

DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 1 december 2011 *

I mål C-79/10,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Bundesfinanzhof (Tyskland) genom beslut av den 1 december 2009, som inkom till domstolen den 11 februari 2010, i målet

Systeme Helmholtz GmbH

mot

Hauptzollamt Nürnberg,

meddelar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden J.-C. Bonichot samt domarna A. Prechal (referent), L. Bay Larsen, C. Toader och E. Jarašiūnas,

* Rättegångsspråk: tyska.

generaladvokat: E. Sharpston,
justitiesekreterare: handläggaren K. Sztranc-Sławiczek,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 5 maj 2011,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Systeme Helmholtz GmbH, genom G. Real, Wirtschaftsprüfer/Steuerberater,
- Hauptzollamt Nürnberg, genom S. Junker, Regierungsdirektor, och D. Jakobs, Prozessbevollmächtigter,
- Frankrikes regering, genom G. de Bergues, B. Cabonat och B. Beaupère-Manokha, i egenskap av ombud,
- Cyperns regering, genom E. Symeonidou, i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom W. Mölls, i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 11.3, 14.1 b och 15.1 j i rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, s. 51).

- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan Systeme Helmholtz GmbH (nedan kallat Systeme Helmholtz) och Hauptzollamt Nürnberg (tullmyndigheten i Nürnberg) (nedan kallad Hauptzollamt). Målet rör Hauptzollamts avslag på Systeme Helmholtz ansökan om återbetalning av skatten på mineraloljor på flygbränslet till bolagets flygplan, med motiveringen att bolaget inte är ett lufttrafikföretag.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätten

- 3 Skäl 23 i direktiv 2003/96 har följande lydelse:

”De befintliga internationella förpliktelserna och bibehållandet av gemenskapsföretagens konkurrenskraft gör att skattebefrielse av energiprodukter som levereras för

annan luft- och sjöfart än för privata nöjesändamål bör bibehållas, samtidigt som det bör vara möjligt för medlemsstaterna att begränsa skattebefrielserna.”

4 Artikel 11.3 i direktivet har följande lydelse:

”Vid blandad förbrukning skall varje förbrukningsform beskattas proportionerligt, men om antingen den yrkesmässiga eller den icke-yrkesmässiga förbrukningen är obetydlig får den betraktas som obefintlig.”

5 I artikel 14.1 b i nämnda direktiv föreskrivs följande:

”Medlemsstaterna skall, utöver vad som följer av de allmänna bestämmelserna i direktiv 92/12/EEG om skattebefrielser för användning av skattepliktiga produkter och utan att det påverkar tillämpningen av andra gemenskapsbestämmelser, bevilja skattebefrielse för följande användningsområden, på villkor som medlemsstaterna skall fastställa i syfte att säkerställa en korrekt och lättfattlig tillämpning av sådana skattebefrielser och i syfte att förhindra varje form av skatteflykt, undandragande av skatt eller missbruk:

...

b) Energiprodukter som levereras för användning som flygbränsle för annan luftfart än privat nöjesflyg.

I detta direktiv avses med privat nöjesflyg användning av ett flygplan av dess ägare eller av den fysiska eller juridiska person som har nyttjanderätt till flygplanet

antingen via förhyrning eller på annat sätt, för andra än kommersiella ändamål och särskilt andra ändamål än transport av passagerare eller varor eller för tillhandahållande av tjänster mot ersättning eller för offentliga myndigheters räkning.

Medlemsstaterna får begränsa tillämpningsområdet för denna skattebefrielse till att enbart gälla leveranser av flygfotogen (KN-nummer 2710 19 21).”

6 I artikel 15.1 j i direktiv 2003/96 anges följande:

”Utan att det påverkar tillämpningen av andra gemenskapsbestämmelser får medlemsstaterna under tillsyn av skattemyndigheterna tillämpa fullständig eller partiell skattebefrielse eller skattenedsättningar i följande fall:

...

j) Motorbränslen som används för tillverkning, utveckling, testning och underhåll av luftfartyg och fartyg.”

