JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
GEORGES COSMAS
11 päivänä toukokuuta 2000 *

I Johdanto

1. Esillä olevassa asiassa Tribunal de première instance de Liège (Belgia) on esittänyt ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimelle ennakkoratkaisukysymyksiä, jotka koskevat lentokoneella toteutettavia kansainvälisiä henkilökuljetuksia harjoittavien yritysten vapauttamista arvonlisäverosta ja sitä, että linja-autolla toteutettavia kansainvälisiä henkilökuljetuksia ei vapauteta arvonlisäverosta. Nämä kysymykset koskevat erityisesti sitä, missä määrin viimeksi mainittujen yritysten verottaminen loukkaa yhdenvertaisen kohtelun periaatetta ja syrjintäkiellon periaatetta ja missä määrin lentoliikennettä harjoittavien yritysten vapauttaminen verosta on näille yrityksille myönnettyä EY:n perustamissopimuksen 92 artiklassa (josta on muutettuna tullut EY 87 artikla) kiellettyä valtiontukea.

II Asiaa koskevat oikeussäännöt

A *Yhteisön oikeussäännöt*

2. Kuudennella neuvoston direktiivillä 77/388/ETY [1] säädetään "yhtäläisten kilpailuedellytysten ylläpitämiseksi" arvonlisäverovelvollisuudesta, joka koskee verollisia liiketoimia, joita ei ole vapautettu arvonlisäverosta tämän direktiivin poikkeussäännöksen nojalla. [2] Kuudennen direktiivin 2 artiklan ensimmäisen kohdan mukaan arvonlisäveroa on kannettava verovelvollisen tässä ominaisuudessaan suorittamasta vastikkeellisesta tavaroiden luovutuksesta ja palvelujen suorituksesta. Vapautukset arvonlisäverovelvollisuudesta, joista säädetään kuudennen direktiivin 13 artiklassa ja sitä seuraavissa artikloissa, ovat poikkeuksia tästä pääperiaatteesta. [3] Poikkeussäännöksiä on luettava kuudennen direktiivin taustalla olevien verotuksen yleisluonteisuuden ja neutraalisuuden periaatteiden valossa. [4]

3. Kuudennen direktiivin XVI osastoon kuuluvassa 28 artiklassa annetaan tiettyjä siirtymäsäännöksiä, joissa sallitaan se, että jäsenvaltiot jatkavat tiettyjen liiketoimien vapauttamista, vaikka lopullisena tavoitteena on niiden poistaminen. Direktiivin 28 artiklan 3 kohdan b alakohdassa säädetään, että jäsenvaltiot voivat 4 kohdassa

* Alkuperäinen kieli: kreikka

1 — Jäsenvaltioiden liikevaihtoverolainsäädännön yhdenmukaistamisesta — yhteinen arvonlisäverojärjestelmä: yhdenmukainen määräytymisperuste — 17 päivänä toukokuuta 1977 annettu neuvoston direktiivi 77/388/ETY (EYVL L 145, s. 1).

2 — Ks. asia 73/85, Kerrutt, tuomio 8.7.1986 (Kok. 1986, s. 2219, 14 ja 17 kohta).

3 — Koska nämä poikkeukset ovat poikkeuksia pääperiaatteesta, niitä tulkitaan suppeasti: ks. mm. asia 348/87, Stichting Uitvoering Financiële Acties, tuomio 15.6.1989 (Kok. 1989, s. 1737, 13 kohta) ja asia C-453/93, Bulthuis-Griffioen, tuomio 11.8.1995 (Kok. 1995, s. I-2341, 19 kohta).

4 — Ks. julkisasiamies Tesauron asiassa C-35/90, komissio v. Espanja, tuomio 17.10.1991 (Kok. 1991, s. I-5073) antaman ratkaisuehdotuksen 5 kohta.

tarkoitettuna siirtymäkautena [5] "jatkaa liitteessä F lueteltujen liiketoimien vapauttamista jäsenvaltiossa voimassa olevin edellytyksin". Toisin sanoen tällä säännöksellä hyväksytään kuudetta direktiiviä edeltäneen järjestelmän säilyttäminen jäsenvaltioiden niin halutessa. [6]

4. Kuudennen direktiivin 28 artiklan 4 kohdassa säädetään seuraavaa: "Siirtymäkausi säädetään aluksi viideksi vuodeksi 1 päivästä tammikuuta 1978. Viimeistään kuusi kuukautta ennen tämän kauden päättymistä ja tarvittaessa tämän jälkeenkin neuvosto tarkistaa komission kertomuksen perusteella tilanteen 3 kohdassa lueteltujen poikkeusten osalta ja päättää yksimielisesti komission ehdotuksesta tiettyjen tai kaikkien näiden poikkeuksien mahdollisesta lakkauttamisesta."

