

ARRÊT DE LA COUR (quatrième chambre)

1^{er} décembre 2011 *

Dans l'affaire C-79/10,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Bundesfinanzhof (Allemagne), par décision du 1^{er} décembre 2009, parvenue à la Cour le 11 février 2010, dans la procédure

Systeme Helmholtz GmbH

contre

Hauptzollamt Nürnberg,

LA COUR (quatrième chambre),

composée de M. J.-C. Bonichot, président de chambre, M^{me} A. Prechal (rapporteur),
M. L. Bay Larsen, M^{me} C. Toader et M. E. Jarašiūnas, juges,

* Langue de procédure: l'allemand.

avocat général: M^{me} E. Sharpston,
greffier: M^{me} K. Sztranc-Sławiczek, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 5 mai 2011,

considérant les observations présentées:

- pour Systeme Helmholtz GmbH, par M. G. Real, Wirtschaftsprüfer/Steuerberater,

- pour le Hauptzollamt Nürnberg, par M. S. Junker, Regierungsdirektor, et M. D. Jakobs, Prozessbevollmächtigter,

- pour le gouvernement français, par MM. G. de Bergues, B. Cabonat et M^{me} B. Beaupere-Manokha, en qualité d'agents,

- pour le gouvernement chypriote, par M^{me} E. Symeonidou, en qualité d'agent,

- pour la Commission européenne, par M. W. Mölls, en qualité d'agent,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

rend le présent

Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation des articles 11, paragraphe 3, 14, paragraphe 1, sous b), et 15, paragraphe 1, sous j), de la directive 2003/96/CE du Conseil, du 27 octobre 2003, restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO L 283, p. 51).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Systeme Helmholtz GmbH (ci-après «Systeme Helmholtz») au Hauptzollamt Nürnberg (autorité douanière de Nuremberg, ci-après le «Hauptzollamt») au sujet du refus de ce dernier de rembourser à Systeme Helmholtz la taxe sur les huiles minérales frappant le carburant destiné à un avion de cette société, au motif que cette dernière n'est pas une entreprise de transport aérien.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

- 3 Le vingt-troisième considérant de la directive 2003/96 est libellé comme suit:

«Compte tenu des obligations internationales existantes et de la préservation de la position compétitive des entreprises communautaires, il y a lieu de continuer d'exonérer les produits énergétiques fournis pour la navigation aérienne et la navigation

maritime autre que la navigation de plaisance privée, les États membres devant avoir la possibilité de limiter ces exonérations.»

4 L'article 11, paragraphe 3, de cette directive prévoit:

«En cas de consommation mixte, la taxe s'établit proportionnellement à chaque utilisation. Toutefois, lorsque la consommation professionnelle ou non professionnelle est négligeable, elle peut être considérée comme nulle.»

5 L'article 14, paragraphe 1, sous b), de ladite directive dispose:

«Outre les dispositions générales de la directive 92/12/CEE concernant les utilisations exonérées de produits imposables, et sans préjudice d'autres dispositions communautaires, les États membres exonèrent les produits suivants de la taxation, selon les conditions qu'ils fixent en vue d'assurer l'application correcte et claire de ces exonérations et d'empêcher la fraude, l'évasion ou les abus:

[...]

b) les produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation comme carburant ou combustible pour la navigation aérienne autre que l'aviation de tourisme privée.

Aux fins de la présente directive, on entend par 'aviation de tourisme privée' l'utilisation d'un aéronef par son propriétaire ou la personne physique ou morale

qui peut l'utiliser à la suite d'une location ou à un autre titre, à des fins autres que commerciales et, en particulier, autres que le transport de personnes ou de marchandises ou la prestation de services à titre onéreux ou pour les besoins des autorités publiques.

Les États membres peuvent limiter la portée de cette exonération aux fournitures de carburéacteur (code NC 2710 19 21)».

6 Aux termes de l'article 15, paragraphe 1, sous j), de la directive 2003/96:

«Sans préjudice d'autres dispositions communautaires, les États membres peuvent appliquer sous contrôle fiscal des exonérations totales ou partielles ou des réductions du niveau de taxation:

[...]

j) aux carburants utilisés dans le domaine de la fabrication, du développement, des essais et de l'entretien d'aéronefs ou de navires».

