

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

z 1. decembra 2011 *

Vo veci C-79/10,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Bundesfinanzhof (Nemecko) z 1. decembra 2009 a doručený Súdnemu dvoru 11. februára 2010, ktorý súvisí s konaním:

Systeme Helmholtz GmbH

proti

Hauptzollamt Nürnberg,

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda štvrtej komory J.-C. Bonichot, sudcovia A. Prechal (spravodajkyňa), L. Bay Larsen, C. Toader a E. Jarašiūnas,

* Jazyk konania: nemčina.

generálna advokátka: E. Sharpston,
tajomník: K. Sztranc-Sławiczek, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 5. mája 2011,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- Systeme Helmholtz GmbH, v zastúpení: G. Real, Wirtschaftsprüfer/Steuerberater,
- Hauptzollamt Nürnberg, v zastúpení: S. Junker, Regierungsdirektor, a D. Jakobs, Prozessbevollmächtigter,
- francúzska vláda, v zastúpení: G. de Bergues, B. Cabonat a B. Beaupere-Manokha, splnomocnení zástupcovia,
- cyperská vláda, v zastúpení: E. Symeonidou, splnomocnená zástupkyňa,
- Európska komisia, v zastúpení: W. Mölls, splnomocnený zástupca,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálnej advokátky, že vec bude prejednaná bez jej návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 11 ods. 3, článku 14 ods. 1 písm. b) a článku 15 ods. 1 písm. j) smernice Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny (Ú. v. EÚ L 283, s. 51; Mim. vyd. 09/001, s. 405).
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi Systeme Helmholtz GmbH (ďalej len „Systeme Helmholtz“) a Hauptzollamt Nürnberg (Colný úrad v Norimbergu, ďalej len „Hauptzollamt“) týkajúceho sa toho, že Hauptzollamt odmietol vrátiť Systeme Helmholtz daň z minerálnych olejov, ktorou je zaťažené palivo určené pre lietadlo tejto spoločnosti z dôvodu, že táto spoločnosť nie je leteckou spoločnosťou.

Právny rámec

Právo Únie

- 3 Odôvodnenie č. 23 smernice 2003/96 znie takto:

„Jestvujúce medzinárodné záväzky a udržanie konkurencieschopného postavenia spoločností spoločenstva poukazujú na vhodnosť pokračovať v oslobodzovaní od dane v prípade energetických výrobkov dodávaných pre letectvo a námornú plavbu

za iným účelom, ako je súkromný športový účel, pričom by členské štáty mali mať možnosť tieto oslobodenia od daní obmedzovať.“

4 Článok 11 ods. 3 tejto smernice stanovuje:

„V prípade zmiešaného používania sa zdaňovanie uplatňuje vzhľadom na podiel každého typu používania, ak je však používanie na podnikateľské účely alebo na nepodnikateľské účely bezvýznamné, nemusí sa brať do úvahy.“

5 Článok 14 ods. 1 písm. b) uvedenej smernice stanovuje:

„Okrem všeobecných ustanovení stanovených v smernici 92/12/EHS o používaní zdaniteľných výrobkov, ktoré sú oslobodené od daní a bez toho, aby boli dotknuté ostatné ustanovenia spoločenstva, členské štáty oslobodzujú od daní na základe podmienok, ktoré stanovujú na účely zabezpečenia správneho a spravodlivého uplatňovania takýchto oslobodení od daní a zabránenia krátenia daní, daňových únikov a zneužívania:

...

b) energetické výrobky dodávané na používanie ako palivo na účely letectva, okrem súkromného lietania.

Na účely tejto smernice ‚súkromné športové lietanie‘ je používanie vzdušného dopravného prostriedku jeho vlastníkom alebo fyzickou alebo právnickou osobou,

ktorá ho používa na základe prenájmu alebo prostredníctvom akéhokoľvek iného spôsobu, na iné ako komerčné účely a najmä iné účely, ako je preprava cestujúcich a tovarov alebo dodávka služieb za odplatu alebo na účely verejných orgánov.

Členské štáty môžu obmedziť rozsah tohoto oslobodenia od dane na dodávky leteckého petroleja (číselný znak KN 27101921)⁶.