5. Lisäksi kuudennen direktiivin liite F sisältää otsikkonsa mukaisesti luettelon 28 artiklan 3 kohdan b alakohdassa tarkoitetuista liiketoimista ja sen 17 kohdassa mainitaan "henkilökuljetukset" ja niistä säädetään seuraavaa: "matkustajien mukanaan kuljettamien tavaroiden, kuten matkatavaroiden tai moottoriajoneuvojen, kuljetukset ja henkilökuljetukseen liittyvien palvelujen suoritukset voidaan vapauttaa ainoastaan, jos näiden henkilöiden kuljetus on vapautettu". [7]

B *Kansalliset oikeussäännöt*

6. Belgiassa kuudennen direktiivin säännökset on täytäntöönpantu kansallisessa oikeusjärjestyksessä arvonlisäverolailla.

7. Arvonlisäveron verokannasta ja eri tavaroihin ja palveluihin sovellettavista verokannoista 20.7.1970 tehdyn kuninkaan päätöksen nro 20 1 §:n 1 momentissa säädetään, että arvonlisäveron verokanta on tämän päätöksen liitteenä olevassa taulukossa A mainittujen tavaroiden ja palveluiden osalta 6 prosenttia.

5 — Yhteisöjen tuomioistuin on tulkinnut kuudennen direktiivin 28 artiklaa toistuvasti ja todennut selvästi, että tämän artiklan 4 kohdassa tarkoitetun määräajan päättyminen ei sellaisenaan poista mahdollisuutta säilyttää olemassa olevat vapautukset; ks. tältä osin edellä alaviitteessä 4 mainittu asia komissio v. Espanja, tuomion 9 kohta; asia C-74/91, komissio v. Saksa, tuomio 27.10.1992 (Kok. 1992, s. I-5437, 3 kohta) ja asia C-331/94, komissio v. Kreikka, tuomio 23.5.1996 (Kok. 1996, s. I-2675, 14 kohta).

6 — Ks. asia C-408/95, Eurotunnel ym., tuomio 11.11.1997 (Kok. 1997, s. I-6315, 57 kohta).

7 — Komissio teki 5.11.1992 neuvostolle ehdotuksen direktiiviksi, jolla muutetaan henkilökuljetuksiin sovellettavaa arvonlisäverojärjestelmää (KOM(92) 416 lopullinen, EYVL C 307, s. 11), joka ei johtanut direktiivin antamiseen ja joka lopulta peruutettiin siksi, että koska neuvosto ei ilmoittanut kantaansa, ehdotus ei ollut enää ajankohtainen, kuten komissio itsekin totesi (EYVL C 2, 4.1.1997, s. 2).

8. Taulukossa A otsikolla XXV "Kuljetukset" mainitaan seuraavat:

"Henkilökuljetukset sekä rekisteröimättömien matkatavaroiden ja matkustajien seurassa olevien eläinten kuljetukset".

9. Arvonlisäverolain 41 §:n 1 momentin 1 kohdassa säädetään, että arvonlisäverosta vapautetaan henkilökuljetukset meritse; kansainväliset henkilökuljetukset ilmateitse; tässä 1 kohdassa tarkoitettujen kuljetusten matkustajien mukanaan kuljettamien matkatavaroiden ja moottoriajoneuvojen kuljetukset.

III Tosiseikat

10. Pääasian kantaja Idéal tourisme -niminen osakeyhtiö (jäljempänä Idéal tourisme), jonka kotipaikka on Liège, harjoittaa linja-autolla toteutettavia kansainvälisiä henkilökuljetuksia.