Le droit national

- 7 Les dispositions pertinentes sont celles de la loi relative à la taxe sur les huiles minérales (Mineralölsteuergesetz), du 21 décembre 1992 (BGBl. 1992 I, p. 2185), dans sa version applicable en 2004, année du litige (ci- après la «MinöStG»), et du règlement d'application de la taxe sur les huiles minérales (Mineralölsteuer-Durchführungsverordnung), du 15 septembre 1993 (BGBl. 1993 I, p. 1602), dans sa version applicable en 2004.
- 8 L'article 4 de la MinöStG prévoyait notamment:

«Exonérations, définitions

(1) Sous réserve des dispositions de l'article 12, les huiles minérales peuvent être utilisées en exonération de taxe

[...]

3. en tant que carburant aérien

a) par les entreprises de transport aérien pour le transport commercial de personnes et de biens ou la fourniture à titre onéreux de services,

b) dans les aéronefs des administrations et de la Bundeswehr pour les besoins du service ainsi que par les services de secours aériens aux fins de sauvetage.

Au sens de la présente loi, les carburants aériens sont l'essence d'aviation de la sous position 2710 0026 dont l'indice d'octane recherché n'est pas inférieur à la valeur 100, le carburéacteur type essence de la sous position 2710 0037 et le carburéacteur (type pétrole lampant) de la sous position 2710 0051 de la nomenclature combinée lorsqu'ils sont utilisés dans des aéronefs;

[...]»

9 L'article 12 de la MinöStG était libellé en ces termes:

«Autorisation

La personne qui

1. utilise ou vend (distribue) à autrui à des fins fiscalement favorisées ou
2. qui en tant qu'utilisateur ou distributeur entend introduire

a) dans un territoire hors du territoire soumis à la taxe sur la consommation de la Communauté européenne (États tiers) ou

b) dans un autre État membre de la Communauté européenne à des fins commerciales ou dans le cadre de la vente par correspondance

de l'huile minérale qui, en vertu de l'article 3, paragraphes 1 à 3, 5 et 7, de l'article 4 ou de l'article 32, paragraphes 1 et 2, bénéficie d'un allègement fiscal, doit en obtenir l'autorisation

[...]»

- ¹⁰ L'article 50, paragraphe 1, du règlement d'application de la taxe sur les huiles minérales, dans sa version applicable en 2004, disposait:

«Remboursement de la taxe pour les carburants aériens:

(1) Sur demande, la taxe sur les carburants aériens est remboursée en vertu de l'article 4, paragraphe 1, point 3, de la loi aux entreprises et organismes de transport aérien qui les ont achetés taxés dans le territoire fiscal et les ont utilisés pour des vols exonérés [...]»

Le litige au principal et les questions préjudicielles

- ¹¹ Systeme Helmholtz exploite une entreprise de développement et de distribution de composants électroniques et de logiciels. Elle est propriétaire d'un avion que son gérant utilise tant à des fins privées que pour effectuer des vols pour se rendre auprès d'autres sociétés et à des foires commerciales ainsi que pour effectuer des vols

d'entretien et de formation. Elle ne dispose pas de licence d'exploitation au sens de la loi sur la navigation aérienne allemande (Luftverkehrsgesetz), laquelle est obligatoire pour les entreprises de transport aérien en Allemagne.

- ¹² Systeme Helmholtz tenait un journal mensuel concernant l'utilisation de l'avion dans lequel la date, le trajet, la durée et l'objet du vol étaient consignés. Elle a demandé, le 16 décembre 2005, le remboursement de la taxe sur les huiles minérales pour une quantité totale de 2 358 litres d'essence d'aviation, correspondant à un montant de 1 700,12 euros, au titre de vols à des fins professionnelles effectués en 2004 en Allemagne, parmi lesquels figuraient également des vols aller et retour vers un chantier de maintenance aéronautique ainsi que des vols de formation.
- ¹³ Par décision du 9 février 2006, le Hauptzollamt a rejeté cette demande de remboursement au motif que Systeme Helmholtz n'était pas une entreprise de transport aérien.
- ¹⁴ Le Hauptzollamt ayant, par décision du 12 avril 2006, déclaré non fondée la réclamation formée par Systeme Helmholtz à l'encontre de ce refus de remboursement, cette dernière a introduit un recours devant le Finanzgericht München. Cette juridiction a jugé que, s'agissant des vols effectués à des fins professionnelles — à l'exception des vols d'entretien et de formation —, Systeme Helmholtz pouvait prétendre au remboursement de la taxe sur les huiles minérales, sur la base de l'article 14, paragraphe 1, sous b), premier alinéa, de la directive 2003/96. Selon le Finanzgericht München, une limitation de l'exonération aux entreprises de transports aériens ne peut être déduite de cette disposition. L'utilisation d'un avion dans le cadre du transport pour le propre compte de l'entreprise, afin de développer des affaires, poursuivrait un but commercial, de sorte que les conditions prévues par le droit communautaire pour bénéficier d'une exonération seraient réunies.

