

ARREST VAN HET HOF (Vierde kamer)

1 december 2011*

In zaak C-79/10,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Bundesfinanzhof (Duitsland) bij beslissing van 1 december 2009, ingekomen bij het Hof op 11 februari 2010, in de procedure

Systeme Helmholtz GmbH

tegen

Hauptzollamt Nürnberg,

wijst

HET HOF (Vierde kamer),

samengesteld als volgt: J.-C. Bonichot, kamerpresident, A. Prechal (rapporteur), L. Bay Larsen, C. Toader en E. Jarašiūnas, rechters,

* Procestaal: Duits.

advocaat-generaal: E. Sharpston,
griffier: K. Sztranc-Sławiczek, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 5 mei 2011,

gelet op de opmerkingen van:

- Systeme Helmholtz GmbH, vertegenwoordigd door G. Real, Wirtschaftsprüfer/
Steuerberater,
- het Hauptzollamt Nürnberg, vertegenwoordigd door S. Junker, Regierungs-
direktor, en D. Jakobs, Prozessbevollmächtigte,
- de Franse regering, vertegenwoordigd door G. de Bergues, B. Cabonat en
B. Beaupere-Manokha als gemachtigden,
- de Cypriotische regering, vertegenwoordigd door E. Symeonidou als
gemachtigde,
- de Europese Commissie, vertegenwoordigd door W. Mölls als gemachtigde,

gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om de zaak zonder conclusie te
berechten,

het navolgende

Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van de artikelen 11, lid 3, 14, lid 1, sub b, en 15, lid 1, sub j, van richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (PB L 283, blz. 51).
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen Systeme Helmholtz GmbH (hierna: „Systeme Helmholtz”) en het Hauptzollamt Nürnberg (douanekantoor te Neurenberg; hierna: „Hauptzollamt”) over de weigering van het Hauptzollamt Systeme Helmholtz teruggaaf te verlenen van accijns op minerale oliën die wordt geheven op brandstof voor een vliegtuig van deze vennootschap, op grond dat zij geen luchtvervoeronderneming is.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

- 3 In punt 23 van de considerans van richtlijn 2003/96 is overwogen:

„Gezien de bestaande internationale verplichtingen en het behoud van de concurrentiepositie van het communautaire bedrijfsleven is het raadzaam de vrijstellingen van energieproducten die worden geleverd voor de niet-recreatieve luchtvaart en

zeescheepvaart te handhaven, maar de lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om deze vrijstellingen te beperken.”

- 4 Artikel 11, lid 3, van deze richtlijn bepaalt:

„Waar gemengd gebruik plaatsvindt, wordt de belasting geheven naar evenredigheid van elk type gebruik; indien het zakelijk of het niet-zakelijk gebruik van weinig belang is, kan het evenwel als nihil worden behandeld.”

- 5 Artikel 14, lid 1, sub b, van die richtlijn luidt:

„Naast de algemene bepalingen van richtlijn 92/12/EEG inzake vrijgesteld gebruik van belastbare producten, en onverminderd andere communautaire bepalingen, verlenen de lidstaten voor onderstaande producten vrijstelling van belasting, op voorwaarden die zij vaststellen met het doel een juiste en eenvoudige toepassing van deze vrijstelling te verzekeren en fraude, ontwijking of misbruik te voorkomen:

[...]

- b) energieproducten die worden geleverd voor gebruik als brandstof voor andere luchtvaart dan particuliere plezierluchtvaart.

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt onder ‚particuliere plezierluchtvaart’ verstaan het gebruik van een luchtvaartuig door de eigenaar daarvan of door de

natuurlijke of rechtspersoon die het gebruik daarvan geniet door huur of anderszins, voor andere dan commerciële doeleinden en met name voor andere doeleinden dan voor het vervoer van personen of goederen of voor het verrichten van diensten onder bezwarende titel, dan wel ten behoeve van overheidsinstanties.

De lidstaten kunnen deze vrijstelling beperken tot leveringen van reactiemotorbrandstof (GN-code 2710 19 21).”

