruik van een vervoermiddel voor het vervoer van personen onder bezwarende titel [...]”.

— „het gebruik van een vervoermiddel [...] voor het industriële of commerciële vervoer van goederen, al dan niet onder bezwarende titel”.

39. Met de aanpassingen werd in het bijzonder de derde verzamelcategorie „gebruik van een vervoermiddel [...] in het kader van de economische activiteiten van een bedrijf” uit het toepassingsgebied van „bedrijfsdoeleinden” geschrapt.

40. De schrapping van deze verzamelcategorie bracht mee dat het vervoer van personen om niet werd uitgezonderd van het begrip „bedrijfsdoeleinden”. In tegenstelling tot de suggesties van de verwijzende rechter is door de schrapping de draagwijdte van „bedrijfsdoeleinden” echter nog op een andere wijze beperkt doordat het doel van het gebruik een factor van belang is geworden (zie punt 37 hierboven).

41. Dit betekent dat het begrip „bedrijfsdoeleinden” niet op *elke* situatie betrekking heeft waarin een economische activiteit wordt uitgeoefend met gebruikmaking van een vervoermiddel en vervoer van personen in de ruime zin plaatsvindt. De definitie is minder ruim. Het hoofddoel van de activiteit moet in aanmerking worden genomen. Bedoeld wordt dus een economische activiteit „*waarvan het hoofddoel het vervoer van personen is*”.

42. Het hoofddoel van het soort instructievluchten dat Fuchs uitvoert omvat duidelijk *geen* vervoer van personen. Net als bij autorijlessen is de opleiding het hoofddoel en wordt de vergoeding voor die opleiding betaald. Het vervoer is louter een bijkomstigheid. Het soort instructievluchten dat Fuchs uitvoert, valt daarom *niet* onder het begrip „bedrijfsdoeleinden”.

43. In het licht van het voorgaande zou mijn antwoord op de vraag van de nationale rechter als volgt luiden: in het geval van betaalde instructievluchten met helikopters waarbij een instructeur en een leerling-piloot zich in de helikopter bevinden, is er geen sprake van gebruik van een vervoermiddel voor „bedrijfsdoeleinden” in de zin van artikel 555, lid 1, onder a), van de uitvoeringsverordening.

Overweging 12 van verordening nr. 2286/2003.

C – *Artikel 558, lid 1, van de uitvoeringsverordening*

1. Inleiding

44. Artikel 555, lid 1, van de uitvoeringsverordening bevat een aantal definities. De materiële *voorwaarden* voor de vrijstelling van invoerrechten zijn echter opgenomen in de artikelen 556 en volgende. Slechts enkele van die voorwaarden bevatten daadwerkelijk een of meer van de in artikel 555, lid 1, omschreven begrippen.

45. De nationale rechter heeft niet expliciet vragen gesteld over de interpretatie van artikel 558, lid 1, van de uitvoeringsverordening. Of Fuchs inderdaad krachtens die bepaling voor vrijstelling in aanmerking komt, moet worden beantwoord door de nationale rechter, die met volledige kennis van zaken deze zaak moet beslechten.

46. Om de nationale rechter een nuttig antwoord te geven, meen ik toch iets te moeten zeggen over het algemene toepassingsgebied van artikel 558, lid 1, van de uitvoeringsverordening. Deels ook omdat de Commissie nadere schriftelijke opmerkingen hierover heeft ingediend.

2. Toepassingsgebied van de vrijstelling krachtens artikel 558, lid 1

47. Artikel 558, lid 1, onder a), b), en c), voorziet in drie voorwaarden voor de vrijstelling bij tijdelijke invoer van vervoermiddelen. Slechts een van deze drie voorwaarden, namelijk artikel 558, lid 1, onder c), verwijst naar „bedrijfsdoeleinden”.

