

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a patra)

1 decembrie 2011 *

În cauza C-79/10,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Bundesfinanzhof (Germania), prin decizia din 1 decembrie 2009, primită de Curte la 11 februarie 2010, în procedura

Systeme Helmholtz GmbH

împotriva

Hauptzollamt Nürnberg,

CURTEA (Camera a patra),

compusă din domnul J.-C. Bonichot, președinte de cameră, doamna A. Prechal (raportor), domnul L. Bay Larsen, doamna C. Toader și domnul E. Jarašiūnas, judecători,

* Limba de procedură: germana.

avocat general: doamna E. Sharpston,
grefier: doamna K. Sztranc-Sławiczek, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 5 mai 2011,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Systeme Helmholtz GmbH, de domnul G. Real, Wirtschaftsprüfer/Steuerberater;
- pentru Hauptzollamt Nürnberg, de domnii S. Junker, Regierungsdirektor, și D. Jakobs, Prozessbevollmächtigter;
- pentru guvernul francez, de domnii G. de Bergues și B. Cabonat și de doamna B. Beaupere-Manokha, în calitate de agenți;
- pentru guvernul cipriot, de doamna E. Symeonidou, în calitate de agent;
- pentru Comisia Europeană, de domnul W. Mölls, în calitate de agent,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea articolului 11 alineatul (3), a articolului 14 alineatul (1) litera (b) și a articolului 15 alineatul (1) litera (j) din Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității (JO L 283, p. 51, Ediție specială, 09/vol. 2, p. 98).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Systeme Helmholtz GmbH (denumită în continuare „Systeme Helmholtz”), pe de o parte, și Hauptzollamt Nürnberg (Administrația vamală din Nürnberg, denumită în continuare „Hauptzollamt”), pe de altă parte, cu privire la refuzul acesteia din urmă de a restitui Systeme Helmholtz impozitul pe uleiurile minerale care se aplică carburantului destinat unui avion al acestei societăți, pentru motivul că aceasta din urmă nu este o întreprindere de transport aerian.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

- 3 Considerentul (23) al Directivei 2003/96 are următorul cuprins:

„Ținând cont de obligațiile internaționale existente și de menținerea poziției competitive a întreprinderilor comunitare, este recomandabilă menținerea în continuare a scutiilor la produsele energetice furnizate pentru navigația aeriană și navigația

maritimă, alta decât în scopuri private de agrement, în timp ce statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a limita aceste scutiri.”

- 4 Articolul 11 alineatul (3) din această directivă prevede:

„În cazul unei utilizări mixte, impozitarea se aplică proporțional fiecărui tip de utilizare, deși, în cazul în care fie utilizarea profesională, fie cea privată este nesemnificativă, ea poate fi considerată nulă.”

- 5 Articolul 14 alineatul (1) litera (b) din directiva menționată prevede:

„Pe lângă dispozițiile generale prevăzute în Directiva 92/12/CEE privind utilizările scutite ale produselor impozabile și fără a aduce atingere altor dispoziții comunitare, statele membre scutesc următoarele produse de la impozitare, în condițiile pe care le stabilesc în scopul de a asigura aplicarea corectă și clară a acestor scutiri și de a preveni fraudă, evaziunea sau abuzul:

[...]

- (b) produse energetice livrate pentru utilizare drept carburant în aviație, cu excepția zborurilor de agrement cu caracter privat.

În sensul prezentei directive, «zboruri de agrement cu caracter privat» înseamnă utilizarea unui aparat de zbor de către proprietarul său ori de către persoana fizică

sau juridică ce îl folosește, fie prin închiriere, fie prin alte mijloace, pentru alte destinații decât cele de uz comercial, în special altele decât transportul de călători sau de bunuri ori prestarea de servicii plătite sau pentru nevoile autorităților publice.

Statele membre pot limita domeniul de aplicare al acestei scutiri la livrările de carburant pentru avioane (cod NC 2710 1921) [...]”