6 Artikel 15, lid 1, sub j, van richtlijn 2003/96 luidt:

„Onverminderd andere communautaire bepalingen, kunnen de lidstaten onder fiscaal toezicht gehele of gedeeltelijke belastingvrijstellingen of -verlagingen toepassen op:

[...]

j) motorbrandstoffen die worden gebruikt bij de vervaardiging, de ontwikkeling, het testen en het onderhoud van luchtvaartuigen en schepen.[...]”

Nationaal recht

- 7 Van toepassing zijn de wet betreffende accijns op minerale oliën (Mineralölsteuergesetz) van 21 december 1992 (BGBl. 1992 I, blz. 2185), in de in 2004, het jaar van het geschil, geldende versie (hierna: „MinöStG”), en de uitvoeringsverordening betreffende accijns op minerale oliën (Mineralölsteuer-Durchführungsverordnung) van 15 september 1993 (BGBl. 1993 I, blz. 1602), in de in 2004 geldende versie.
- 8 § 4 van het MinöStG bepaalde met name:

„Belastingvrijstellingen, begripsbepalingen

(1) Minerale oliën mogen onder voorbehoud van § 12 belastingvrij worden gebruikt

[...]

3. als luchtvaartbrandstof

a) door luchtvaartondernemingen voor het commerciële vervoer van personen, zaken of voor het verrichten van diensten onder bezwarende titel,

b) in luchtvaartuigen van overheidsinstanties en de Bundeswehr voor de dienst alsook van reddingseenheden ten behoeve van redding in de lucht.

Luchtvaartbrandstoffen in de zin van deze wet zijn vliegtuigbenzine van postonderverdeling 2710 0026 met een octaangetal van niet minder dan 100, lichte reactiemotorbrandstof van postonderverdeling 2710 0037 en reactiemotorbrandstof (soort lamppetroleum) van postonderverdeling 2710 0051 van de gecombineerde nomenclatuur wanneer zij worden gebruikt in vliegtuigen;

[...]”

9 § 12 van het MinöStG luidde:

„Vergunning

Hij die minerale olie, die op grond van § 3, leden 1, 2, 3, 5 en 7, § 4 of § 32, leden 1 en 2, is vrijgesteld van belasting,

1. gebruikt of voor andere vrijgestelde doeleinden verkoopt (distribueert) of
2. als gebruiker of distributeur

a) in een gebied waarop de communautaire accijnsregeling niet van toepassing is (derde land) of

b) voor commerciële doeleinden of in het kader van verkoop op afstand naar een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap, wil brengen,

moet in het bezit zijn van een vergunning.

[...]"

¹⁰ § 50, lid 1, van de uitvoeringsverordening betreffende accijns op minerale oliën, in de in 2004 geldende versie, bepaalde:

„Teruggaaf of terugbetaling van accijns op brandstof voor de luchtvaart:

1) Op verzoek krijgen luchtvaartmaatschappijen en -inrichtingen overeenkomstig § 4, lid 1, sub 3 [MinöStG] teruggaaf of terugbetaling van accijns op brandstof voor de luchtvaart, die zij in het gebied waarop accijns van toepassing is, met betaling van accijns hebben verworven en voor belastingvrije vluchten hebben aangewend [...]"

Hoofdeding en prejudiciële vragen

¹¹ Systeme Helmholtz heeft een bedrijf voor de ontwikkeling en verkoop van elektronische onderdelen en software. Zij is eigenares van een vliegtuig dat door haar directeur zowel voor privédoeleinden als voor vluchten naar andere bedrijven en beurzen

alsmede voor onderhouds- en instructievluchten wordt gebruikt. Zij heeft geen exploitatievergunning in de zin van de Duitse wet betreffende het luchtverkeer (Luftverkehrsgesetz), die verplicht is voor luchtvaartondernemingen in Duitsland.