6 Podľa článku 15 ods. 1 písm. j) smernice 2003/96:

„Bez toho, aby boli dotknuté ostatné ustanovenia spoločenstva, členské štáty môžu pod daňovým dohľadom uplatňovať úplné alebo čiastočné oslobodenia od daní alebo daňové úľavy v úrovniach zdaňovania na:

...

j) motorové palivá používané v oblasti výroby, vývoja, testovania a údržby vzdušných dopravných prostriedkov a lodí.“

Vnútroštátne právo

- 7 Relevantné ustanovenia sa nachádzajú v zákone o dani z minerálnych olejov (Mineralölsteuergesetz) z 21. decembra 1992 (BGBl. 1992 I, s. 2185), v znení uplatniteľnom v roku 2004, v ktorom vznikli skutkové okolnosti vo veci samej (ďalej len „MinöStG“), a v nariadení, ktorým sa vykonáva zákon o dani z minerálnych olejov (Mineralölsteuer-Durchführungsverordnung) z 15. septembra 1993 (BGBl. 1993 I, s. 1602), v znení uplatniteľnom v roku 2004.

- 8 Ustanovenie § 4 MinöStG najmä stanovovalo:

„Oslobodenie od dane, definície

1. Ak článok 12 nestanovuje inak, minerálne oleje môžu s oslobodením od dane používať

...

(3) ako palivo pre leteckú dopravu

- a) letecké podniky, ktoré zabezpečujú komerčnú prepravu osôb a tovarov alebo poskytovanie služieb za protihodnotu,

b) vo vzdušných dopravných prostriedkoch štátnych orgánov alebo spolko-vej armády na služobné účely, ako aj letecké záchranné služby na účely leteckej záchrany.

Palivom pre leteckú dopravu v zmysle tohto zákona sú letecký benzín položky 2710 0026, ktorého oktánové číslo merané výskumnou metódou neprekračuje hodnotu 100, ľahký letecký benzín položky 2710 0037 a letecký benzín (stredne ťažký olej) položky 2710 0051 kombinovanej nomenklatúry, ak sú používané vo vzdušných dopravných prostriedkoch,

...“

9 Ustanovenie § 12 MinöStG znelo takto:

„Povolenie

Osoba, ktorá chce minerálny olej, ktorý je daňovo zvýhodnený podľa § 3 ods. 1 až 3, 5 a 7, § 4 alebo § 32 ods. 1 a 2,

1. používať alebo predávať (distribúovať) druhým na daňovo zvýhodnené účely alebo
2. ako užívateľ alebo distribútor predáť
 - a) na územie mimo oblasti podliehajúcej spotrebnej dani Európskeho spoločenstva o spotrebnej dani (tretia krajina) alebo

b) na komerčné účely alebo v zásielkovom obchode do iného členského štátu Európskeho spoločenstva,

potrebuje na túto činnosť povolenie

...“

- ¹⁰ Ustanovenie § 50 ods. 1 nariadenia, ktorým sa vykonáva zákon o dani z minerálnych olejov, v znení uplatniteľnom v roku 2004, stanovovalo:

„Vrátenie dane za palivo pre leteckú dopravu:

1. Na žiadosť sa daň za palivo pre leteckú dopravu vráti leteckým podnikom a inštitúciám podľa § 4 ods. 1 bodu 3 zákona, za ktoré zaplatili na daňovom území daň a ktoré využili na lety oslobodené od dane...“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

- ¹¹ Spoločnosť Systeme Helmholtz prevádzkuje podnik zaoberajúci sa výrobou a distribúciou elektronických komponentov a softvéru. Táto spoločnosť je vlastníčkou lietadla, ktoré jej konateľ využíva tak na súkromné účely, ako aj na lety do iných spoločností a na veľtrhy, pričom lietadlo sa používa aj na servisné a výcvikové lety. Nie je

držiteľkou osvedčenia leteckého prevádzkovateľa v zmysle nemeckého zákona o leteckej premávke (Luftverkehrsgesetz), ktoré je pre podniky leteckej prepravy v Nemecku povinné.