Nationell rätt

7 De relevanta bestämmelserna finns i lagen av den 21 december 1992 om skatt på mineraloljor (Mineralölsteuergesetz) (BGBl. 1992 I, s. 2185), i dess tillämpliga lydelse år 2004, året för tvisten (nedan kallad MinöStG), och i genomförandeförordningen av den 15 september 1993 om skatt på mineraloljor (Mineralölsteuer-Durchführungsverordnung) (BGBl. 1993 I, s. 1602), i dess tillämpliga lydelse år 2004.

8 I 4 § MinöStG föreskrivs det bland annat:

”Skattebefrielser, definitioner

1) Med förbehåll för bestämmelserna i 12 § kan mineraloljor med befrielse från skatt användas

...

3. som flygbränsle

a) av lufttrafikföretag för kommersiell transport av passagerare och varor eller för tillhandahållande av tjänster mot ersättning,

b) i luftfartyg som tillhör myndigheterna eller försvarsmakten i tjänstesyfte samt av flygräddningstjänsten för flygräddning.

Flygbränsle i den mening som avses i denna lag är flygbensin med undernummer 2710 00 26, vars researchoktantal inte underskrider värdet 100, lätt flygfotogen med undernummer 2710 00 37 och flygfotogen (medeltung olja) med undernummer 2710 00 51 i Kombinerade nomenklaturen, när dessa används i luftfartyg.

...”

9 12 § MinöStG har följande lydelse:

”Tillstånd

Den som

1. använder eller säljer (distribuerar) mineralolja till andra för skattemässigt gynnade ändamål, eller
2. som användare eller distributör har för avsikt att införa mineralolja

a) i ett territorium utanför det som omfattas av konsumtionsskatt i Europeiska gemenskapen (tredjeländer), eller

b) i en annan medlemsstat i Europeiska gemenskapen för kommersiella ändamål eller postorderförsäljning

behöver tillstånd beträffande den mineralolja som enligt 3 § första till tredje, femte och sjunde styckena, 4 § eller 32 § första och andra styckena omfattas av en skattelättnad.

...”

¹⁰ I 50 § första stycket i genomförandeförordningen om skatt på mineraloljor, i dess tillämpliga lydelse år 2004, föreskrivs följande:

”Återbetalning av skatt för flygbränslen:

1) Efter ansökan återbetalas skatten för flygbränslen i enlighet med 4 § första stycket punkt 3 i denna lag till de lufttrafikföretag och lufttrafikorganisationer som har köpt beskattade flygbränslen inom beskattningsområdet och som har använt dessa flygbränslen för skattebefriade flygningar ...”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

¹¹ Systeme Helmholtz driver ett företag som utvecklar och säljer elektroniska komponenter och programvara. Företaget äger ett flygplan som dess ledare använder både för privata ändamål och för flygningar till andra företag och handelsmässor, samt för

underhålls- och träningsflygningar. Företaget har inte något lufttrafiktillstånd i den mening som avses i den tyska luftfartslagen (Luftverkehrsgesetz), som lufttrafikföretag i Tyskland är skyldiga att följa.

- 12 Systeme Helmholtz dokumenterade användningen av flygplanet i en loggbok varje månad med angivande av datum, flygsträcka, flyglängd och flygningens syfte. Den 16 december 2005 ansökte företaget om återbetalning av skatt på mineraloljor för en sammantagen mängd av 2 358 liter flygbensin motsvarande ett belopp om 1 700,12 euro. Bensinen hade förbrukats under flygningar för yrkesmässiga ändamål i Tyskland år 2004, bland annat under flygningar till och från en anläggning för reparation och underhåll av flygplan samt under träningsflygningar.

- 13 Genom ett beslut av den 9 februari 2006 avslag Hauptzollamt denna ansökan om återbetalning med motiveringen att Systeme Helmholtz inte var ett lufttrafikföretag.

- 14 Då Hauptzollamt genom ett avgörande av den 12 april 2006 lämnade Systeme Helmholtz begäran om omprövning av beslutet att avslå ansökan om återbetalning utan avseende, överklagade Systeme Helmholtz till Finanzgericht München. Finanzgericht München fastställde i sin dom att Systeme Helmholtz med stöd av artikel 14.1 b första stycket i direktiv 2003/96 var berättigat till återbetalning av skatten på mineraloljor beträffande flygningar för yrkesmässiga ändamål med undantag för underhålls- och träningsflygningar. Enligt Finanzgericht München kan inte en begränsning av skattebefrielsen till lufttrafikföretag härledas från denna bestämmelse. Användningen av ett flygplan till transporter för företagets egen räkning i dess affärsverksamhet uppfyller ett kommersiellt ändamål på ett sätt som motsvarar de gemenskapsrättsliga kraven för en skattebefrielse.