- 6 Potrivit prevederilor articolului 15 alineatul (1) litera (j) din Directiva 2003/96:

„Fără a aduce atingere altor dispoziții comunitare, statele membre pot aplica sub control fiscal scutiri totale sau parțiale sau reduceri ale nivelului de impozitare la:

[...]

- (j) carburanți folosiți în domeniul fabricării, dezvoltării, testării și întreținerii aeronavelor și vapoarelor”.

Dreptul național

- 7 Dispozițiile relevante sunt cele ale Legii privind impozitul pe uleiurile minerale (Mineralölsteuergesetz) din 21 decembrie 1992 (BGBl. 1992 I, p. 2185), în versiunea aplicabilă în 2004, anul litigiului (denumită în continuare „MinöStG”), precum și cele ale Regulamentului de punere în aplicare a impozitului pe uleiurile minerale (Mineralölsteuer-Durchführungsverordnung) din 15 septembrie 1993 (BGBl. 1993 I, p. 1602), în versiunea aplicabilă în 2004.

- 8 Articolul 4 din MinöStG prevedea, printre altele:

„Scutiri, definiții

- (1) Sub rezerva dispozițiilor articolului 12, uleiurile minerale pot fi utilizate cu scutire de impozit

[...]

3. drept carburant în aviație

- a) de întreprinderile de transport aerian pentru transportul comercial de călători sau de bunuri sau prestarea de servicii plătite,

b) folosit de aeronavele administrației și ale Bundeswehr pentru necesități de serviciu, precum și de către serviciile de salvare în scopuri de salvare.

În prezenta lege, carburanții pentru aeronave sunt benzina de aviație de la subpoziția 2710 0026 a cărei cifră octanică «research» are o valoare mai mare sau egală cu 100, carburantul pentru avioane tip benzină de la subpoziția 2710 0037 și carburantul pentru avioane (tip kerosen) de la subpoziția 2710 0051 din Nomenclatura combinată, atunci când sunt utilizați în aviație;

[...]”

9 Articolul 12 din MinöStG avea următorul cuprins:

„Autorizare

Persoana:

1. care utilizează sau vinde (distribuie) altei persoane în scopuri favorizate din punct de vedere fiscal sau

2. care, în calitate de utilizator sau de distribuitor, intenționează să introducă
 - a) pe un alt teritoriu decât cel supus impozitului pe consum al Comunității Europene (țări terțe) sau

b) pe teritoriul altui stat membru al Comunității Europene în scopuri comerciale sau în cadrul unei operațiuni de vânzare prin corespondență

ulei mineral care, în temeiul articolului 3 alineatele 1-3, 5 și 7, al articolului 4 sau al articolului 32 alineatele (1) și (2) beneficiază de facilități fiscale, trebuie să obțină autorizația în acest scop

[...]”

- ¹⁰ Articolul 50 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare a impozitului pe uleiurile minerale, în versiunea aplicabilă în 2004, prevedea:

„Restituirea impozitului pe carburanți pentru aeronave:

(1) La cerere, impozitul pe carburanții pentru aeronave se restituie în temeiul articolului 4 alineatul 1 punctul 3 din Legea întreprinderilor și organismelor de transport aerian care le-au cumpărat impozitate pe teritoriul fiscal și le-au utilizat pentru zboruri scutite [...]”.

Acțiunea principală și întrebările preliminare

- ¹¹ Systeme Helmholtz exploatează o întreprindere de dezvoltare și comercializare de componente electronice și programe informatice. Aceasta este proprietara unui avion pe care administratorul său îl utilizează atât în scopuri private, cât și pentru efectuarea unor zboruri în vederea deplasării la alte societăți și la târguri comerciale, precum și

pentru efectuarea de zboruri de întreținere și de antrenament. Întreprinderea nu are licență de operare în sensul Legii germane privind navigația aeriană (Luftverkehrs-gesetz), care este obligatorie pentru întreprinderile de transport aerian în Germania.