- 12 Spoločnosť Systeme Helmholtz si viedla mesačný výkaz týkajúci sa používania lietadla, v ktorom sa zaznamenávali dátum, trasa, dĺžka a účel letu. Dňa 16. decembra 2005 požiadala o vrátenie dane z minerálnych olejov za celkové množstvo 2 358 litrov leteckého benzínu, čo zodpovedalo sume 1 700,12 eura, a to za lety uskutočnené na komerčné účely v roku 2004 v Nemecku, medzi ktoré patrili aj lety do leteckého servisu a späť, ako aj výcvikové lety.
- 13 Rozhodnutím z 9. februára 2006 Hauptzollamt zamietol túto žiadosť o vrátenie z dôvodu, že Systeme Helmholtz nie je leteckou spoločnosťou.
- 14 Keďže Hauptzollamt rozhodnutím z 12. apríla 2006 vyhlásil odvolanie podané spoločnosťou Systeme Helmholtz proti tomuto zamietnutiu vrátiť daň za nedôvodné, Systeme Helmholtz podala žalobu na Finanzgericht München. Uvedený súd rozhodol, že pokiaľ ide o lety uskutočnené na komerčné účely – s výnimkou servisných a výcvikových letov –, Systeme Helmholtz si môže nárokovať vrátenie dane z minerálnych olejov na základe článku 14 ods. 1 písm. b) prvého pododseku smernice 2003/96. Podľa Finanzgericht München nemožno z tohto ustanovenia vyvodiť obmedzenie oslobodenia na letecké spoločnosti. Používanie lietadla v rámci dopravy na vlastný účet podniku s cieľom rozvoja obchodnej činnosti sleduje komerčný účel, takže podmienky stanovené právom Spoločenstva na oslobodenie sú splnené.

- 15 Pokiaľ však ide o lety týkajúce sa servisu a overenia prevádzkyschopnosti stroja, ako aj výcviku, Finanzgericht München rozhodol, že na tie sa nemôže vzťahovať daňové zvýhodnenie stanovené smernicou 2003/96. Podľa uvedeného súdu totiž článok 15 ods. 1 písm. j) tejto smernice stanovuje len možnosť vrátenia dane za palivo spotrebované pri príležitosti servisu stroja. Okrem toho servisné a výcvikové lety nie sú letmi na komerčné účely, pretože sa uskutočňujú tak zo súkromných, ako aj z komerčných dôvodov, a v takomto prípade neexistuje priame spojenie s činnosťami podniku. Do úvahy neprichádza ani pomerné rozdelenie, keďže článok 14 ods. 1 písm. b) smernice 2003/96 nestanovuje túto možnosť.
- 16 Tak spoločnosť Systeme Helmholtz, ako aj Hauptzollamt podali proti tomuto rozsudku na Bundesfinanzhof opravný prostriedok „Revision“, Systeme Helmholtz z dôvodu, že týmto rozhodnutím bolo zamietnuté oslobodenie pre servisné a výcvikové lety, a Hauptzollamt preto, lebo týmto rozhodnutím bola Systeme Helmholtz oslobodená od dane z paliva spotrebovaného v rámci letov uskutočňovaných uvedenou spoločnosťou na jej vlastný účet.
- 17 Za týchto okolností Bundesfinanzhof rozhodol prerušiť konanie a predložiť Súdnu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa článok 14 ods. 1 písm. b) prvý pododsek smernice... 2003/96... vykladať v tom zmysle, že vylúčenie súkromného nekomerčného lietania z režimu daňového zvýhodnenia znamená, že oslobodenie od dane pre energetické výrobky používané ako palivo na lietanie sa prizná len leteckým podnikom, alebo treba oslobodenie od dane rozšíriť na všetky palivá používané na lietanie, pokiaľ sa lietadlo využíva na komerčné účely?

2. Má sa článok 15 ods. 1 písm. j) smernice... 2003/96... vykladať v tom zmysle, že toto ustanovenie sa vzťahuje aj na palivo, ktoré lietadlo potrebuje na let do leteckého servisu a späť, alebo sa možnosť daňového zvýhodnenia vzťahuje iba na podniky, ktorých predmetom činnosti je len výroba, vývoj, testovanie a údržba vzdušných dopravných prostriedkov?