- 12 Systeme Helmholtz hield een maandelijks logboek van het gebruik van het vliegtuig bij waarin de datum, de vluchtroute, de duur en het doel van de vluchten van het vliegtuig werden genoteerd. Zij verzocht op 16 december 2005 om teruggaaf van de accijns op minerale oliën ten belope van 1700,12 EUR voor een hoeveelheid van in totaal 2358 liter vliegtuigbenzine, die in 2004 is gebruikt voor zakelijke vluchten in Duitsland, waaronder ook retourvluchten naar een werf voor het onderhoud van luchtvaartuigen en instructievluchten.
- 13 Het Hauptzollamt wees dit verzoek om teruggaaf af bij besluit van 9 februari 2006 op grond dat Systeme Helmholtz geen luchtvaartonderneming was.
- 14 Systeme Helmholtz stelde na ongegrondverklaring door het Hauptzollamt bij besluit van 12 april 2006 van haar bezwaar tegen deze afwijzing van het teruggaafverzoek beroep in bij het Finanzgericht München. Volgens deze rechter kon Systeme Helmholtz voor de zakelijke vluchten — uitgezonderd de onderhouds- en instructievluchten — op basis van artikel 14, lid 1, sub b, eerste alinea, van richtlijn 2003/96 aanspraak maken op teruggaaf van accijns op minerale oliën. Volgens het Finanzgericht München kan uit dit artikel niet worden afgeleid dat de vrijstelling is beperkt tot luchtvaartondernemingen. Het gebruik van een vliegtuig voor vervoer voor eigen rekening van de onderneming voor acquisitie streeft een commercieel doel na, zodat is voldaan aan de gemeenschapsrechtelijke voorwaarden voor belastingvrijstelling.

- 15 Daarentegen konden de vluchten voor onderhoud en verificatie van de werking van het toestel en voor instructie volgens het Finanzgericht München niet in aanmerking komen voor de bij richtlijn 2003/96 ingevoerde belastingverlichting. Volgens deze rechter voorziet artikel 15, lid 1, sub j, van deze richtlijn namelijk alleen in de mogelijke teruggaaf van de bij onderhoud van het toestel gebruikte motorbrandstof. Bovendien hebben onderhouds- en instructievluchten geen commercieel doel, omdat zij zowel om privé- als om beroepsredenen worden verricht zonder rechtstreeks verband met de ondernemingsactiviteiten. Evenmin is evenredige toerekening mogelijk aangezien artikel 14, lid 1, sub b, van richtlijn 2003/96 niet in deze mogelijkheid voorziet.
- 16 Zowel Systeme Helmholtz als het Hauptzollamt stelde bij het Bundesfinanzhof beroep tot „Revision” van deze uitspraak in, de eerste op grond dat deze beslissing haar de vrijstelling voor onderhouds- en instructievluchten weigert en de tweede voor zover Systeme Helmholtz daarbij wordt vrijgesteld van de accijns op de brandstof die wordt gebruikt in het kader van door deze vennootschap voor eigen rekening verrichte vluchten.
- 17 Daarop heeft het Bundesfinanzhof de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vragen gesteld:

„1) Dient artikel 14, lid 1, sub b, eerste [alinea], van richtlijn 2003/96 [...] aldus te worden uitgelegd dat de uitsluiting van de particuliere plezierluchtvaart van de belastingvrijstelling betekent dat een belastingvrijstelling voor energieproducten die worden geleverd voor gebruik als brandstof voor de luchtvaart, alleen kan worden verleend aan luchtvaartmaatschappijen, of dient de belastingvrijstelling te gelden voor alle in de luchtvaart gebruikte brandstoffen, voor zover het vliegtuig voor zakelijke doeleinden wordt gebruikt?

- 2) Dient artikel 15, lid 1, sub j, van richtlijn 2003/96 [...] aldus te worden uitgelegd dat dit artikel ook van toepassing is op brandstof die een vliegtuig voor het vliegen naar en van een onderhoudsbedrijf nodig heeft, of geldt de vrijstellingsmogelijkheid alleen voor ondernemingen waarvan het werkelijke bedrijfsdoel de vervaardiging, de ontwikkeling, het testen en het onderhoud van luchtvaartuigen is?