- 15 Finanzgericht München fann däremot att flygningar hänförliga till underhåll, kontroll av flygplanets funktionstillstånd och träning inte omfattades av den skattebefrielse som anges i direktiv 2003/96. Enligt denna domstol föreskrivs i artikel 15.1 j i direktivet endast en möjlighet till återbetalning beträffande motorbränslen som används för underhåll av flygplanet. Vidare utgör underhålls- och träningsflygningar inte flygningar för kommersiella ändamål, eftersom de företas både av privata och av yrkesmässiga skäl och inte har något direkt samband med företagets verksamhet. Ett proportionellt tillgodoräknande kunde inte heller komma i fråga, eftersom denna möjlighet inte föreskrivs i artikel 14.1 b i direktiv 2003/96.
- 16 Både Systeme Helmholtz och Hauptzollamt överklagade denna dom till Bundesfinanzhof. Systeme Helmholtz överklagade på den grunden att företaget genom avgörandet förvägrades en skattebefrielse beträffande underhålls- och träningsflygningar och Hauptzollamt överklagade i den mån avgörandet befriade Systeme Helmholtz från skatt beträffande flygbränslen som förbrukas under flygningar utförda av företaget för dess egen räkning.
- 17 Mot denna bakgrund beslutade Bundesfinanzhof att vilandeförklara målet och att ställa följande frågor till domstolen:

”1) Ska artikel 14.1 b första stycket i direktiv 2003/96 ... tolkas så, att uteslutandet av privat nöjesflyg från skattenedsättningen innebär att skattebefrielsen av energiprodukter som levereras för användning som flygbränsle för luftfart endast ska beviljas för lufttrafikföretag, eller ska skattebefrielsen omfatta alla flygbränslen som används för luftfart såvida flygplanet används för yrkesmässiga ändamål?”

- 2) Ska artikel 15.1 j i direktiv 2003/96 ... tolkas så, att denna bestämmelse även omfattar det motorbränsle som behövs för att ett flygplan ska kunna flyga till och från en anläggning för reparation och underhåll av flygplan, eller gäller möjligheten till skattenedsättning endast för företag vars egentliga verksamhetsområde är tillverkning, utveckling, testning och underhåll av luftfartyg?

- 3) Ska artikel 11.3 i direktiv 2003/96 ... tolkas så, att en proportionell skattebefrielse ska beviljas med stöd av artikel 14.1 b första stycket i direktiv 2003/96 ... för det flygbränsle som används vid underhålls- och träningsflygningar när ett flygplan används för både privata och yrkesmässiga ändamål?

- 4) För det fall att fråga 3 besvaras nekande: Betyder den omständigheten att artikel 11.3 i direktiv 2003/96 ... inte är tillämplig i samband med artikel 14.1 b i direktiv 2003/96 ..., att det vid en blandad användning av ett flygplan för privata och yrkesmässiga ändamål inte ska beviljas någon skattebefrielse beträffande underhålls- och träningsflygningar?

- 5) För det fall att fråga 3 besvaras jakande eller om en motsvarande rättsverkan följer av någon annan bestämmelse i direktiv 2003/96 ...: Vilka kriterier och referensperioder ska läggas till grund för beräkningen av den aktuella nyttjandeandelen, i den mening som avses i artikel 11.3 i direktiv 2003/96 ... vid underhålls- eller träningsflygningar?"