11. Idéal tourisme viittasi Belgian veroviranomaiselle lähettämässään 11.7.1997 päivätyssä kirjeessä vuoden 1997 kesäkuuta koskevaan arvonlisäveron kuukausi-ilmoitukseensa ja katsoi, että sen linja-autolla toteutettavien kansainvälisten henkilökuljetusten Belgiassa toteuttamia osia on verotettava 0 prosentin verokannan mukaan.

12. Tässä kirjeessä Idéal tourisme katsoi, että Belgian lainsäädäntö, jonka mukaan linja-autolla toteutettavien henkilökuljetusten Belgiassa toteutetuista osista on maksettava 6 prosentin suuruinen arvonlisävero,[8] kun taas lentokoneella toteutettavat henkilökuljetukset on vapautettu arvonlisäverosta, johtaa siihen, että matkailuun käytettävien linja-autojen omistajia syrjitään arvonlisäveron suhteen yhdenvertaisuusperiaatteen vastaisesti verrattuna lentoyhtiöihin. Idéal tourismen mukaan lentokoneella toteutettavia henkilökuljetuksia suosiva arvonlisäverojärjestelmä merkitsee lisäksi EY:n perustamissopimuksen 92 artiklassa ja sitä seuraavissa artikloissa tarkoitettua sisämarkkinoille soveltumatonta valtiontukea.

13. Liègen arvonlisäveron valvontatoimisto vaati 10.10.1997 päivätyllä kirjeellä Idéal tourismea maksamaan arvonlisäveroa 554 845 Belgian frangin (BEF) ja sakkoa 55 000 BEF:n määrän.

14. Idéal tourisme valtuutti 27.10.1997 päivätyllä kirjeellä arvonlisäveron valvon-

8 — Kuljetusten muissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa toteutetuista osista on maksettava arvonlisävero, jonka suuruus vaihtelee jäsenvaltiosta toiseen.

tatoimiston nostamaan vaaditut määrät sen arvonlisäverotililtä, mutta ilmoitti samalla olevansa eri mieltä tästä maksuvaatimuksesta ja vaati kyseistä toimistoa maksamaan nämä määrät sille takaisin.

15. Koska verohallinto ei palauttanut sille näitä määriä, Idéal tourisme nosti kanteen tästä kieltäytymisestä 16.1.1998.

16. Arvonlisäveron valvontatoimisto ilmoitti Idéal tourismelle 26.1.1998, että riidanalaiset määrät oli maksettu sille takaisin.

17. Idéal tourismelle osoitettiin samansuuruisia määriä koskeva maksuvaatimus 18.2.1998.

18. Idéal tourisme nosti 22.4.1998 tästä maksuvaatimuksesta kanteen, joka perustuu samoihin väitteisiin kuin tammikuussa 1998 nostettu palautusta koskeva kanne.

19. Kanteensa tueksi Idéal tourisme esitti kaksi yhteisön oikeuteen perustuvaa väitettä, joista ensimmäinen koski yhdenvertaisuusperiaatteen loukkaamista ja toinen EY:n perustamissopimuksen valtiontukia koskevien määräysten rikkomista.

IV Ennakkoratkaisukysymykset

20. Ratkaistakseen käsiteltäväkseen saatetun riita-asian kansallinen tuomioistuin on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Onko direktiivin 77/388/ETY ja erityisesti sen 12 artiklan 3 kohdan ja 28 artiklan 3 kohdan b alakohdan perusteella mahdollista, että jäsenvaltiot syrjivät henkilöliikennettä harjoittavia linja-autoyhtiöitä yhteisön oikeuden mukaisten yhdenvertaisen kohtelun periaatteen ja syrjintäkiellon periaatteen vastaisesti?

2) Voiko sellainen arvonlisäverojärjestelmä, jolla suositaan käsiteltävänä olevassa asiassa kyseessä olevan järjestelmän tavoin tiettyä

taloudellisen toiminnan alaa, merkitä Rooman sopimuksen 92 artiklassa tarkoitettua valtiontukea, vaikka tällaisella järjestelmällä ei suojata yksinomaan kyseisen jäsenvaltion teollisuutta?"