- 3) Dient artikel 11, lid 3, van richtlijn 2003/96 [...] aldus te worden uitgelegd, dat, wanneer een zowel privé als commercieel gebruikt vliegtuig ten behoeve van onderhouds- en instructievluchten wordt ingezet, overeenkomstig artikel 14, lid 1, sub b, van richtlijn 2003/96 [...] een belastingvrijstelling naar evenredigheid van het commerciële gebruik moet gelden voor de bij deze vluchten gebruikte brandstof?

- 4) Indien de derde vraag ontkennend wordt beantwoord: kan uit de niet-toepasselijkheid van artikel 11, lid 3, van richtlijn 2003/96 [...], in het kader van artikel 14, lid 1, sub b, van richtlijn 2003/96 [...], de conclusie worden getrokken dat bij gemengd gebruik van een vliegtuig voor privé en commerciële doeleinden geen belastingvrijstelling voor onderhouds- en instructievluchten behoort te worden verleend?

- 5) Indien de derde vraag bevestigend wordt beantwoord of eenzelfde rechtsgevolg voortvloeit uit een andere bepaling van richtlijn 2003/96 [...]: welke criteria en welke referentieperiode moeten dan in acht worden genomen bij de vaststelling van het evenredige aandeel van elk type gebruik in de zin van artikel 11, lid 3, van richtlijn 2003/96 [...] wat onderhouds- en instructievluchten betreft?"

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste vraag

- 18 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of de belastingvrijstelling in de zin van artikel 14, lid 1, sub b, van richtlijn 2003/96 van toepassing is op een onderneming als die in het hoofdgeding met een maatschappelijk doel buiten de sector van de luchtvaart, die een haar toebehorend vliegtuig voor acquisitie gebruikt voor het vervoer van haar personeelsleden naar klanten en beurzen.
- 19 Voor het antwoord op deze vraag dient erop te worden gewezen dat de bepalingen betreffende de vrijstellingen in de zin van richtlijn 2003/96 op basis van de bewoordingen ervan en de doelstellingen van deze richtlijn autonoom moeten worden uitgelegd (zie in deze zin arresten van 1 april 2004, *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft*, C-389/02, Jurispr. blz. I-3537, punt 19; 1 maart 2007, *Jan De Nul*, C-391/05, Jurispr. blz. I-1793, punt 22, en 11 november 2011, *Sea Fighter*, C-505/10, Jurispr. blz. I-11089, punt 14).
- 20 Wat in de eerste plaats de bewoordingen van artikel 14, lid 1, sub b, van richtlijn 2003/96 betreft, voorziet de eerste alinea ervan in een belastingvrijstelling voor „energieproducten die worden geleverd voor gebruik als brandstof voor andere luchtvaart dan particuliere plezierluchtvaart”. Vervolgens definieert de tweede alinea ervan het begrip „particuliere plezierluchtvaart” negatief als „het gebruik van een luchtvaartuig [...] voor andere dan commerciële doeleinden en met name voor andere doeleinden

dan voor het vervoer van personen of goederen of voor het verrichten van diensten onder bezwarende titel, dan wel ten behoeve van overheidsinstanties”.