15 En revanche, en ce qui concerne les vols liés à l'entretien et aux vérifications des capacités de fonctionnement de l'appareil ainsi qu'à la formation, le Finanzgericht München a jugé que ceux-ci ne pouvaient bénéficier de l'allégement fiscal prévu par la directive 2003/96. Selon cette juridiction, en effet, l'article 15, paragraphe 1, sous j), de cette directive prévoit uniquement la possibilité d'un remboursement des carburants consommés à l'occasion de l'entretien de l'appareil. En outre, les vols d'entretien et de formation ne seraient pas des vols à des fins commerciales, car ceux-ci sont effectués tant pour des motifs privés que professionnels et ne présenteraient pas un lien direct avec les activités de l'entreprise. Il ne saurait non plus être question d'une répartition proportionnelle, dès lors que l'article 14, paragraphe 1, sous b), de la directive 2003/96 ne prévoit pas cette possibilité.

16 Systeme Helmholtz et le Hauptzollamt ont tous deux formé un recours en «Revision» contre ce jugement devant le Bundesfinanzhof, la première au motif que cette décision lui refuse l'exonération pour les vols d'entretien et de formation, et le second dans la mesure où cette même décision a exonéré Systeme Helmholtz de la taxe sur du carburant consommé dans le cadre de vols effectués par ladite société pour son propre compte.

17 C'est dans ce contexte que le Bundesfinanzhof a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) L'article 14, paragraphe 1, sous b), premier alinéa, de la directive 2003/96 [...] doit-il être interprété en ce sens que l'exclusion de l'aviation de tourisme privée du bénéfice de l'allégement fiscal signifie que l'exonération des produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation comme carburant pour la navigation aérienne ne peut être accordée qu'à des entreprises de transport aérien ou en ce sens que cette exonération s'étend à tous les carburants utilisés dans la navigation aérienne pour autant que l'avion soit utilisé à des fins professionnelles?

- 2) L'article 15, paragraphe 1, sous j), de la directive 2003/96 [...] doit-il être interprété en ce sens que cette disposition vise également les carburants dont un avion a besoin pour effectuer le vol aller et retour vers un chantier de maintenance aéronautique ou bien en ce sens que la possibilité d'allégement ne s'applique qu'aux entreprises dont l'objet social proprement dit est la fabrication, le développement, les essais et l'entretien d'aéronefs?

- 3) L'article 11, paragraphe 3, de la directive 2003/96 [...] doit-il être interprété en ce sens que, en cas d'utilisation d'un avion exploité aussi bien à des fins privées que professionnelles pour effectuer des vols d'entretien ou de formation, il y a lieu, en vertu de l'article 14, paragraphe 1, sous b), de la directive 2003/96 [...], d'accorder une exonération proportionnelle à l'utilisation professionnelle sur le carburant utilisé pour cet avion?

- 4) Dans le cas où il serait répondu par la négative à la troisième question: faut-il déduire de l'absence d'application de l'article 11, paragraphe 3, de la directive 2003/96 [...] dans le cadre de l'article 14, paragraphe 1, sous b), de la directive 2003/96 [...] que, en cas d'une utilisation mixte d'un avion à des fins privées et professionnelles, il n'y a pas lieu d'accorder une exonération aux vols d'entretien et de formation?

- 5) Dans le cas où il serait répondu par l'affirmative à la troisième question ou dans celui où une conséquence juridique analogue résulterait d'autres dispositions de la directive 2003/96 [...]: sur quels critères et sur quelles périodes de référence convient-il de se fonder pour déterminer la proportion respective d'utilisation, au sens de l'article 11, paragraphe 3, de la directive 2003/96 [...], en ce qui concerne les vols d'entretien ou de formation?»