V Vastaukset ennakkoratkaisukysymyksiin

A *Ennakkoratkaisukysymysten tutkittavaksi ottaminen*

21. Belgian hallitus epäilee sitä, että pääasian oikeusriita olisi todellinen. Sen mukaan vaikka kysymykset, joita Idéal tourisme on ehdottanut esitettäväksi yhteisöjen tuomioistuimelle, eivät ole täysin hypoteettisia, niiden ainoana tavoitteena on kuitenkin saavuttaa tulos, jota ei ole vielä voitu saavuttaa lainsäädäntötoimin. [9]

22. Idéal tourisme korostaa, että pääasiassa ei ole mitään keinotekoista. Sen mielestä on ilmiselvää, että asianosaiset ovat eri mieltä tietyistä tärkeistä kysymyksistä ja että asiakirjoista ilmenee selvästi, että Idéal tourisme ei ole ollut samaa mieltä Belgian tasavallan kanssa ennakkoratkaisukysymyksen esittämisestä yhteisöjen tuomioistuimelle.

23. Kansallisen tuomioistuimen mukaan Idéal tourismen kantaa voidaan puolustaa, eikä sen voida epäillä luoneen tätä riitaasiaa tyhjästä voidakseen esittää yhteisöjen tuomioistuimelle kysymyksiä, joiden esittämisen tarpeellisuuden arviointi ja muotoileminen kuuluu kansallisen tuomioistuimen harkintavaltaan.

24. Kuten ennakkoratkaisupyynnöstä selvästi ilmenee, Idéal tourismen nostama kanne koskee sen maksaman arvonlisäveron palauttamista eli sen itsensä vapauttamista arvonlisäverovelvollisuudesta.

25. Ensimmäisen ennakkoratkaisukysymyksen osalta katson, että kansalliselle tuomioistuimelle voidaan antaa tiettyjä yhteisön oikeuden tulkintaohjeita, kun otetaan huomioon sen toimittamat tiedot ja erityisesti ennakkoratkaisupyynnön perustelut. [10] Tulkintakysymyksiin annettava vastaus on objektiivisesti tarkastellen tar-

9 — Belgian hallitus pohtii myös, voiko yhteisöjen tuomioistuin ratkaistessaan ennakkoratkaisupyyntöä, joka perustuu vahvasti pääasian taustalla oleviin tosiseikkoihin ja oikeudellisiin seikkoihin, ilmaista kantansa tiettyjen sellaisten yhteisön oikeuden määräysten ja säännösten tulkinnasta, joilla rajoitetaan yhteisön lainsäätäjän toimivaltaa antaa säädöksiä tällä alalla tai jopa poistetaan se kokonaan.

10 — Ks. mm. asia 35/85, Tissier, tuomio 20.3.1986 (Kok. 1986, s. 1207, 9 kohta) ja asia C-250/91, Hewlett Packard France, tuomio 1.4.1993 (Kok. 1993, s. I-1819, 9 kohta).

peen kansallisen tuomioistuimen käsiteltävänä olevan riita-asian ratkaisemiseksi. [11]

26. Kun huomioon otetaan kansallisen tuomioistuimen käsiteltävänä olevan riita-asian kohde, katson kuitenkin, ettei ole tarpeen vastata toiseen kysymykseen. Idéal tourisme pyrkii kanteellaan saamaan takaisin maksamansa arvonlisäveron eikä siihen, että Belgian veroviranomainen määrättäisiin lopettamaan tuen myöntäminen lentoyhtiöille arvonlisäverovapautusten muodossa tai että tukea saaneet lentoyhtiöt määrättäisiin maksamaan takaisin verottajalle riidanalainen EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan (josta on tullut EY 88 artiklan 3 kohta) vastaisesti myönnetty tuki, missä tapauksessa tämän kysymyksen muotoilu olisi perusteltu ja yhteisöjen tuomioistuimen vastaus olisi tarpeen pääasian ratkaisemiseksi [12]. Päädyn tähän johtopäätökseen ilman, että minun olisi otettava kantaa siihen, onko lentoyhtiöiden vapauttaminen arvonlisäverovelvollisuudesta valtiontukea, koska tätä kysymystä ei edellä mainitusta syystä ole tutkittava.