- 21 Uit de uitdrukking „andere doeleinden dan voor het vervoer van personen of goederen of voor het verrichten van diensten onder bezwarende titel” blijkt dat de luchtvaart die binnen de werkingssfeer van deze vrijstelling valt, brandstofgebruik betreft waarbij het luchtvaartuig rechtstreeks dient voor dienstverrichtingen onder bezwarende titel. Het begrip „vaart” vereist dus dat de dienstverrichting onder bezwarende titel inherent is aan de verplaatsingen van het luchtvaartuig (zie in die zin arrest *Sea Fighter*, reeds aangehaald, punt 18).
- 22 Deze uitlegging van artikel 14, lid 1, sub b, van richtlijn 2003/96 vindt overigens bevestiging in de totstandkomingsgeschiedenis. In haar ontwerprichtlijn die leidde tot de vaststelling van richtlijn 92/81/EEG van de Raad van 19 oktober 1992 betreffende de harmonisatie van de structuur van de accijns op minerale oliën (PB L 316, blz. 12) overwoog de Europese Commissie namelijk door de invoering van een vrijstelling van de accijns op luchtvaartbrandstof „de vrijstelling die thans geldt voor de voor internationale commerciële vluchten gebruikte brandstof uit te breiden tot de gehele commerciële luchtvaart” [COM(90) 434 def.]. Volgens de Commissie moest „de luchtvaart tussen twee willekeurige punten van de Gemeenschap op die wijze gelijk [kunnen worden] behandeld, waardoor de openstelling van de interne markt [werd] beklemtoond. De brandstof voor de particuliere luchtvaart [moest] aan accijns worden onderworpen, zoals [reeds] algemeen het geval [was]”. De Commissie onderscheidde dus de commerciële luchtvaart van de particuliere luchtvaart voor de belastingvrijstelling voor luchtvaartbrandstof.
- 23 In de tweede plaats strekt richtlijn 2003/96 er blijkens het doel ervan toe dat de lidstaten de energieproducten belasten, niet tot invoering van algemene vrijstellingen (zie in die zin arrest *Sea Fighter*, reeds aangehaald, punt 21).

- 24 Voorts berust artikel 14, lid 1, sub b, van richtlijn 2003/96 blijkens punt 23 van de considerans ervan op de inachtneming van internationale verplichtingen en het behoud van de concurrentiepositie van het communautaire bedrijfsleven.
- 25 Deze verwijzing naar internationale verplichtingen betreft, zoals de Commissie opmerkt, hoofdzakelijk de belastingvrijstellingen op energieproducten voor de burgerluchtvaart die luchtvaartmaatschappijen genieten op basis van het op 7 december 1944 te Chicago gesloten verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (*United Nations, Treaty Series*, deel 15, blz. 296) en van de bilaterale internationale akkoorden over luchtvaartdiensten tussen de Europese Unie en/of haar lidstaten en derde landen en tussen de lidstaten zelf.
- 26 Wat het behoud van de concurrentiepositie van het communautaire bedrijfsleven betreft, betreft de concurrentiepositie waarop punt 23 van de considerans van richtlijn 2003/96 ziet, zoals de Cypriotische regering en de Commissie opmerken, hoofdzakelijk die tussen de luchtvaartmaatschappijen van de Gemeenschap en de luchtvaartmaatschappijen van derde landen. Het belasten van luchtvaartbrandstof, die bij de intacommunautaire of internationale vluchten van de Europese luchtvaartondernemingen wordt gebruikt, beperkt namelijk significant de concurrentiepositie van deze ondernemingen tegenover de luchtvaartmaatschappijen van derde landen.
- 27 De luchtvaartactiviteit van een onderneming als Systeme Helmholtz, die bestaat in het vervoer van haar personeel naar klanten en beurzen met een haar toebehorend vliegtuig, kan blijkens deze overwegingen niet worden gelijkgesteld met het gebruik van een luchtvaartuig voor commerciële doeleinden in de zin en voor toepassing van artikel 14, lid 1, sub b, van richtlijn 2003/96 en valt dus niet onder de belastingvrijstelling voor luchtvaartbrandstof in de zin van deze bepaling, aangezien het gaat om een luchtvaartactiviteit die niet rechtstreeks dient tot de verrichting van een luchtvaartdienst onder bezwarende titel.