3. Má sa článok 11 ods. 3 smernice... 2003/96... vykladať v tom zmysle, že v prípade použitia lietadla, ktoré sa využíva tak na súkromné, ako aj na komerčné účely, treba na servisné alebo výcvikové lety podľa článku 14 ods. 1 písm. b) smernice... 2003/96... na palivo spotrebované pri týchto letoch priznať čiastočné oslobodenie od dane týkajúce sa využitia na komerčné účely?

4. V prípade zápornej odpovede na tretiu otázku: Možno z nemožnosti uplatnenia článku 11 ods. 3 smernice 2003/96 ... v rámci článku 14 ods. 1 písm. b) smernice... 2003/96... vyvodiť záver, že v prípade zmiešaného používania lietadla tak na súkromné, ako aj na komerčné účely nemožno priznať oslobodenie od dane za servisné a výcvikové lety?

5. V prípade kladnej odpovede na tretiu otázku alebo v prípade, že analogický právny záver vyplynie z iných ustanovení smernice... 2003/96...: Aké kritériá a ktoré posudzované obdobie sa majú použiť na určenie príslušného podielu, ktorý sa má v zmysle článku 11 ods. 3 smernice... 2003/96... použiť pri servisných a výcvikových letoch?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

- ¹⁸ Vnútroštátny súd sa svojou prvou otázkou v podstate pýta, či sa oslobodenie od dane stanovené článkom 14 ods. 1 písm. b) smernice 2003/96 uplatňuje na podnik, akým je podnik vo veci samej, ktorého predmet činnosti nepatrí do oblasti leteckej dopravy a ktorý s cieľom rozvoja obchodnej činnosti používa vlastné lietadlo na zabezpečenie premiestňovania zamestnancov k zákazníkom alebo na veľtrhy.
- ¹⁹ S cieľom odpovedať na túto otázku treba uviesť, že výklad ustanovení týkajúcich sa oslobodení stanovených smernicou 2003/96 musí byť autonómny, založený na ich znení a na ciele sledovanom uvedenou smernicou (pozri v tomto zmysle rozsudky z 1. apríla 2004, *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft*, C-389/02, Zb. s. I-3537, bod 19; z 1. marca 2007, *Jan De Nul*, C-391/05, Zb. s. I-1793, bod 22, a z 11. novembra 2011, *Sea Fighter*, C-505/10, Zb. s. I-11089, bod 14).
- ²⁰ Pokiaľ ide po prvé o znenie článku 14 ods. 1 písm. b) smernice 2003/96, jeho prvý pododsek stanovuje oslobodenie od dane pre „energetické výrobky dodávané na používanie ako palivo na účely letectva, okrem súkromného lietania“. Jeho druhý pododsek následne definuje pojem „súkromné športové lietanie“ negatívnym spôsobom ako „používanie vzdušného dopravného prostriedku... na iné ako komerčné účely

a najmä iné účely, ako je preprava cestujúcich a tovarov alebo dodávka služieb za odplatu alebo na účely verejných orgánov“.