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

- 18 Den nationella domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida den skattebefrielse som föreskrivs i artikel 14.1 b i direktiv 2003/96 är tillämplig på ett företag, som det i målet vid den nationella domstolen, vars verksamhetsområde inte tillhör luftfartssektorn och som i sin affärsverksamhet använder sitt eget flygplan för att transportera sina medarbetare till kunder eller handelsmässor.
- 19 Vid besvarande av denna fråga erinrar domstolen först om att bestämmelserna om skattebefrielse i direktiv 2003/96 ska ges en självständig tolkning på grundval av deras lydelse och direktivets ändamål (se, för ett liknande resonemang, dom av den 1 april 2004 i mål C-389/02, Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, REG 2004, s. I-3537, punkt 19, av den 1 mars 2007 i mål C-391/05, Jan De Nul, REG 2007, s. I-1793, punkt 22, och av den 11 november 2011 i mål C-505/10, Sea Fighter, REU 2011, s. I-11089, punkt 14).
- 20 Vad för det första gäller lydelsen av artikel 14.1 b i direktiv 2003/96, föreskrivs det i första stycket en skattebefrielse för ”energiprodukter som levereras för användning som flygbränsle för annan luftfart än privat nöjesflyg”. I artikel 14.1 b andra stycket definieras därpå privat nöjesflyg på ett exkluderande sätt, som ”användning av ett flygplan ... för andra än kommersiella ändamål och särskilt andra ändamål än transport

av passagerare eller varor eller för tillhandahållande av tjänster mot ersättning eller för offentliga myndigheters räkning”.

- 21 Av uttrycket ”andra ändamål än transport av passagerare eller varor eller för tillhandahållande av tjänster mot ersättning” framgår att den luftfart som omfattas av tillämpningsområdet för skattebefrielsen avser förbrukningen av flygbränsle då flygplanet används direkt för att tillhandahålla flygtjänster mot ersättning. Begreppet luftfart förutsätter således att tillhandahållandet av tjänster mot ersättning är oskiljaktigt förbundet med flygplanets förflyttning (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet Sea Fighter, punkt 18).
- 22 Denna tolkning av artikel 14.1 b i direktiv 2003/96 får även stöd i förarbetena. I förslaget till direktiv, vilket ledde till antagandet av rådets direktiv 92/81/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor (EGT L 316, s. 12), avsåg Europeiska kommissionen genom införandet av en skattebefrielse för motorbränslen som används för luftfart att ”utvidga tillämpningsområdet för den skattebefrielse som för närvarande tillämpas för flygbränslen som används för internationella kommersiella flygningar till att gälla all kommersiell luftfart” (KOM(90) 434 slutlig). Enligt kommissionen ”[skulle detta tillåta] att lufttrafiken mellan vilka två platser som helst i gemenskapen behandlades på samma sätt, vilket [lade] betoningen på undanröjandet av hinder på den inre marknaden. Det flygbränsle som används inom privat luftfart [borde] vara skattepliktigt, såsom det i allmänhet [redan var]”. Kommissionen har således beträffande skattebefrielsen för flygbränslen som används för luftfart gjort en åtskillnad mellan kommersiell och privat luftfart.
- 23 För det andra framgår det av ändamålet med direktiv 2003/96, enligt vilket medlemsstaterna beskattar energiprodukter, att avsikten med direktivet inte är att införa allmänna skattebefrielser (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet Sea Fighter, punkt 21).

- 24 Vidare framgår det av skäl 23 i direktiv 2003/96 att artikel 14.1 b i nämnda direktiv grundar sig på att de internationella förpliktelserna iakttas och att gemenskapsföretagens konkurrenskraft bibehålls.
- 25 Hänvisningen till de internationella förpliktelserna gäller, såsom kommissionen har påpekat, huvudsakligen skattebefrielsen av de energiprodukter som är avsedda för den civila luftfarten. Flygbolagen åtnjuter dessa skattebefrielser med stöd av överenskommelsen om internationell civil luftfart som undertecknades i Chicago den 7 december 1944 (*Recueil des traités des Nations Unies*, volym 15, s. 296), och de internationella bilaterala luftfartsavtal som har ingåtts mellan Europeiska unionen och/eller dess medlemsstater och tredjeländerna samt mellan medlemsstaterna själva.
- 26 När det gäller bibehållandet av gemenskapsföretagens konkurrenskraft förhåller det sig så som Cyperns regering och kommissionen har påpekat, att den konkurrenskraft som skäl 23 i direktiv 2003/96 syftar på huvudsakligen är den som gemenskapens flygbolag har i förhållande till flygbolagen i tredjeländerna. Att belägga det flygbränsle som används för flygningar av europeiska flygbolag inom gemenskapen eller internationellt med skatt, skulle minska dessa bolags konkurrenskraft gentemot flygbolagen i tredjeländerna på ett markant sätt.
- 27 Av det anförda följer att luftfartsverksamhet som bedrivs av ett företag som Systeme Helmholtz och som består i att transportera medarbetare till kunder eller handelsmässor med hjälp av ett eget flygplan, inte kan jämföras med användningen av ett flygplan för kommersiella ändamål i den mening som avses i artikel 14.1 b i direktiv 2003/96, vid tillämpningen av denna bestämmelse. I den mån som luftfartsverksamheten inte används direkt för att tillhandahålla en flygtjänst mot ersättning omfattas den följaktligen inte av den skattebefrielse för flygbränsle som föreskrivs i denna bestämmelse.