27. Tämän vuoksi se, että yhteisöjen tuomioistuin vastaisi toiseen jäsenvaltion tuomioistuimen esittämään kysymykseen, muuttaisi huomattavasti yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntöä, koska se toteaisi tällöin, että ennakkoratkaisukysymykset otetaan tutkittaviksi, ja vastaisi niihin, vaikka näillä kysymyksillä ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän riita-asian ratkaisemiseen, kuten edellä totesin, ja ne on esitetty tämän riita-asian *yhteydessä* (kansallisessa tuomioistuimessa) ja ne koskevat oikeustieteessä tai oikeuskäytännössä jonkin verran käsiteltyä ongelmaa, jonka ratkaisu ei kuitenkaan missään tapauksessa ole tarpeen pääasian ratkaisemiseksi.

11 — Yhteisöjen tuomioistuin on korostanut useaan otteeseen (ks. erityisesti asia 244/80, Foglia, tuomio 16.12.1981, Kok. 1981, s. 3045, Kok. Ep. VI, s. 251, 18—21 kohta), että EY:n perustamissopimuksen 177 artiklassa (josta on tullut EY 234 artikla) yhteisöjen tuomioistuimen tehtäväksi ei anneta muodostaa lausuntoja yleisistä tai hypoteettisista kysymyksistä vaan vaikuttaa oikeudenkäyttöön jäsenvaltioissa. Yhteisöjen tuomioistuin tukeutuu sille esitettyihin asiaa koskeviin tosiseikkoihin ja oikeudellisiin seikkoihin sekä kansallisen tuomioistuimen pääasiassa kohtaamien ongelmien esittelyyn ja tutkii, onko yhteisön oikeuden säännösten tulkinta todella tarpeen ja onko sillä merkitystä kansallisen tuomioistuimen käsiteltävänä olevan asian ratkaisemisen kannalta vai onko nämä kysymykset esitetty sellaisessa riita-asiassa, jonka asianosaiset ovat nostaneet saadakseen yhteisöjen tuomioistuimen ottamaan kantaa tiettyihin yhteisön oikeutta koskeviin kysymyksiin, jotka eivät ole objektiivisesti tarkastellen tarpeen asian ratkaisemiseksi (ks. em. asia Foglia, tuomion 18 kohta; asia C-231/89, Gmurzynska-Bscher, tuomio 8.11.1990, Kok. 1990, s. I-4003, 23 kohta; asia C-437/97, EKW et Wein & Co., tuomio 9.3.2000, Kok. 2000, s. I-1157, 52 kohta). Yhteisöjen tuomioistuin voi jättää tutkimatta kansallisen tuomioistuimen esittämän pyynnön ainoastaan poikkeuksellisissa tilanteissa, jos on ilmeistä, että kansallisen tuomioistuimen pyytämällä yhteisön oikeussäännön tulkitsemisella tai pätevyyden tutkimisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian kohteeseen (ks. mm. asia 126/80, Salonia, tuomio 16.6.1981, Kok. 1981, s. 1563, Kok. Ep. VI, s. 133, 6 kohta ja asia C-368/89, Crispoltoni, tuomio 11.7.1991, Kok. 1991, s. I-3695, 11 kohta).

12 — Totean, että yhteisöjen tuomioistuin totesi edellä alaviitteessä 11 mainitussa asiassa EKW ja Wein ym. annetun tuomion 53 kohdassa, ettei ole tarpeen vastata kysymykseen siitä, onko vapautus juomaveron maksamisesta silloin, kun on kyse viinin suoramyynnistä kuluttajalle, yhteisön oikeuden kanssa ristiriidassa olevaa valtiontukea. Tässä asiassa yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että esitetyllä kysymyksellä ei ollut merkitystä ratkaistaessa kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävänä olevia asioita, jotka koskivat sitä, onko tietyillä yrityksillä velvollisuus maksaa juomaveroa juomien ja jäätelön vastikkeellisesta toimittamisesta, eivätkä sitä, onko vapauttaminen tällaisen veron maksamisesta perustamissopimuksen kanssa ristiriidassa olevaa valtiontukea silloin, kun on kyse viinin suoramyynnistä tuotantopaikalla.