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

- 18 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'exonération fiscale prévue à l'article 14, paragraphe 1, sous b), de la directive 2003/96 s'applique à une entreprise, telle que celle en cause au principal, dont l'objet social est étranger au secteur de la navigation aérienne et qui, afin de développer ses affaires, utilise un avion lui appartenant pour assurer les déplacements des membres de son personnel auprès de clients ou à destination de foires commerciales.
- 19 Afin de répondre à cette question, il convient de relever que les dispositions concernant les exonérations prévues par la directive 2003/96 doivent recevoir une interprétation autonome, fondée sur leur libellé et sur les finalités poursuivies par ladite directive (voir, en ce sens, arrêts du 1^{er} avril 2004, *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft*, C-389/02, Rec. p. I-3537, point 19; du 1^{er} mars 2007, *Jan De Nul*, C-391/05, Rec. p. I-1793, point 22, et du 11 novembre 2011, *Sea Fighter*, C-505/10, Rec. p. I-11089, point 14).
- 20 S'agissant, en premier lieu, des termes de l'article 14, paragraphe 1, sous b), de la directive 2003/96, son premier alinéa prévoit une exonération fiscale pour les «produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation comme carburant ou combustible pour la navigation aérienne autre que l'aviation de tourisme privée». Son deuxième alinéa définit, par la suite, la notion d'«aviation de tourisme privée», d'une manière négative, comme étant «l'utilisation d'un aéronef [...] à des fins autres que commerciales et, en

particulier, autres que le transport de personnes ou de marchandises ou la prestation de services à titre onéreux ou pour les besoins des autorités publiques».

- 21 Or, il ressort de l'expression «autres que le transport de personnes ou de marchandises ou la prestation de services à titre onéreux» que la navigation aérienne relevant du champ d'application de cette exonération vise des utilisations du carburant où l'aéronef sert directement à la prestation de services aériens à titre onéreux. Ainsi, la notion de «navigation» exige que la prestation de services à titre onéreux soit inhérente aux déplacements de l'aéronef (voir, en ce sens, arrêt *Sea Fighter*, précité, point 18).
- 22 Cette interprétation de l'article 14, paragraphe 1, sous b), de la directive 2003/96 est d'ailleurs corroborée par les travaux préparatoires. En effet, dans sa proposition de directive, qui a abouti à l'adoption de la directive 92/81/CEE du Conseil, du 19 octobre 1992, concernant l'harmonisation des structures des droits d'accises sur les huiles minérales (JO L 316, p. 12), la Commission européenne avait envisagé, par l'introduction d'une exonération de la taxe sur le carburant utilisé pour la navigation aérienne, d'«étendre à l'ensemble de l'aviation commerciale l'exonération actuellement appliquée au carburant utilisé pour les vols commerciaux internationaux» [COM(90) 434 final]. Selon la Commission, «[cela devait permettre] de traiter de la même façon le transport aérien entre deux points quelconques de la Communauté, ce qui [mettait] l'accent sur le décloisonnement du marché intérieur. Le carburant utilisé dans l'aviation privée [devait] être soumis à la taxe, comme [c'était déjà] généralement le cas». La Commission a donc distingué, aux fins de l'exonération fiscale pour le carburant utilisé pour la navigation aérienne, l'aviation commerciale de l'aviation privée.
- 23 En second lieu, il découle de la finalité de la directive 2003/96, selon laquelle les États membres taxent les produits énergétiques, que celle-ci ne vise pas à instaurer des exonérations de caractère général (voir, en ce sens, arrêt *Sea Fighter*, précité, point 21).

- 24 Par ailleurs, il ressort du vingt-troisième considérant de la directive 2003/96 que l'article 14, paragraphe 1, sous b), de celle-ci se fonde sur le respect des obligations internationales et sur la préservation de la position compétitive des entreprises communautaires.
- 25 Pour ce qui est des obligations internationales, ainsi que l'observe la Commission, cette référence concerne principalement les exonérations fiscales sur les produits énergétiques destinés à l'aviation civile dont bénéficient les compagnies aériennes sur la base de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 15, p. 296), ainsi que sur celle des accords bilatéraux internationaux de services aériens conclus entre l'Union européenne et/ou ses États membres et les États tiers et entre les États membres eux-mêmes.
- 26 Quant à la préservation de la position compétitive des entreprises communautaires, ainsi que l'observent le gouvernement chypriote et la Commission, la compétitivité à laquelle le vingt-troisième considérant de la directive 2003/96 fait allusion concerne principalement celle des compagnies aériennes de la Communauté par rapport à celle des États tiers. En effet, l'imposition d'une taxe sur le carburant utilisé pour les vols intracommunautaires ou internationaux effectués par les compagnies aériennes européennes réduirait la compétitivité de ces entreprises d'une façon significative par rapport aux entreprises de transport aérien d'États tiers.
- 27 Il résulte de ces considérations que les opérations de navigation aérienne effectuées par une entreprise telle que Systeme Helmholtz, consistant à transporter son personnel auprès de clients ou à destination de foires commerciales au moyen d'un avion lui appartenant, ne peuvent être assimilées à l'utilisation d'un aéronef à des fins commerciales, au sens et pour l'application de l'article 14, paragraphe 1, sous b), de la directive 2003/96, et ne relèvent donc pas de l'exonération fiscale pour le carburant utilisé pour la navigation aérienne prévue par cette disposition, dans la mesure où il s'agit d'opérations de navigation aérienne qui ne servent pas directement à la prestation d'un service aérien à titre onéreux.