- 28 Dat er bepaalde verschillen zijn tussen de verschillende taalversies van artikel 14, lid 1, sub b, eerste alinea, van deze richtlijn over de van de belastingvrijstelling in de zin van deze bepaling uitgesloten luchtvaartactiviteiten, laat deze conclusie onverlet. Terwijl tal van taalversies van deze bepaling bewoordingen gebruiken die alleen naar vrijetijdsactiviteiten lijken te verwijzen, zoals de Engelse en de Franse versie, die verwijzen naar het begrip „particuliere plezierluchtvaart” („private pleasure-flying” en „aviation de tourisme privée”), gebruikt de Duitse versie van deze richtlijn, althans in de tekst van de bepaling zelf, het begrip „particuliere niet-commerciële luchtvaart” („private nichtgewerbliche Luftfahrt”), dat lijkt te verwijzen naar alle niet-commerciële activiteiten.
- 29 Deze uiteenlopende begrippen worden evenwel in artikel 14, lid 1, sub b, tweede alinea, van richtlijn 2003/96 uitdrukkelijk gedefinieerd als het „gebruik van een luchtvaartuig [...] voor andere dan commerciële doeleinden en met name voor andere doeleinden dan voor het vervoer van personen of goederen of voor het verrichten van diensten onder bezwarende titel, dan wel ten behoeve van overheidsinstanties”. De draagwijdte van de belastingvrijstelling in de zin van artikel 14, lid 1, sub b, van richtlijn 2003/96 dient tegen de achtergrond van deze definitie te worden uitgelegd.
- 30 Ten slotte gaan voormelde arresten Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft en Jan De Nul niet in tegen de conclusie in punt 27 van het onderhavige arrest. In die zaken werd de brandstof waarvoor om belastingvrijstelling was verzocht, namelijk gebruikt door schepen die rechtstreeks dienden voor de verrichting van diensten onder bezwarende titel. Zo verklaarde het Hof in punt 28 van het arrest Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, reeds aangehaald, over de activiteit van Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft eG, die bestond in de verzorging van begrafenissen op volle zee waarvoor zij gebruikmaakte van drie daartoe uitgeruste schepen, dat „niet [werd] betwist dat [deze activiteiten] dienstverrichtingen onder bezwarende titel vormen”. Voorts preciseerde het Hof in punt 40 van het arrest Jan De Nul, reeds aangehaald, dat de manoeuvres van een hopperzuiger tijdens het opbaggeren en storten

van de specie, met andere woorden de verplaatsingen die inherent zijn aan de uitvoering van baggerwerkzaamheden, onder het begrip „vaart” in de zin van artikel 8, lid 1, sub c, eerste alinea, van richtlijn 92/81 vielen.

- 31 In die context moet punt 23 van het arrest Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, reeds aangehaald, worden begrepen, waarin het Hof oordeelde dat „alle scheepvaart voor commerciële doeleinden binnen de werkingssfeer van de in die bepaling opgenomen vrijstelling van de geharmoniseerde accijns valt”, en punt 25 van dit arrest waarin het Hof preciseerde dat richtlijn 92/81 geen enkel onderscheid maakt op grond van het doel van de betrokken scheepvaart en dat de verstoringen van de mededinging die de bepalingen van deze richtlijn beogen te voorkomen, kunnen optreden ongeacht het betrokken soort commerciële scheepvaart. Het doel van het traject is dus irrelevant voor de toepassing van de belastingvrijstelling wanneer de vaart een dienstverrichting onder bezwarende titel inhoudt (arrest Sea Fighter, reeds aangehaald, punt 17).
- 32 In het hoofdgeding dienen de beroepsverplaatsingen van de personeelsleden van Systeme Helmholtz met een aan deze vennootschap toebehorend vliegtuig naar klanten en beurzen met het oog op acquisitie, namelijk de ontwikkeling en verkoop van elektronische onderdelen en software, daarentegen niet rechtstreeks tot de verrichting van een luchtvaartdienst onder bezwarende titel door deze onderneming.
- 33 Op de eerste vraag dient dus te worden geantwoord dat artikel 14, lid 1, sub b, van richtlijn 2003/96 aldus moet worden uitgelegd dat de belastingvrijstelling voor luchtvaartbrandstof in de zin van deze bepaling niet van toepassing is op een onderneming als die in het hoofdgeding, die voor haar acquisitie een haar toebehorend vliegtuig gebruikt voor de verplaatsingen van haar personeelsleden naar klanten en beurzen, voor zover deze verplaatsingen niet rechtstreeks dienen tot de verrichting van een luchtvaartdienst onder bezwarende titel door deze onderneming.