48. Indien een vervoermiddel voor bedrijfsdoeleinden wordt gebruikt, kan het volgens artikel 558, lid 1, onder c), in de regel uitsluitend voor vrijstelling in aanmerking komen als het vervoer „buiten het douanegebied van de Gemeenschap aanvangt of eindigt”. Dit is echter geen noodzakelijke voorwaarde voor *elke* van de in artikel 558, lid 1, genoemde vrijstellingen. Deze beperking is alleen van toepassing op de onder c) genoemde specifieke gevallen, dat wil zeggen gevallen waarin sprake is van gebruik van een vervoermiddel voor „bedrijfsdoeleinden”. Vrijstelling op grond van artikel 558, lid 1, kan met andere woorden worden verleend als aan de voorwaarden onder a) en b) is voldaan, zonder dat het bepaalde onder c) in een concreet geval überhaupt aan de orde is.

49. Om de in afdeling IV(B) van deze conclusie vermelde redenen valt het soort door Fuchs uitgevoerde opleidingsactiviteiten *niet* onder het begrip „bedrijfsdoeleinden”. Het feit dat deze activiteiten niet per se „buiten het douanegebied van de Gemeenschap aanvangen of eindigen” is derhalve niet bepalend om in aanmerking te komen voor vrijstelling op grond van artikel 558, lid 1, van de uitvoeringsverordening.

50. De Commissie stelt in haar schriftelijke opmerkingen dat er bij instructievluchten geen sprake is van „bedrijfsdoeleinden”. Zij geeft echter vervolgens ook aan dat instructievluchten desondanks niet voor vrijstelling op grond van artikel 558, lid 1, in aanmerking kunnen komen. In beide gevallen noemt de Commissie hiervoor in wezen als reden dat het hoofddoel van het soort instructievluchten dat Fuchs uitvoert, *niet* het vervoer van goederen of personen is.

51. Om de reeds uiteengezette redenen ben ik het eens met het eerste argument. De visie van de Commissie over de draagwijdte van artikel 558, lid 1, kan ik echter niet delen. Mijn redenen hiervoor zijn de volgende.

Zie in dit verband bijvoorbeeld arrest AIFA en Ministero della Salute, C-452/14, EU:C:2015:644, punten 33 en 34.

52. De Commissie voert aan dat vrijstelling van artikel 558, lid 1, van de uitvoeringsverordening louter betrekking heeft op situaties waarin een vervoermiddel wordt gebruikt *voor vervoer* (wat hier volgens haar niet het geval is).

53. In dit verband is de Commissie van mening dat de verschillende definities van artikel 555, lid 1, van de uitvoeringsverordening alle impliceren dat de vervoermiddelen met name voor vervoer worden gebruikt. Er kan derhalve alleen vrijstelling worden verleend indien vervoer het doel is van de betrokken activiteit. Zij is van mening dat deze conclusie ook wordt gesteund door de aanhef van artikel 558, lid 1, van de uitvoeringsverordening. Ten slotte verwijst de Commissie naar het arrest Siig ter ondersteuning van de stelling dat alleen van vrijstelling bij tijdelijke invoer gebruik kan worden gemaakt, indien er een *specifieke vervoershandeling* wordt verricht.

54. Ik vind deze argumenten niet overtuigend.

55. Ten eerste is de vrijstelling bij tijdelijke invoer van een vervoermiddel niet uitdrukkelijk beperkt tot situaties waarin het vervoermiddel specifiek voor vervoer wordt gebruikt. Artikel 558, lid 1, van de uitvoeringsverordening zegt niets over een dergelijke beperking. Van een dergelijke beperking blijkt ook niet uit de verschillende overige gronden voor volledige vrijstelling in de artikelen 556 tot en met 561 van de uitvoeringsverordening, en ook niet uit de overeenkomst van Istanbul. In het bijzonder ontbreekt een dergelijke beperking in de definitie van „vervoermiddel” in artikel 1, onder a), van bijlage C bij die overeenkomst.

56. Een dergelijke uitdrukkelijke doelgebonden beperking had echter gemakkelijk kunnen worden opgenomen. In de meeste overige gronden voor vrijstelling van douanerechten bij tijdelijke invoer is namelijk in een dergelijke beperking voorzien.

57. Het ontbreken van een dergelijke uitdrukkelijke beperking is mijns inziens op zichzelf al voldoende reden om de argumentatie van de Commissie op dit punt af te wijzen. Volledigheidshalve wil ik echter daaraan toevoegen dat een impliciete beperking evenmin is aan te nemen.