- 28 Cette conclusion ne saurait être remise en cause par le fait qu'il existe une certaine divergence entre les différentes versions linguistiques de l'article 14, paragraphe 1, sous b), premier alinéa, de cette directive quant aux opérations de navigation aériennes exclues du bénéfice de l'exonération fiscale prévue par cette disposition. Tandis que de nombreuses versions linguistiques de cette disposition utilisent des termes qui paraissent renvoyer aux seules activités de loisirs, telles que les versions anglaise et française qui font référence à la notion d'«aviation de tourisme privée» («private pleasure-flying»), la version allemande de ladite directive utilise, à tout le moins dans le texte de la disposition elle-même, la notion d'«aviation privée non commerciale» («private nichtgewerbliche Luftfahrt») qui semble renvoyer à des activités non commerciales dans leur ensemble.
- 29 Toutefois, ces notions divergentes sont explicitement définies à l'article 14, paragraphe 1, sous b), deuxième alinéa, de la directive 2003/96 comme étant l'«utilisation d'un aéronef [...] à des fins autres que commerciales et, en particulier, autres que le transport de personnes ou de marchandises ou la prestation de services à titre onéreux ou pour les besoins des autorités publiques». Or, c'est au regard de cette définition qu'il convient d'interpréter la portée de l'exonération fiscale prévue à l'article 14, paragraphe 1, sous b), de la directive 2003/96.
- 30 Enfin, la conclusion figurant au point 27 du présent arrêt ne saurait être infirmée par les arrêts précités *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft* et *Jan De Nul*. En effet, dans ces affaires, le carburant pour lequel une exonération fiscale avait été sollicitée alimentait des navires qui servaient directement à la fourniture de services à titre onéreux. Ainsi, au point 28 de l'arrêt *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft*, précité, la Cour a jugé, s'agissant des opérations de *Deutsche-See-Bestattungs-Genossenschaft eG* consistant à organiser des funérailles en haute mer pour lesquelles elle utilisait trois navires aménagés à cet effet, qu'«il [n'était] pas contesté que [ces opérations] constituent des prestations de service à titre onéreux». Par ailleurs, au point 40 de l'arrêt *Jan De Nul*, précité, la Cour a précisé que les manœuvres effectuées par une drague porteuse au cours des opérations d'aspiration et de déversement

de matériaux, c'est-à-dire les déplacements inhérents à l'exécution des activités de dragage, entraînent dans le champ d'application de la notion de «navigation», au sens de l'article 8, paragraphe 1, sous c), premier alinéa, de la directive 92/81.

- ³¹ C'est dans ce contexte qu'il convient de comprendre le point 23 de l'arrêt *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft*, précité, dans lequel la Cour a jugé que «toute opération de navigation à des fins commerciales entre dans le champ d'application de l'exonération», ainsi que le point 25 dudit arrêt aux termes duquel la Cour a précisé que la directive 92/81 ne comporte aucune distinction quant à l'objet de la navigation visée et que les distorsions de concurrence que les dispositions de ladite directive visent à éviter peuvent survenir quel que soit le type de navigation commerciale qui est en cause. Ainsi, l'objet du trajet effectué est dépourvu de pertinence aux fins de l'application de l'exonération fiscale lorsque la navigation comporte une prestation de services à titre onéreux (arrêt *Sea Fighter*, précité, point 17).
- ³² En revanche, dans l'affaire au principal, les déplacements professionnels des membres du personnel de *Systeme Helmholtz*, au moyen de l'avion appartenant à cette société, pour se rendre chez des clients et à des foires commerciales afin de développer ses affaires, soit le développement et la distribution de composants électroniques et de logiciels, ne servent pas directement à la prestation de services aériens à titre onéreux par cette entreprise.
- ³³ Dès lors, il convient de répondre à la première question que l'article 14, paragraphe 1, sous b), de la directive 2003/96 doit être interprété en ce sens que l'exonération de la taxe sur le carburant utilisé pour la navigation aérienne prévue par cette disposition ne peut bénéficier à une entreprise, telle que celle en cause au principal, qui, afin de développer ses affaires, utilise un avion lui appartenant pour assurer les déplacements des membres de son personnel auprès de clients ou à destination de foires commerciales, dans la mesure où ces déplacements ne servent pas directement à la prestation de services aériens à titre onéreux par cette entreprise.