B *Ensimmäinen kysymys*

28. Ensimmäisellä kysymyksellään kansallinen tuomioistuin pyrkii selvittämään, sallitaanko kuudennessa direktiivissä ja erityisesti sen 28 artiklan 3 kohdan b alakohdassa se, että jäsenvaltiot kohtelevat linja-autolla toteutettavia kansainvälisiä henkilökuljetuksia harjoittavia yrityksiä epäyhdenvertaisesti, ja onko tämä syrjintä ristiriidassa yhteisön oikeuteen kuuluvien yhdenvertaisen kohtelun ja syrjimättömyyden periaatteiden kanssa.

29. Pääasian tosiseikoista ilmenee, että vastaus tähän kysymykseen on pääasian ratkaisemiseksi tarpeen ainoastaan siltä osin kuin on ratkaistu kysymys siitä, onko vapautus mahdollista ulottaa koskemaan linja-autolla toteutettavia henkilökuljetuksia harjoittavia yrityksiä. Mielestäni ratkaisu tähän kysymykseen ilmenee kuudennen direktiivin 28 artiklan 3 kohdan b alakohdan tulkinnasta ilman, että on tutkittava kansallisen tuomioistuimen esittämää kysymystä.

30. Kuudennen direktiivin 28 artiklan 3 kohdan b alakohdan sanamuoto on selkeä. Tämän säännöksen mukaan jäsenvaltiot saavat jatkaa samoilla edellytyksillä tiettyjen sellaisten arvonlisäverovapautusten soveltamista, joista säädetään tämän jäsenvaltion lainsäädännössä ennen kuudennen direktiivin voimantuloa, mutta eivät saa ottaa käyttöön uusia vapautuksia. [13] Tämä pätee kuitenkin ainoastaan, jos molemmat seuraavista edellytyksistä, joiden perusteella määräytyy se, onko kansallinen lainsäädäntö kuudennen direktiivin mukainen, täyttyvät: se, että riidanalainen aiempi lainsäädäntö pidetään voimassa sellaisena kuin se oli kuudennen direktiivin tullessa voimaan, ja se, ettei tätä lainsäädäntöä muuteta 28 artiklan 3 kohdassa myönnetyn poikkeuksen vastaisesti. Niiden vapautusten soveltamisalaa, jotka olivat olemassa kuudennen direktiivin tullessa voimaan, ei ole mahdollista laajentaa, eikä uusista vapautuksista voida säätää kuudennen direktiivin voimaantulon jälkeen, [14] eikä myöskään ottaa uudelleen käyttöön vapautuksia, jotka olivat olemassa ennen kuin tietyt palvelut säädettiin arvonlisäveron alaisiksi kuudennella direktiivillä. [15]

31. Katson lisäksi, että kuudennen direktiivin 28 artiklan 3 kohdan b alakohta ja

13 — Ks. edellä alaviitteessä 2 mainittu asia Kerrutt, tuomion 17 kohta sekä julkisasiamies Tesauron edellä alaviitteessä 4 mainitussa asiassa komissio vastaan Espanja antaman ratkaisuehdotuksen 4 kohta.
Yhteisöjen tuomioistuin on vahvistanut, että kuudennen direktiivin 17 artiklan 6 kohdassa jäsenvaltioille myönnetty mahdollisuus pitää voimassa arvonlisäveron vähentämisoikeuden poistamista koskeva lainsäädäntönsä on olemassa siihen asti, kunnes neuvosto antaa tässä artiklassa tarkoitetut säännökset; ks. mm. asia C-305/97, Royscot ym., tuomio 5.10.1999 (Kok. 1999, s. I-6671, 29 ja 30 kohta); asia C-43/96, komissio v. Ranska, tuomio 18.6.1998 (Kok. 1998, s. I-3903, 16—19 kohta) ja julkisasiamies Jabobsin tässä asiassa antaman ratkaisuehdotuksen 20 ja 21 kohta sekä julkisasiamies Cosmasin yhdistetyissä asioissa C-177/99 ja C-181/99, Ampafrance ja Sanofi Synthelabo (asioiden käsittely kesken), antaman ratkaisuehdotuksen 24 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

14 — Ks. mm. edellä alaviitteessä 2 mainittu asia Kerrutt, tuomion 17 kohta ja asia C-136/97, Norbury Developments, tuomio 29.4.1999 (Kok. 1999, s. I-2491, 19 ja 20 kohta), joissa yhteisöjen tuomioistuin korosti, että tällä säännöksellä ei estetä kuudennen direktiivin tullessa voimaan olemassa olevien vapautusten vähentämistä, koska vapautusten poistaminen on kuudennen direktiivin mukaista (20 kohta), sekä edellä alaviitteessä 4 mainittu asia komissio v. Saksa, tuomion 15 kohta.