Tweede vraag

- 34 Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of de belastingvrijstelling in de zin van artikel 15, lid 1, sub j, van richtlijn 2003/96 alleen geldt voor brandstof die wordt gebruikt door ondernemingen die luchtvaartuigen vervaardigen, ontwikkelen, testen en onderhouden dan wel of deze vrijstelling ook van toepassing is op brandstof die een vliegtuig voor retourvluchten naar een onderhoudsbedrijf nodig heeft.
- 35 Volgens artikel 15, lid 1, sub j, van richtlijn 2003/96 kunnen de lidstaten onder fiscaal toezicht gehele of gedeeltelijke belastingvrijstellingen of -verlagingen toepassen op motorbrandstoffen die worden gebruikt bij de vervaardiging, de ontwikkeling, het testen en het onderhoud van luchtvaartuigen en schepen.
- 36 Wat in de eerste plaats de tekst van deze bepaling betreft, blijkt uit de formulering ervan en met name uit het gebruik van de termen „bei der” in de Duitse versie, „field” in de Engelse versie en „domaine” in de Franse versie ervan dat de belastingvrijstelling in de zin van artikel 15, lid 1, sub j, van richtlijn 2003/96 alleen van toepassing is op het gebruik van brandstof door ondernemingen die specifiek de erin voormelde activiteiten verrichten.
- 37 Wat in de tweede plaats de algemene systematiek van richtlijn 2003/96 betreft, beoogt de verplichte vrijstelling van artikel 14, lid 1, sub b, van deze richtlijn weliswaar het gebruik van brandstof voor de luchtvaart voor commerciële doelstellingen fiscaal te stimuleren, maar voorziet artikel 15, lid 1, sub j, van deze richtlijn in een facultatieve vrijstelling die is bedoeld als specifieke stimulans van een bepaald aantal commerciële activiteiten van vliegtuigbouwers en onderhoudsbedrijven in de luchtvaartsector, waarbij met name brandstof aan de grond wordt gebruikt en waarvan

geen enkele valt onder de gewone activiteiten van ondernemingen die actief zijn in de luchtvaartsector.

- 38 Daaruit volgt dat artikel 15, lid 1, sub j, van deze richtlijn niet ziet op brandstof die door een luchtvaartuig wordt gebruikt voor retourvluchten naar een onderhoudsbedrijf in de luchtvaartsector.
- 39 Derhalve dient op de tweede prejudiciële vraag te worden geantwoord dat artikel 15, lid 1, sub j, van richtlijn 2003/96 aldus moet worden uitgelegd dat de brandstof die door een luchtvaartuig wordt gebruikt voor retourvluchten naar een onderhoudsbedrijf in de luchtvaartsector, niet binnen de werkingssfeer van deze bepaling valt.

Derde tot en met vijfde vraag

- 40 Met zijn derde tot en met vijfde vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of bij gemengd gebruik van een luchtvaartuig voor privé- en beroepsdoeleinden een aan het beroepsgebruik evenredige vrijstelling voor de voor onderhouds- of instructievluchten gebruikte brandstof moet worden verleend en, zo ja, welke criteria en referentieperiodes aan de vaststelling van de respectieve gebruiksverhouding ten grondslag dienen te liggen.
- 41 Gelet op het antwoord op de eerste vraag behoeven deze prejudiciële vragen niet te worden beantwoord.

Kosten

- ⁴² Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Vierde kamer) verklaart voor recht:

- 1) **Artikel 14, lid 1, sub b, van richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit moet aldus worden uitgelegd dat de belastingvrijstelling voor luchtvaartbrandstof in de zin van deze bepaling niet van toepassing is op een onderneming als die in het hoofdgeding, die voor haar acquisitie een haar toebehorend vliegtuig gebruikt voor de verplaatsingen van haar personeelsleden naar klanten en beurzen, voor zover deze verplaatsingen niet rechtstreeks dienen tot de verrichting van een luchtvaartdienst onder bezwarende titel door deze onderneming.**

- 2) **Artikel 15, lid 1, sub j, van richtlijn 2003/96 moet aldus worden uitgelegd dat de brandstof die door een luchtvaartuig wordt gebruikt voor retourvluchten naar een onderhoudsbedrijf in de luchtvaartsector, niet binnen de werkingssfeer van deze bepaling valt.**

ondertekeningen