- 28 Denna slutsats påverkas inte av den omständigheten att de olika språkversionerna av artikel 14.1 b första stycket i nämnda direktiv i viss mån skiljer sig åt beträffande vilka luftfartsverksamheter som utesluts från den skattebefrielse som föreskrivs i denna bestämmelse. Medan det i många språkversioner av bestämmelsen används termer som tycks hänvisa enbart till fritidsverksamheter, såsom i den franska och den engelska versionen som hänvisar till begreppet privat nöjesflyg ("aviation de tourisme privée" respektive "private pleasure-flying"), används begreppet privat icke-kommersiell luftfart (private nichtgewerbliche Luftfahrt) i den tyska versionen av nämnda direktiv, åtminstone i själva bestämmelsen, vilket tycks hänvisa till icke-kommersiella verksamheter i stort.
- 29 Dessa olika begrepp är emellertid uttryckligen definierade i artikel 14.1 b andra stycket i direktiv 2003/96 som "användning av ett flygplan ... för andra än kommersiella ändamål och särskilt andra ändamål än transport av passagerare eller varor eller för tillhandahållande av tjänster mot ersättning eller för offentliga myndigheters räkning". Det är på grundval av denna definition som tillämpningsområdet för den skattebefrielse som föreskrivs i artikel 14.1 b i direktiv 2003/96 ska bestämmas.
- 30 Den slutsats som angetts i punkt 27 påverkas inte av domarna i de ovannämnda målen Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft och Jan De Nul. I dessa mål har skattebefrielse nämligen begärts beträffande bränsle för fartyg som direkt har använts för att tillhandahålla tjänster mot ersättning. I punkt 28 i domen i det ovannämnda målet Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft har domstolen beträffande Deutsche-See-Bestattungs-Genossenschaft eG:s affärsverksamhet, bestående i utförandet av begravingar till havs, till vilket företaget använde tre fartyg som utrustats för detta ändamål, ansett att "det [inte har] bestridits att [denna verksamhet] består i att tillhandahålla tjänster mot ersättning". Vidare har domstolen i punkt 40 i den ovannämnda domen i målet Jan de Nul ansett att begreppet sjöfart, i den mening

som avses i artikel 8.1 c första stycket i direktiv 92/81, omfattar ett sugmudderverks manövrering under arbetet med att suga upp och dumpa material, det vill säga de förflyttningar som sker med anledning av utförandet av muddringen.

- 31 Det är mot denna bakgrund punkterna 23 och 25 i domen i det ovannämnda målet Deutsche-See-Bestattungs-Genossenschaft ska förstås. I punkt 23 angav domstolen att undantaget från skatt ”skall tillämpas på all sjöfart för kommersiella ändamål”. I punkt 25 slog domstolen fast att det i direktiv 92/81 inte görs någon åtskillnad beroende på den aktuella sjöfartens syfte och att de snedvridningar av konkurrensen som bestämmelserna i nämnda direktiv syftar till att hindra, kan uppkomma oavsett vilken typ av handelssjöfart det rör sig om. Syftet med den resa som företas saknar således relevans för tillämpningen av skattebefrielsen, så länge det rör sig om sjöfart som innebär att tjänster tillhandahålls mot ersättning (domen i det ovannämnda målet Sea Fighter, punkt 17).
- 32 I det nationella målet, däremot, används inte Systeme Helmholtz medarbetares affärsresor till kunder eller handelsmässor – som genomförs med hjälp av företagets eget flygplan i dess affärsverksamhet, det vill säga för utvecklingen och försäljningen av elektroniska komponenter och programvara – direkt av företaget för att tillhandahålla flygtjänster mot ersättning.
- 33 Mot denna bakgrund ska den första frågan besvaras enligt följande. Artikel 14.1 b i direktiv 2003/96 ska tolkas så, att den skattebefrielse för flygbränslen som föreskrivs i denna bestämmelse inte kan beviljas ett sådant företag som det som är aktuellt i målet vid den nationella domstolen, som i sin affärsverksamhet använder sitt eget flygplan för att transportera sina medarbetare till kunder eller handelsmässor, i den mån som dessa transporter inte används direkt av detta företag för att tillhandahålla flygtjänster mot ersättning.