- 12 Systeme Helmholtz ținea un jurnal lunar privind utilizarea avionului în care erau consemnate data, traseul, durata și obiectul zborului. Ea a solicitat, la 16 decembrie 2005, restituirea impozitului pe uleiurile minerale pentru o cantitate totală de 2 358 de litri de benzină de aviație, corespunzător sumei de 1 700,12 euro, pentru zborurile efectuate în scop profesional în Germania în anul 2004, printre care figurau și zborurile dus-întors spre un centru de întreținere aeronautică, precum și zboruri de antrenament.
- 13 Prin decizia din 9 februarie 2006, Hauptzollamt a respins această cerere de restituire pentru motivul că Systeme Helmholtz nu era o întreprindere de transport aerian.
- 14 Întrucât Hauptzollamt a respins ca nefondată, prin decizia din 12 aprilie 2006, contestația formulată de Systeme Helmholtz împotriva acestui refuz de restituire, aceasta din urmă a introdus o acțiune la Finanzgericht München. Această instanță a constatat că, întrucât zborurile în cauză erau zboruri efectuate în scopuri profesionale – cu excepția zborurilor de întreținere și de antrenament –, Systeme Helmholtz putea să pretindă restituirea impozitului pe uleiurile minerale în temeiul articolului 14 alineatul (1) litera (b) primul paragraf din Directiva 2003/96. Potrivit Finanzgericht München, din această dispoziție nu poate fi dedusă o limitare a scutirii la întreprinderile de transport aerian. Utilizarea unui avion în cadrul transportului pe cont propriu al întreprinderii în vederea dezvoltării unor afaceri ar urmări un scop comercial, astfel încât condițiile prevăzute de dreptul comunitar pentru a se beneficia de scutire ar fi întrunite.

- 15 În schimb, în ceea ce privește zborurile legate de întreținerea și de verificarea capacităților de funcționare a aparatului, precum și de antrenament, Finanzgericht München a considerat că acestea nu puteau beneficia de scutirea fiscală prevăzută de Directiva 2003/96. Astfel, potrivit acestei instanțe, articolul 15 alineatul (1) litera (j) din această directivă prevede numai posibilitatea unei restituiri a carburanților consumați cu ocazia întreținerii aparatului. În plus, zborurile de întreținere și de antrenament nu ar fi zboruri efectuate în scopuri comerciale, întrucât acestea sunt efectuate atât din motive private, cât și din motive profesionale și nu ar avea nicio legătură directă cu activitățile întreprinderii. De asemenea, nu s-ar putea pune nici problema unei reparații proporționale, întrucât articolul 14 alineatul (1) litera (b) din Directiva 2003/96 nu prevede această posibilitate.
- 16 Systeme Helmholtz și Hauptzollamt au formulat, amândouă, recurs împotriva acestei hotărâri la Bundesfinanzhof, prima pentru motivul că prin această hotărâre i se refuză scutirea pentru zborurile de întreținere și de antrenament, iar a doua, pentru că, prin aceeași hotărâre, Systeme Helmholtz a fost scutită de impozitul pe carburantul consumat în cadrul zborurilor efectuate pe cont propriu de societatea respectivă.
- 17 În aceste condiții, Bundesfinanzhof a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 14 alineatul (1) litera (b) primul paragraf din Directiva 2003/96 [...] trebuie să fie interpretat în sensul că, din excluderea zborurilor de agrement cu caracter privat de la beneficiul scutirii fiscale rezultă că scutirea produselor energetice livrate pentru utilizare drept carburant în aviație nu poate să fie acordată decât unor întreprinderi de transport aerian sau în sensul că această scutire se aplică tuturor carburanților utilizați în aviație atât timp cât avionul este utilizat în scopuri profesionale?

- 2) Articolul 15 alineatul (1) litera (j) din Directiva 2003/96 [...] trebuie să fie interpretat în sensul că această dispoziție privește și carburanții necesari pentru un avion în vederea efectuării unui zbor dus-întors către un centru de întreținere aeronautică sau, dimpotrivă, în sensul că posibilitatea de scutire nu se aplică decât întreprinderilor al căror obiect social propriu-zis constă în fabricarea, în dezvoltarea, în testarea și în întreținerea aeronavelor?