- 21 Z výrazu „iné účely, ako je preprava cestujúcich a tovarov alebo dodávka služieb za odplatu“ pritom vyplýva, že letecká doprava, ktorá patrí do pôsobnosti tohto oslobodenia, sa týka použitia paliva v situácii, keď lietadlo slúži priamo na poskytnutie leteckej služby za protihodnotu. Pojem „doprava“ si teda vyžaduje, aby bolo poskytovanie služieb za protihodnotu neoddeliteľne späté s premiestňovaním sa lietadla (pozri v tomto zmysle rozsudok *Sea Fighter*, už citovaný, bod 18).
- 22 Tento výklad článku 14 ods. 1 písm. b) smernice 2003/96 napokon potvrdzujú aj prípravné práce. Európska komisia totiž v návrhu smernice, ktorý vyústil do prijatia smernice Rady 92/81/EHS z 19. októbra 1992 o harmonizácii štruktúry spotrebných daní z minerálnych olejov [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 316, s. 12), chcela zavedením oslobodenia paliva používaného v leteckej doprave od dane „rozšíriť oslobodenie, ktoré sa v súčasnosti uplatňuje na palivo používané na medzinárodné komerčné lety, na celú komerčnú leteckú dopravu“ [KOM(90) 434 v konečnom znení]. Podľa Komisie „[to malo umožniť] zaobchádzať rovnako s leteckou dopravou medzi akýmkoľvek dvoma bodmi v Spoločenstve, čo by prispelo k zániku rozdelenia vnútorného trhu. Palivo používané v súkromnej leteckej doprave [by malo] podliehať dani, ako to [už je] vo všeobecnosti“. Komisia teda rozlišovala medzi komerčnou leteckou dopravou a súkromnou leteckou dopravou na účely oslobodenia paliva používaného v leteckej doprave od dane.
- 23 Po druhé z účelu smernice 2003/96, podľa ktorej členské štáty zdaňujú energetické výrobky, vyplýva, že táto smernica nesmeruje k zavedeniu všeobecného oslobodenia od dane (pozri v tomto zmysle rozsudok *Sea Fighter*, už citovaný, bod 21).

- 24 Okrem toho z odôvodnenia č. 23 smernice 2003/96 vyplýva, že článok 14 ods. 1 písm. b) tejto smernice sa zakladá na dodržiavaní medzinárodných záväzkov a udržaní konkurencieschopného postavenia podnikov Spoločenstva.
- 25 Pokiaľ ide o medzinárodné záväzky, ako poznamenáva Komisia, tento odkaz sa týka v zásade oslobodení energetických výrobkov určených na civilnú leteckú dopravu od dane, ktoré sa vzťahuje na letecké spoločnosti na základe Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, podpísaného v Chicagu 7. decembra 1944 (*Zbierka zmlúv Organizácie Spojených národov*, zv. 15, s. 296), ako aj na základe dvojstranných medzinárodných zmlúv o leteckých službách uzatvorených medzi Európskou úniou alebo jej členskými štátmi a tretími krajinami a medzi samotnými členskými štátmi.
- 26 Pokiaľ ide o udržanie konkurencieschopného postavenia podnikov Spoločenstva, ako poznamenáva cyperská vláda a Komisia, konkurencieschopnosťou, na ktorú odkazuje odôvodnenie č. 23 smernice 2003/96, sa v zásade myslí schopnosť leteckých spoločností Spoločenstva konkurovať leteckým spoločnostiam z tretích krajín. Zdanenie paliva používaného na lety v rámci Spoločenstva alebo medzinárodné lety uskutočňované európskymi leteckými spoločnosťami by podstatným spôsobom znížilo konkurencieschopnosť týchto podnikov oproti podnikom leteckej dopravy z tretích krajín.
- 27 Z týchto úvah vyplýva, že leteckú dopravu vykonávanú takým podnikom, ako je Systeme Helmholtz, spočívajúcu v preprave zamestnancov k zákazníkom alebo na veľtrhy lietadlom, ktorý tomuto podniku patrí, nemožno považovať za používanie vzdušného dopravného prostriedku na komerčné účely v zmysle a na účel uplatnenia článku 14 ods. 1 písm. b) smernice 2003/96, a teda sa na ňu nevzťahuje oslobodenie paliva používaného na leteckú dopravu od dane, ktoré upravuje toto ustanovenie, keďže ide o leteckú dopravu, ktorá neslúži priamo na poskytovanie leteckej služby za protihodnotu.