15 — Ks. edellä alaviitteessä 4 mainittu asia komissio vastaan Espanja, tuomion 6—9 kohta, ja edellä alaviitteessä 5 mainittu asia komissio vastaan Saksa, tuomion 15 kohta.

liitteen F 17 kohta yhdessä tarkasteltuina eivät ole yhdenvertaisen kohtelun periaatteen ja syrjimättömyysperiaatteen vastaisia. Vaikka sen, että jäsenvaltio soveltaa tai pitää voimassa tiettyjä olemassa olevia säännöksiä, katsottaisiin sisältävän syrjintää, tämän ei voida katsoa johtuvan kuudennesta direktiivistä, eikä ole lainkaan mahdollista laajentaa olemassa olevien vapautusten soveltamisalaa.

32. Kun huomioon otetaan edellä esitetyt seikat, kantani on seuraava: jos lentoyhtiöiden henkilökuljetuksia koskevan voimassa olevan arvonlisäverovapautusten järjestelmän soveltamisalaa olisi kuudennen direktiivin voimaantulon jälkeen laajennettu linja-autoliikennettä harjoittaviin yhtiöihin, tämä laajentaminen olisi ollut 28 artiklan 3 kohdan vastaista, koska tämä olisi aiheuttanut vääristymiä tiettyjen sellaisten jäsenvaltioiden [16] haitaksi, jotka tämän siirtymäsäännöksen mukaisesti ovat jättäneet lainsäädäntönsä sellaiseksi kuin se oli kuudennen direktiivin tullessa voimaan eivätkä ole laajentaneet tuolloin voimassa olleiden arvonlisäverovapautusten soveltamisalaa. Lopuksi tällainen seuraus olisi kuudennen direktiivin säännösten yhdenmukaista soveltamista koskevan vaatimuksen vastainen, [17] koska se vaarantaisi tavoitteen sellaisten markkinoiden toteuttamisesta, joilla vallitsee terve kilpailu.

33. Näin ollen käsiteltävänä olevassa asiassa kuudennen direktiivin 28 artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaista ei missään tapauksessa ole se, että Belgian kuningaskunnan kaltainen jäsenvaltio laajentaa lentoyhtiöille myönnetyn vapautuksen soveltamisalaa kuudennen direktiivin voimaantulon jälkeen linja-autoliikennettä harjoittaviin yhtiöihin.

34. Yhteisöjen tuomioistuimen ei näin ollen tarvitse tutkia kysymystä siitä, suositaanko lentoyhtiöitä linja-autoliikennettä harjoittavien yhtiöiden kustannuksella, sillä vastauksella ei ole missään tapauksessa merkitystä asian ratkaisemisen kannalta, kuten olen edellä todennut.

16 — Ks. edellä alaviitteessä 5 mainittu asia komissio v. Saksa, tuomion 25 ja 26 kohta.

17 — Ks. edellä alaviitteessä 14 mainittu asia Norbury Developments, tuomion 20 kohta.

VI Ratkaisuehdotus

35. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa Tribunal de première instance de Liègen esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

Jäsenvaltioiden liikevaihtoverolainsäädännön yhdenmukaistamisesta — yhteinen arvonlisäverojärjestelmä: yhdenmukainen määräytymisperuste — 17 päivänä toukokuuta 1977 annetun neuvoston direktiivin 77/388/ETY 28 artiklan 3 kohdan b alakohtaa ja liitteen F 17 kohtaa yhdessä tarkasteltuina on tulkittava siten, että niissä ei sallita sitä, että jäsenvaltio kyseessä olevan direktiivin voimaantulon jälkeen laajentaa tietyille henkilökuljetuksille myönnettyjen arvonlisäverovapautusten järjestelmän soveltamisalaa.