- 3) Articolul 11 alineatul (3) din Directiva 2003/96 [...] trebuie să fie interpretat în sensul că, în cazul utilizării unui avion, exploatat atât în scop privat, cât și în scop profesional, pentru a efectua zboruri de întreținere sau de antrenament, este necesar, în temeiul articolului 14 alineatul (1) litera (b) din Directiva 2003/96 [...], să se acorde o scutire proporțională cu utilizarea profesională în privința carburantului utilizat pentru acest avion?

- 4) În cazul unui răspuns negativ la a treia întrebare: din faptul că articolul 11 alineatul (3) din Directiva 2003/96 [...] se aplică în cadrul articolului 14 alineatul (1) litera (b) din Directiva 2003/96 [...] numai în cazul unei utilizări mixte a unui avion în scopuri private și profesionale trebuie să se deducă faptul că nu este necesar să se acorde o scutire zborurilor de întreținere și de antrenament?

- 5) În cazul unui răspuns afirmativ la a treia întrebare sau în cazul în care ar rezulta o consecință juridică analoagă din alte dispoziții ale Directivei 2003/96 [...]: ce criterii și ce perioade de referință trebuie să se aibă în vedere pentru a determina proporția respectivă de utilizare, în sensul articolului 11 alineatul (3) din Directiva 2003/96 [...], în ceea ce privește zborurile de întreținere sau de antrenament?"

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

- 18 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă scutirea fiscală prevăzută la articolul 14 alineatul (1) litera (b) din Directiva 2003/96 se aplică unei întreprinderi, precum cea în discuție în acțiunea principală, al cărei obiect de activitate nu are legătură cu sectorul navigației aeriene și care, în vederea dezvoltării afacerilor sale, utilizează un avion care îi aparține pentru a asigura deplasarea membrilor personalului său la clienți sau la târguri comerciale.
- 19 Pentru a răspunde la această întrebare, trebuie arătat că dispozițiile referitoare la scutiri prevăzute de Directiva 2003/96 trebuie să beneficieze de o interpretare autonomă, întemeiată pe modul în care acestea sunt redactate și pe obiectivele urmărite de directiva menționată (a se vedea în acest sens Hotărârea din 1 aprilie 2004, *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft*, C-389/02, Rec., p. I-3537, punctul 19, Hotărârea din 1 martie 2007, *Jan De Nul*, C-391/05, Rep., p. I-1793, punctul 22, și Hotărârea din 11 noiembrie 2011, *Sea Fighter*, C-505/10, Rep., p. I-11089, punctul 14).
- 20 În ceea ce privește, în primul rând, termenii articolului 14 alineatul (1) litera (b) din Directiva 2003/96, primul paragraf al acestuia prevede o scutire fiscală pentru „produsele energetice livrate pentru utilizare drept carburant în aviație, cu excepția zborurilor de agrement cu caracter privat”. Al doilea paragraf al acestuia definește, în continuare, noțiunea „zboruri de agrement cu caracter privat” în mod negativ, în sensul că înseamnă „utilizarea unui aparat de zbor [...] pentru alte destinații decât cele de uz

comercial, în special altele decât transportul de călători sau de bunuri ori prestarea de servicii plătite sau pentru nevoile autorităților publice”.