- 28 Tento záver nemožno spochybníť ani tým, že existuje určitý rozdiel medzi rôznymi jazykovými verziami článku 14 ods. 1 písm. b) prvého pododseku tejto smernice, pokiaľ ide o leteckú dopravu, na ktorú sa nevzťahuje oslobodenie od dane upravené týmto ustanovením. Kým mnohé jazykové verzie tohto ustanovenia používajú pojmy, ktoré, zdá sa, odkazujú iba na aktivity vo voľnom čase, ako anglická a francúzska verzia, ktoré odkazujú na pojem „súkromné športové lietanie“ („aviation de tourisme privé“, „private pleasure-flying“), nemecká verzia tejto smernice používa prinajmenšom v samotnom znení tohto ustanovenia pojem „nekomerčná súkromná letecká doprava“ („private nichtgewerbliche Luftfahrt“), čo, zdá sa, odkazuje na nekomerčné aktivity ako celok.
- 29 Tieto odlišné pojmy sú však výslovne definované v článku 14 ods. 1 písm. b) druhom pododseku smernice 2003/96 ako „používanie vzdušného dopravného prostriedku... na iné ako komerčné účely a najmä iné účely, ako je preprava cestujúcich a tovarov alebo dodávka služieb za odplatu alebo na účely verejných orgánov“. Práve s prihliadnutím na túto definíciu treba vykladať rozsah oslobodenia od dane stanoveného v článku 14 ods. 1 písm. b) smernice 2003/96.
- 30 Nakoniec záver uvedený v bode 27 tohto rozsudku nemožno vyvrátiť už citovanými rozsudkami Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft a Jan De Nul. V týchto veciach bolo totiž palivo, na ktoré sa žiadalo oslobodenie od dane, určené lodiam, ktoré slúžili priamo na poskytovanie služieb za protihodnotu. V bode 28 už citovaného rozsudku Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft eG Súdny dvor rozhodol, že pokiaľ ide o činnosti Deutsche See spočívajúce v organizovaní pohrebov na otvorenom mori, na ktoré táto spoločnosť používala tri lode prispôbené na tento účel, „je nesporné, že [tieto činnosti] predstavujú poskytovanie služieb za protihodnotu“. Okrem toho v bode 40 už citovaného rozsudku Jan De Nul Súdny dvor spresnil, že na pohyby vykonané plávajúcim nasávacím rýpadlom v priebehu nasávania a vykládky

materiálov, čiže počas premiestňovaní neoddeliteľných od výkonu bagrovacích činností, sa vzťahuje pôsobnosť pojmu „plavba“ v zmysle článku 8 ods. 1 písm. c) prvého pododseku smernice 92/81.

- 31 Práve v tomto kontexte je potrebné vnímať bod 23 už citovaného rozsudku *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft*, v ktorom Súdny dvor rozhodol, že „oslobodenie od... dane... sa vzťahuje na akékoľvek vykonanie plavby na obchodné účely“, ako aj bod 25 uvedeného rozsudku, podľa ktorého Súdny dvor spresnil, že smernica 92/81 nezavádza žiadne rozdiely v súvislosti s účelom predmetnej plavby, keďže narúšania hospodárskej súťaže, ktorým majú ustanovenia uvedenej smernice zabrániť, môžu nastať bez ohľadu na typ predmetnej plavby. Účel vykonanej cesty je na uplatnenie oslobodenia od dane irelevantný, ak ide o plavbu, ktorá zahŕňa poskytovanie služieb za protihodnotu (rozsudok *Sea Fighter*, už citovaný, bod 17).
- 32 Naproti tomu vo veci samej pracovné cesty zamestnancov *Systeme Helmholtz* lietadlom, ktoré táto spoločnosť vlastní, k zákazníkom a na veľtrhy s cieľom rozvoja obchodnej činnosti, ktorou je vývoj a distribúcia elektronických komponentov a softvéru, neslúžia priamo na poskytovanie leteckých služieb zo strany tohto podniku za protihodnotu.
- 33 Preto treba na prvú otázku odpovedať tak, že článok 14 ods. 1 písm. b) smernice 2003/96 sa má vykladať v tom zmysle, že oslobodenie paliva používaného na leteckú dopravu od dane upravené týmto ustanovením nemožno priznať podniku, o aký ide vo veci samej, ktorý s cieľom rozvoja obchodnej činnosti používa lietadlo, ktoré vlastní, na cesty zamestnancov k zákazníkom alebo na veľtrhy, keďže tieto cesty neslúžia priamo na poskytovanie leteckých služieb zo strany tohto podniku za protihodnotu.