58. In de aanhef van artikel 558, lid 1, wordt gesproken van „middelen voor het vervoer over de weg, per spoor, door de lucht, over zee en de binnenwateren” zonder enige functie- of doelgebonden beperking. Artikel 558, lid 1, onder a) en b), waarin objectieve criteria worden genoemd, te weten de plaats van registratie en vestiging, is ook neutraal geformuleerd. Artikel 558, lid 1, onder c), is geheel niet van toepassing, behalve in geval van gebruik van een vervoermiddel voor „bedrijfsdoeleinden”.

59. Ten tweede voert de Commissie aan dat de *definities* van artikel 555, lid 1, veronderstellen dat de daarin genoemde vervoermiddelen specifiek voor vervoersdoeleinden worden gebruikt (en niet voor bijvoorbeeld opleidingsdoeleinden). De Commissie maakt hieruit op dat voor de *vrijstelling* bij tijdelijke invoer van vervoermiddelen krachtens artikel 558, lid 1, is vereist dat die vervoermiddelen specifiek voor vervoer worden gebruikt.

60. Ik ben het daar niet mee eens. Definities en gronden voor vrijstelling moeten niet met elkaar worden verward.

61. De vergaande gevolgtrekking van de Commissie vereist een stevige onderbouwing, maar het bewijs in deze zaak is in het beste geval dubbelzinnig.

Arrest Siig, C-272/03, EU:C:2004:805, punt 18.

Zie bijvoorbeeld artikel 563 van de uitvoeringsverordening „voor sportdoeleinden”; artikel 566 van de uitvoeringsverordening „voor diagnostische of therapeutische doeleinden”; artikel 568 van de uitvoeringsverordening „met het oog op de verkoop worden gedemonstreerd”; en artikel 569 „met het doel deze als beroepsuitrusting te gebruiken”.

62. Ten aanzien van dit punt wil ik opmerken dat:

— slechts twee van de drie definities van artikel 555, lid 1, functiegerelateerde beperkingen bevatten, zoals de Commissie zelf erkent. In de definitie van „gebruik voor particuliere doeleinden" is een dergelijke beperking niet opgenomen. Het is juist dat de definitie van „particulier gebruik" in de Engelse taalversie van de overeenkomst van Istanbul ook functiegerelateerd is. Dit is echter niet het geval in de Franse taalversie, die neutraal is geformuleerd.

— de definitie van „vervoermiddel" in de overeenkomst van Istanbul neutraal is wat de functie betreft. In de oorspronkelijke versie van de uitvoeringsverordening werd daarentegen „vervoermiddel" uitdrukkelijk op een functionele wijze gedefinieerd: „elk middel dat *voor vervoer van personen of goederen* wordt gebruikt [...]" (cursivering van mij). Deze definitie werd nadien echter geschrapt. Als de Commissie gelijk zou hebben, zou haar stelling logischerwijs voor alle gronden voor vrijstelling bij tijdelijke invoer van vervoermiddelen gelden (en niet alleen bij artikel 558, lid 1).

63. In de derde en laatste plaats ben ik het niet eens met de uitlegging van de Commissie van het arrest Siig.

64. Het arrest Siig heeft betrekking op het vervoer van goederen over de weg. Voor zover hier van belang, werden in die zaak de goederen binnen de Unie verplaatst in een voertuig dat werd losgekoppeld en vervolgens opgehaald door een ander voertuig om buiten de Unie te worden gebracht. Er werd vrijstelling gevraagd op grond van „bedrijfsdoeleinden" waarbij sprake was van vervoer dat buiten de Unie aanving of eindigde (alhoewel daarbij twee verschillende voertuigen werden gebruikt).

65. Het Hof oordeelde dat in dergelijke gevallen geen aanspraak op vrijstelling kon worden gemaakt. Het stelde vast dat „de gebruikmaking van de regeling tijdelijke invoer [...] rechtstreeks gekoppeld [is] aan het feit dat met het betrokken voertuig een duidelijk bepaalde vervoershandeling wordt uitgevoerd, waarbij dat voertuig en de vervoerde goederen of personen de buitengrens van het douanegebied van de Gemeenschap overschrijden".