- 21 Or, din expresia „altele decât transportul de călători sau de bunuri ori prestarea de servicii plătite” rezultă că navigația aeriană care intră în domeniul de aplicare al acestei scutiri se referă la utilizări ale carburantului în cazul în care aeronava servește în mod direct efectuării unei prestări de servicii aeriene plătite. Astfel, noțiunea „navigație” impune ca prestarea de servicii plătite să fie inerentă deplasărilor aeronavei (a se vedea în acest sens Hotărârea Sea Fighter, citată anterior, punctul 18).
- 22 De altfel, această interpretare a articolului 14 alineatul (1) litera (b) din Directiva 2003/96 este susținută de lucrările pregătitoare. Astfel, în propunerea sa de directivă care a condus la adoptarea Directivei 92/81/CEE a Consiliului din 19 octombrie 1992 privind armonizarea structurilor accizelor la uleiurile minerale (JO L 316, p. 12), Comisia Europeană preconizase, prin introducerea unei scutiri de impozitul pe carburantul utilizat pentru navigația aeriană, să „extindă în privința întregii aviații comerciale scutirea aplicată în prezent carburantului utilizat pentru zborurile comerciale internaționale” [COM(90) 434 final]. Potrivit Comisiei, „[aceasta permite] ca transportul aerian între două puncte oarecare din Comunitate să fie tratat în același mod, fapt care pune accentul pe deschiderea pieței interne. Carburantul utilizat în aviația privată trebuie supus impozitării, astfel cum este cazul în general”. Prin urmare, Comisia a realizat o distincție între aviația comercială și aviația privată în ceea ce privește scutirea fiscală pentru carburantul utilizat pentru navigația aeriană.
- 23 În al doilea rând, din obiectivul Directivei 2003/96, potrivit căruia statele membre impozitează produsele energetice, rezultă că aceasta nu urmărește instituirea unor scutiri cu caracter general (a se vedea în acest sens Hotărârea Sea Fighter, citată anterior, punctul 21).

- 24 Pe de altă parte, din considerentul (23) al Directivei 2003/96 reiese că articolul 14 alineatul (1) litera (b) din aceasta se întemeiază pe respectarea obligațiilor internaționale și pe menținerea poziției competitive a întreprinderilor comunitare.
- 25 În ceea ce privește obligațiile internaționale, astfel cum a arătat Comisia, această trimitere privește în principal scutirile fiscale ale produselor energetice destinate aviației civile de care beneficiază companiile aeriene în temeiul Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 15, p. 296), precum și al acordurilor bilaterale internaționale privind serviciile aeriene încheiate între Uniunea Europeană și/sau statele sale membre și țări terțe, precum și între statele membre între ele.
- 26 În ceea ce privește menținerea poziției competitive a întreprinderilor comunitare, astfel cum au arătat guvernul cipriot și Comisia, competitivitatea la care face aluzie considerentul (23) al Directivei 2003/96 se referă în principal la cea a companiilor aeriene ale Comunității în raport cu cea a companiilor aeriene ale țărilor terțe. Astfel, aplicarea unui impozit pe carburantul utilizat pentru zborurile intracomunitare sau internaționale efectuate de companiile aeriene europene ar reduce competitivitatea acestor întreprinderi în mod semnificativ în raport cu întreprinderile de transport aerian din țările terțe.
- 27 Din aceste considerații rezultă că operațiunile de navigație aeriană efectuate de o întreprindere precum Systeme Helmholtz, care constau în transportul personalului său la clienți sau la târguri comerciale cu un avion care îi aparține, nu pot fi asimilate utilizării unui aparat de zbor în scopuri comerciale, în sensul și în vederea aplicării articolului 14 alineatul (1) litera (b) din Directiva 2003/96 și nu intră, prin urmare, sub incidența scutirii fiscale a carburantului utilizat pentru navigația aeriană prevăzute de această dispoziție, în măsura în care este vorba de operațiuni de navigație aeriană care nu servesc în mod direct prestării unui serviciu aerian plătit.