Sur la deuxième question

- 34 Par sa deuxième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'exonération fiscale prévue à l'article 15, paragraphe 1, sous j), de la directive 2003/96 s'applique exclusivement aux carburants utilisés par des entreprises se livrant à la fabrication, le développement, les essais et l'entretien d'aéronefs ou si cette exonération vise également les carburants dont un avion a besoin pour effectuer les vols aller et retour vers un chantier de maintenance aéronautique.
- 35 L'article 15, paragraphe 1, sous j), de la directive 2003/96 dispose que les États membres peuvent appliquer sous contrôle fiscal des exonérations totales ou partielles ou des réductions du niveau de taxation aux carburants utilisés dans le domaine de la fabrication, du développement, des essais et de l'entretien d'aéronefs ou de navires.
- 36 S'agissant, en premier lieu, du libellé de cette disposition, il ressort de sa formulation et, notamment, de l'emploi des termes «bei der» dans la version allemande, de «field» dans la version anglaise et de «domaine» dans la version française de celle-ci, que le bénéfice de l'exonération fiscale prévue à l'article 15, paragraphe 1, sous j), de la directive 2003/96 est réservé aux usages de carburant par les entreprises se livrant précisément aux activités y mentionnées.
- 37 S'agissant, en second lieu, de l'économie générale de la directive 2003/96, si l'exonération obligatoire de l'article 14, paragraphe 1, sous b), de cette directive vise à encourager fiscalement les utilisations de carburant pour la navigation aérienne à des fins commerciales, en revanche l'article 15, paragraphe 1, sous j), de ladite directive prévoit une exonération facultative qui vise à encourager spécifiquement un certain nombre d'activités commerciales auxquelles se livrent les constructeurs d'avion et les chantiers de maintenance aéronautique impliquant, notamment, la consommation

de carburant au sol et dont aucune ne relève du domaine d'activités habituel des entreprises actives dans le secteur de la navigation aérienne.

- 38 Il en résulte que l'article 15, paragraphe 1, sous j), de ladite directive ne vise pas les carburants qui ont été consommés par un aéronef pour effectuer des vols aller et retour vers un chantier de maintenance aéronautique.
- 39 Dès lors, il convient de répondre à la deuxième question préjudicielle que l'article 15, paragraphe 1, sous j), de la directive 2003/96 doit être interprété en ce sens que les carburants utilisés pour effectuer des vols aller et retour vers un chantier de maintenance aéronautique ne relèvent pas du champ d'application de cette disposition.

Sur les troisième à cinquième questions

- 40 Par ses troisième à cinquième questions, la juridiction de renvoi cherche à savoir, en substance, si, dans le cas d'une utilisation mixte d'un aéronef à des fins privées et professionnelles, il y a lieu d'accorder une exonération proportionnelle à l'utilisation professionnelle sur le carburant utilisé pour effectuer des vols d'entretien ou de formation et, dans l'affirmative, sur quels critères et sur quelles périodes de référence il conviendrait de se fonder pour déterminer la proportion respective d'utilisation.
- 41 Compte tenu de la réponse apportée à la première question, il n'y a pas lieu de répondre à ces questions préjudicielles.

Sur les dépens

- ⁴² La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (quatrième chambre) dit pour droit:

- 1) **L'article 14, paragraphe 1, sous b), de la directive 2003/96/CE du Conseil, du 27 octobre 2003, restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, doit être interprété en ce sens que l'exonération de la taxe sur le carburant utilisé pour la navigation aérienne prévue par cette disposition ne peut bénéficier à une entreprise, telle que celle en cause au principal, qui, afin de développer ses affaires, utilise un avion lui appartenant pour assurer les déplacements des membres de son personnel auprès de clients ou à destination de foires commerciales, dans la mesure où ces déplacements ne servent pas directement à la prestation de services aériens à titre onéreux par cette entreprise.**

- 2) **L'article 15, paragraphe 1, sous j), de la directive 2003/96 doit être interprété en ce sens que les carburants utilisés pour effectuer des vols aller et retour vers un chantier de maintenance aéronautique ne relèvent pas du champ d'application de cette disposition.**

Signatures