66. De Commissie lijkt hieruit de conclusie te trekken dat er voor vrijstelling bij tijdelijke invoer sprake moet zijn van een duidelijk bepaalde „vervoershandeling" (en niet bijvoorbeeld een opleidingshandeling). Dat is mijns inziens een verkeerde uitlegging van het arrest Siig. In het arrest Siig achtte het Hof weliswaar een bepaalde „vervoershandeling" noodzakelijk. De reden hiervoor was echter dat *in die zaak* één van de voorwaarden voor vrijstelling was dat het vervoer „buiten het douanegebied van de Gemeenschap begint of eindigt".

67. Bovendien zou een dergelijke voorwaarde ook krachtens artikel 558, lid 1, *alleen* gelden wanneer de vrijstelling wordt gevraagd voor een gebruik specifiek voor „bedrijfsdoeleinden".

Artikel 1, onder a), van bijlage C bij de overeenkomst van Istanbul.

Artikel 670 van de oorspronkelijke versie van de uitvoeringsverordening. Zie voetnoot 15 hierboven waarin dit nader wordt toegelicht.

Het is nog maar de vraag of deze beperking in overeenstemming zou zijn geacht met de neutraal geformuleerde definitie van de overeenkomst van Istanbul (zie hierboven met betrekking tot de definitie van „commercieel gebruik", die juist om die reden werd aangepast).

Er wordt duidelijk gesteld dat de definities van artikel 555, lid 1, van de uitvoeringsverordening van toepassing zijn op de gehele onderafdeling waarin ze zijn opgenomen.

Arrest Siig, C-272/03, EU:C:2004:805, punt 18.

Arrest Siig, C-272/03, EU:C:2004:805, punt 17.

Zoals hierboven aangegeven was er in het arrest Siig ook sprake van „bedrijfsdoeleinden".

3. Conclusie inzake artikel 558, lid 1

68. Om de bovenstaande redenen ben ik van mening dat de vrijstelling krachtens artikel 558, lid 1, van de uitvoeringsverordening voor gebruik waarbij geen sprake is van „bedrijfsdoeleinden", niet alleen kan worden verleend in gevallen waarin het desbetreffende vervoermiddel specifiek voor vervoer wordt gebruikt.

69. Tot slot staat het aan de nationale rechter om te beoordelen of Fuchs in deze zaak voor vrijstelling in aanmerking komt. Daarbij moet hij ervoor zorgen dat wordt voldaan aan de algemene beginselen van het Unierecht, waaronder de bescherming van het gewettigd vertrouwen en/of van verkregen rechten.

70. Volgens de verwijzingsbeslissing heeft Fuchs vrijstelling aangevraagd en gekregen voor tijdelijke invoer. Vanwege de aard van de activiteiten van Fuchs en op grond van een specifieke interpretatie van de artikelen 555 en 558 van de uitvoeringsverordening werd deze vrijstelling vervolgens met terugwerkende kracht ingetrokken. Een aantal andere in de uitvoeringsverordening opgenomen gronden voor vrijstelling is, zoals de Commissie heeft opgemerkt, mogelijk eveneens relevant, hoewel onduidelijk is of Fuchs aan de voorwaarden daarvan voldoet. Nogmaals, dit zijn vragen voor de nationale rechter.

## V – Conclusie

71. Gelet op het voorgaande geef ik het Hof in overweging de prejudiciële vraag van het Finanzgericht Baden-Württemberg als volgt te beantwoorden:

„Instructievluchten met helikopters, die tegen betaling van een vergoeding worden uitgevoerd en waarbij een instructeur en een leerling-piloot zich in de helikopter bevinden, zijn niet te beschouwen als gebruik van een vervoermiddel voor ‚bedrijfsdoeleinden' in de zin van artikel 555, lid 1, onder a), van verordening (EEG) nr. 2454/93 van de Commissie van 2 juli 1993 houdende vaststelling van enkele bepalingen van het douanewetboek, zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 2286/2003 van 18 december 2003."