- 28 Această concluzie nu poate fi pusă în discuție de faptul că există o anumită divergență între diferitele versiuni lingvistice ale articolului 14 alineatul (1) litera (b) primul paragraf din această directivă în ceea ce privește operațiunile de navigație aeriană excluse de la beneficiul scutirii fiscale prevăzute de această dispoziție. În timp ce numeroase versiuni lingvistice ale acestei dispoziții utilizează termeni care par să facă trimitere doar la activități de agrement, precum versiunile engleză și franceză care fac referire la noțiunea „zboruri de agrement cu caracter privat” („aviation de tourisme privée”, „private pleasure-flying”), versiunea germană a directivei menționate utilizează, cel puțin în textul dispoziției respective, noțiunea „zboruri private necomerciale” („private nichtgewerbliche Luftfahrt”), care pare să facă trimitere la activități necomerciale în ansamblul lor.
- 29 Totuși, aceste noțiuni divergente sunt definite în mod explicit la articolul 14 alineatul (1) litera (b) al doilea paragraf din Directiva 2003/96, în sensul că înseamnă „utilizarea unui aparat de zbor [...] pentru alte destinații decât cele de uz comercial, în special altele decât transportul de călători sau de bunuri ori prestarea de servicii plătite sau pentru nevoile autorităților publice”. Or, domeniul de aplicare al scutirii fiscale prevăzute la articolul 14 alineatul (1) litera (b) din Directiva 2003/96 trebuie interpretat prin raportare la această definiție.
- 30 În sfârșit, concluzia de la punctul 27 din prezenta hotărâre nu poate fi infirmată de Hotărârile citate anterior, Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft și Jan De Nul. Astfel, în aceste cauze, carburantul pentru care se solicita scutirea fiscală alimenta aparate care serveau în mod direct la prestarea unor servicii plătite. Astfel, la punctul 28 din Hotărârea Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, citată anterior, Curtea a statuat, în privința operațiunilor efectuate de Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, care constau în organizarea de funeralii în largul mării pentru care utiliza trei nave amenajate în acest scop, că „nu se contestă că [aceste operațiuni] reprezintă prestări de servicii plătite”. Pe de altă parte, la punctul 40 din Hotărârea Jan De Nul, citată anterior, Curtea a precizat că manevrele efectuate de o dragă purtătoare în cursul

operațiunilor de aspirare și de deversare a materialelor, respectiv deplasările inerente executării activităților de dragaj, intră în sfera de aplicare a noțiunii „navigație” în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (c) primul paragraf din Directiva 92/81.

- 31 În acest context trebuie înțeles punctul 23 din Hotărârea Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, citată anterior, în care Curtea a statuat că „orice operațiune de navigație în scopuri comerciale intră în sfera de aplicare a scutirii”, precum și punctul 25 din hotărârea menționată potrivit căruia Curtea a precizat că Directiva 92/81 nu prevede nicio distincție în funcție de scopul navigației vizate și că denaturarea concurenței, pe care dispozițiile respectivei directive intenționează să o evite, poate surveni oricare ar fi tipul de navigație comercială în cauză. Astfel, obiectul traseului efectuat este lipsit de relevanță în scopul aplicării scutirii fiscale atunci când navigația implică o prestare de servicii plătite (Hotărârea Sea Fighter, citată anterior, punctul 17).
- 32 În schimb, în acțiunea principală, deplasările profesionale ale membrilor personalului Systeme Helmholtz, cu ajutorul avionului aparținând acestei societăți, pentru a merge la clienți sau la târguri comerciale în vederea dezvoltării afacerilor, respectiv dezvoltarea și comercializarea de componente electronice și de programe informatice, nu servesc în mod direct la prestarea de către această societate a unor servicii aeriene plătite.
- 33 În consecință, trebuie să se răspundă la prima întrebare că articolul 14 alineatul (1) litera (b) din Directiva 2003/96 trebuie interpretat în sensul că o întreprindere, precum cea în discuție în acțiunea principală, care, în vederea dezvoltării afacerilor sale, utilizează un avion care îi aparține pentru a asigura deplasările membrilor personalului său la clienți sau la târguri comerciale, în măsura în care aceste deplasări nu servesc în mod direct prestării de către această întreprindere a unor servicii aeriene plătite, nu poate beneficia de scutirea de impozit pe carburantul utilizat pentru navigația aeriană prevăzută de această dispoziție.