O druhej otázke

- 34 Vnútroštátny súd sa druhou otázkou v podstate pýta, či sa oslobodenie od dane stanovené v článku 15 ods. 1 písm. j) smernice 2003/96 uplatňuje výlučne na palivo použité podnikmi, ktoré sa venujú výrobe, vývoju, testovaniu a údržbe vzdušných dopravných prostriedkov, alebo či sa toto oslobodenie týka takisto paliva, ktoré lietadlo potrebuje na uskutočnenie letov do leteckého servisu a späť.
- 35 Článok 15 ods. 1 písm. j) smernice 2003/96 stanovuje, že členské štáty môžu pod daňovým dohľadom uplatňovať úplné alebo čiastočné oslobodenia od daní alebo daňové úľavy v úrovniach zdaňovania na motorové palivá používané v oblasti výroby, vývoja, testovania a údržby vzdušných dopravných prostriedkov a lodí.
- 36 Pokiaľ ide po prvé o znenie tohto ustanovenia, z jeho znenia a najmä z toho, že sa použil výraz „bei der“ v jeho nemeckej verzii, „field“ v anglickej verzii a „domaine“ vo francúzskej verzii, vyplýva, že oslobodenie od dane stanovené v článku 15 ods. 1 písm. j) smernice 2003/96 je vyhradené na použitie paliva podnikmi, ktoré sa venujú práve tam uvedeným činnostiam.
- 37 Pokiaľ ide po druhé o všeobecnú štruktúru smernice 2003/96, z nej vyplýva, že kým cieľom povinného oslobodenia od dane v článku 14 ods. 1 písm. b) tejto smernice je podporiť z daňového hľadiska používanie paliva určeného na leteckú dopravu na komerčné účely, tak článok 15 ods. 1 písm. j) uvedenej smernice stanovuje fakultatívne oslobodenie, ktoré má podporiť práve niektoré obchodné činnosti, ktorým sa venujú výrobcovia lietadiel a letecké servisy a ktoré zahŕňajú najmä spotrebu paliva na zemi,

pričom žiadna z nich nepatrí do oblasti zvyčajných činností podnikov v sektore leteckej dopravy.

- 38 Z toho vyplýva, že článok 15 ods. 1 písm. j) uvedenej smernice sa netýka paliva, ktoré bolo spotrebované vzdušným dopravným prostriedkom na uskutočnenie letov do leteckého servisu a späť.
- 39 Preto treba na druhú prejudiciálnu otázku odpovedať tak, že článok 15 ods. 1 písm. j) smernice 2003/96 sa má vykladať v tom zmysle, že na palivo použité na uskutočnenie letov do leteckého servisu a späť sa toto ustanovenie nevzťahuje.

O tretej až piatej otázke

- 40 V tretej až piatej otázke sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či v prípade zmiešaného používania vzdušného dopravného prostriedku na súkromné a komerčné účely je potrebné priznať, pokiaľ ide o komerčné používanie, pomerné oslobodenie paliva použitého na uskutočnenie servisných alebo výcvikových letov od dane, a v prípade kladnej odpovede, z akých kritérií a akých referenčných období treba vychádzať na účely určenia príslušného podielu používania.
- 41 Vzhľadom na odpoveď na prvú otázku na tieto prejudiciálne otázky nie je potrebné odpovedať.

O trovách

- ⁴² Vzhľadom na to, že konanie pred Súdny dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (štvrtá komora) rozhodol takto:

- 1. Článok 14 ods. 1 písm. b) smernice Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny sa má vykladať v tom zmysle, že oslobodenie paliva používaného na leteckú dopravu od dane upravené týmto ustanovením nemožno priznať podniku, o aký ide vo veci samej, ktorý s cieľom rozvoja obchodnej činnosti používa lietadlo, ktoré vlastní, na cesty zamestnancov k zákazníkom alebo na veľtrhy, keďže tieto cesty neslúžia priamo na poskytovanie leteckých služieb zo strany tohto podniku za protihodnotu.**
- 2. Článok 15 ods. 1 písm. j) smernice 2003/96 sa má vykladať v tom zmysle, že na palivo použité na uskutočnenie letov do leteckého servisu a späť sa toto ustanovenie nevzťahuje.**

Podpisy