Den andra frågan

- 34 Den nationella domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida den skattebefrielse som föreskrivs i artikel 15.1 j i direktiv 2003/96 endast omfattar motorbränslen som används av företag som ägnar sig åt tillverkning, utveckling, testning och underhåll av luftfartyg eller om den även omfattar det motorbränsle som behövs för att ett flygplan ska kunna flyga till och från en anläggning för reparation och underhåll av flygplan.
- 35 I artikel 15.1 j i direktiv 2003/96 anges det att medlemsstaterna under tillsyn av skattemyndigheterna får tillämpa fullständig eller partiell skattebefrielse eller skattenedsättningar på motorbränslen som används för tillverkning, utveckling, testning och underhåll av luftfartyg och fartyg.
- 36 Vad för det första gäller lydelsen av denna bestämmelse, framgår det av formuleringen och särskilt av bruket av termerna "bei der" i den tyska versionen, "field" i den engelska versionen och "domaine" i den franska versionen, att den skattebefrielse som föreskrivs i artikel 15.1 j i direktiv 2003/96 är förbehållen användning av motorbränslen av de företag som ägnar sig åt precis de verksamheter som anges i bestämmelsen.
- 37 Vad för det andra gäller den allmänna systematiken i direktiv 2003/96, syftar den obligatoriska skattebefrielsen i artikel 14.1 b i direktivet till att gynna användningen av flygbränslen för luftfart med kommersiella ändamål. Artikel 15.1 j i nämnda direktiv föreskriver i gengäld en frivillig skattebefrielse som syftar till att gynna ett antal kommersiella verksamheter som flygplanstillverkare och anläggningar för reparation och underhåll av flygplan ägnar sig åt, vilket särskilt innefattar användningen av

motorbränsle på marken. Ingen av dessa verksamheter hör till det ordinarie verksamhetsområdet för företag aktiva inom luftfartssektorn.

- 38 Av detta följer att artikel 15.1 j i nämnda direktiv inte avser det motorbränsle som har förbrukats av ett luftfartyg för flygning till och från en anläggning för reparation och underhåll av flygplan.
- 39 Mot denna bakgrund ska den andra tolkningsfrågan besvaras enligt följande. Artikel 15.1 j i direktiv 2003/96 ska tolkas så, att motorbränsle som används för att flyga till och från en anläggning för reparation och underhåll av flygplan inte omfattas av tillämpningsområdet för denna bestämmelse.

Den tredje till den femte frågan

- 40 Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje till den femte frågan för att få klarhet i huruvida en med det yrkesmässiga nyttjandet proportionell skattebefrielse ska beviljas för det flygbränsle som förbrukas vid underhålls- eller träningsflygningar, vid blandad användning av ett flygplan för privata och yrkesmässiga ändamål, och, om denna fråga besvaras jakande, vilka kriterier och referensperioder som ska ligga till grund för beräkningen av respektive nyttjandeandel.
- 41 Med hänsyn till svaret på den första frågan saknas anledning att besvara dessa frågor.

Rättegångskostnader

- 42 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (fjärde avdelningen) följande:

- 1) **Artikel 14.1 b i rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet ska tolkas så, att den skattebefrielse för flygbränslen som föreskrivs i denna bestämmelse inte kan beviljas ett sådant företag som det som är aktuellt i målet vid den nationella domstolen, som i sin affärsverksamhet använder sitt eget flygplan för att transportera sina medarbetare till kunder eller handelsmässor, i den mån som dessa transporter inte används direkt av detta företag för att tillhandahålla flygtjänster mot ersättning.**

- 2) **Artikel 15.1 j i direktiv 2003/96 ska tolkas så, att motorbränsle som används för flygningar till och från en anläggning för reparation och underhåll av flygplan inte omfattas av tillämpningsområdet för denna bestämmelse.**

Underskrifter