Cu privire la a doua întrebare

- 34 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă scutirea fiscală prevăzută la articolul 15 alineatul (1) litera (j) din Directiva 2003/96 se aplică exclusiv carburanților folosiți de întreprinderile care desfășoară activități de fabricare, de dezvoltare, de testare și de întreținere a aeronavelor sau dacă această scutire vizează și carburanții de care are nevoie un avion pentru efectuarea unor zboruri dus-întors spre un centru de întreținere aeronautică.
- 35 Articolul 15 alineatul (1) litera (j) din Directiva 2003/96 prevede că statele membre pot aplica sub control fiscal scutiri totale sau parțiale sau reduceri ale nivelului de impozitare la carburanții folosiți în domeniul fabricării, al dezvoltării, al testării și al întreținerii aeronavelor și a vapoarelor.
- 36 În ceea ce privește, în primul rând, modul de redactare a acestei dispoziții, din formularea lui și în special din utilizarea termenilor „bei der” în versiunea germană, „field” în versiunea engleză și „domaine” în versiunea franceză a acesteia rezultă că beneficiul scutirii fiscale prevăzute la articolul 15 alineatul (1) litera (j) din Directiva 2003/98 este rezervat utilizărilor de carburanți de către întreprinderile care desfășoară efectiv activitățile menționate în acesta.
- 37 În ceea ce privește, în al doilea rând, economia generală a Directivei 2003/96, deși scutirea obligatorie de la articolul 14 alineatul (1) litera (b) din această directivă vizează încurajarea din punct de vedere fiscal a folosirii de carburant pentru navigația aeriană în scopuri comerciale, articolul 15 alineatul (1) litera (j) din directiva menționată prevede, în schimb, o scutire facultativă care vizează să încurajeze în mod specific un anumit număr de activități comerciale pe care le desfășoară constructorii de avioane și centrele de întreținere aeronautică care presupun, în special, consumul de

carburant la sol și dintre care niciuna nu intră în domeniul activităților obișnuite ale întreprinderilor care activează în sectorul navigației aeriene.

- 38 Rezultă că articolul 15 alineatul (1) litera (j) din directiva menționată nu vizează carburanții care au fost consumați de o aeronavă pentru efectuarea de zboruri dus-întors spre un centru de întreținere aeronautică.
- 39 Prin urmare, trebuie să se răspundă la a doua întrebare preliminară că articolul 15 alineatul (1) litera (j) din Directiva 2003/96 trebuie să fie interpretat în sensul că carburanții folosiți pentru efectuarea unor zboruri dus-întors spre un centru de întreținere aeronautică nu intră în domeniul de aplicare al acestei dispoziții.

Cu privire la întrebările a treia-a cincea

- 40 Prin intermediul întrebărilor a treia-a cincea, instanța de trimitere urmărește să afle, în esență, dacă, în cazul unei utilizări mixte a unei aeronave în scopuri private și profesionale, trebuie să se acorde o scutire proporțională utilizării profesionale în privința carburantului folosit pentru efectuarea unor zboruri de întreținere sau de antrenament și, în cazul unui răspuns afirmativ, pe ce criterii și pe ce perioade de referință ar trebui să se întemeieze pentru determinarea proporției respective de utilizare.
- 41 Având în vedere răspunsul dat la prima întrebare, nu este necesar să se răspundă la aceste întrebări preliminare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 42 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a patra) declară:

- 1) **Articolul 14 alineatul (1) litera (b) din Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității trebuie interpretat în sensul că o întreprindere, precum cea în discuție în acțiunea principală, care, în vederea dezvoltării afacerilor sale, utilizează un avion care îi aparține pentru a asigura deplasările membrilor personalului său la clienți sau la târguri comerciale, în măsura în care aceste deplasări nu servesc în mod direct prestării de către această întreprindere a unor servicii aeriene plătite, nu poate beneficia de scutirea de impozitul pe carburantul utilizat pentru navigația aeriană prevăzută de această dispoziție.**

- 2) **Articolul 15 alineatul (1) litera (j) din Directiva 2003/96 trebuie să fie interpretat în sensul că carburanții folosiți pentru efectuarea unor zboruri dus-întors spre un centru de întreținere aeronautică nu intră în domeniul de aplicare al acestei dispoziții.**

Semnături