YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

16 päivänä syyskuuta 2004 *

Asiassa C-382/02,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä,

jonka Vestre Landsret (Tanska) on esittänyt 9.10.2002 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 23.10.2002, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Cimber Air A/S

vastaan

Skatteministeriet

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja C. W. A. Timmermans sekä tuomarit C. Gulmann, J.-P. Puissochet (esittelevä tuomari), J. N. Cunha Rodrigues ja N. Colneric,

* Oikeudenkäyntikieli: tanska.

julkisasiamies: D. Ruiz-Jarabo Colomer,
kirjaaja: apulaiskirjaaja H. von Holstein,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 4.3.2004 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Cimber Air A/S, edustajanaan advokat R. Mikelsons,

— Tanskan hallitus ja Skatteministeriet, asiamiehenään J. Molde, jota avustaa advokat P. Biering,

— Saksan hallitus, asiamiehenään M. Lumma,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään E. Traversa ja N. B. Rasmussen,

kuultuaan julkisasiamiehen 25.3.2004 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee jäsenvaltioiden liikevaihtoverolainsäädännön yhdenmukaistamisesta — yhteinen arvonlisäverojärjestelmä: yhdenmukainen määräytymisperuste — 17 päivänä toukokuuta 1977 annetun kuudennen neuvoston direktiivin 77/388/ETY (EYVL L 145, s. 1; jäljempänä kuudes direktiivi) 15 artiklan 6, 7 ja 9 alakohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa ovat vastakkain Cimber Air A/S -niminen yhtiö ja Skatteministeriet (Tanskan verohallinto) ja jossa vaaditaan palauttamaan arvonlisävero, joka on maksettu sellaisista lentokoneille suoritetuista luovutuksista, jotka eivät Tanskan arvonlisäverolainsäädännön mukaan oikeuta kyseisen veron palautukseen.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Yhteisön oikeus

3 Kuudennen direktiivin 15 artiklassa, joka koskee yhteisön ulkopuolelle suoritettujen vientitoimien ja niihin verrattavien liiketoimien sekä kansainvälisten kuljetusten arvonlisäverovapautuksia, säädetään seuraavaa:

"Jäsenvaltioiden on vapautettava verosta jäljempänä luetellut liiketoimet edellytyksillä, joita ne asettavat vapautusten oikeaksi ja selkeäksi soveltamiseksi sekä veropetosten, veron kiertämisen ja muiden väärinkäytösten estämiseksi, edellä sanotun kuitenkaan rajoittamatta yhteisön muiden säännösten soveltamista:

1. sellaisten tavaroiden luovutukset, jotka luovuttajan toimesta tai tämän lukuun lähetetään tai kuljetetaan yhteisön ulkopuolelle

2. maan alueelle sijoittautumattoman ostajan toimesta tai tämän lukuun yhteisön ulkopuolelle lähetettyjen tai kuljetettujen tavaroiden luovutukset, lukuun ottamatta ostajan itse kuljettamia tavaroita, jotka käytetään huvipursien ja yksityislentokoneiden tai muiden yksityiskäytössä olevien kulkuneuvojen varustamiseen, polttoaineen tankkaukseen ja varastojen täydennykseen

— —

6. ilma-alusten luovutus, muutostyö, korjaus, huolto ja vuokraus pääasiallisesti kansainvälistä lentoliikennettä vastiketta vastaan harjoittavalle lentoyhtiölle sekä näihin ilma-aluksiin liittyvän tai niissä käytetyn varustuksen luovutus, vuokraus, korjaus ja huolto

7. tavaroiden luovutukset 6 alakohdassa tarkoitetun ilma-aluksen polttoaineen tankkausta ja varastojen täydennystä varten

— —

9. muut kuin 6 alakohdassa tarkoitetut palvelujen suoritukset, jotka suoraan palvelevat siinä tarkoitettujen ilma-alusten tai niiden lastin välittömiä tarpeita

— — "

Kansallinen lainsäädäntö

4 Arvonlisäverovapautusta koskevat säännöt sisältyvät 16.8.2000 säädettyyn lakiin lov om merværdiafgift (arvonlisäverolaki) (jäljempänä 16.8.2000 säädetty laki). Siinä säännellään arvonlisäveron perimistä lentoyhtiöille tarkoitetuista luovutuksista.

5 Kyseisen 16.8.2000 säädetyn lain 34 §:n 1 momentissa, joka koskee tietyille ilma-aluksille tarkoitettujen luovutusten vapauttamista arvonlisäverosta, säädetään seuraavaa:

"Verosta vapautetaan seuraavat tavaroiden luovutukset ja palvelujen suoritukset:

— —

7. — — tarpeelliset varustukset, jotka luovutetaan käytettäviksi kansainvälisillä reiteillä toimivissa ilma-aluksissa ja aluksissa paitsi yksityislentokoneissa — —, sekä tällaisille ilma-aluksille tarkoitetut palvelujen suoritukset — —

8. ilma-alusten — — paitsi yksityislentokoneiden ja huvipursien myynti ja vuokraus

9. edellä 8 kohdassa tarkoitettujen ilma-alusten — – korjaus, huolto ja muutostyö sekä niiden kiinteän varustuksen luovutus, vuokraus, korjaus ja huolto

— —

16. polttoaine- ja muonatäydennykseen tarkoitettujen tavaroiden luovutukset ja muut toimitukset kyseisestä täydennyksestä vastaaville yrityksille sekä aluksille tai ilma-aluksille niillä tapahtuvaa kulutusta tai matkustajille suoritettavaa myyntiä varten tullilainsäädännön mukaisesti."

6 Näin ollen 16.8.2000 säädetyn lain 34 §:n 1 momentin 7 ja 16 kohdan säännösten mukaan

— nousu- ja laskeutumismaksut

— polttoaine

— ateriapalvelut

— matkatavaroiden käsittely

ovat kyseisen direktiivin 15 artiklan 7 ja 9 alakohdassa tarkoitettuja luovutuksia ja palvelujen suorituksia, ja ne vapautetaan arvonlisäverosta ainoastaan, jos ne on tarkoitettu ulkomaan lennolle.

7 Kansainvälisiä lentoja, mukaan lukien kauttakulkulentoja, varten suoritetuista ostoista maksettu arvonlisävero voidaan palauttaa 16.8.2000 säädetyn lain 45 §:n 3 momentin nojalla, mikä ei ole mahdollista niiden ostojen osalta, jotka suoritetaan kotimaan lentoja varten.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

8 Cimber Air A/S on lentoyhtiö, jonka pääasiallisena toimintana on reittilentoliikenne Euroopan alueella kahden yhteistyökumppaninsa eli SAS:n ja Lufthansan kanssa. Se liikennöi Tanskan sisäisiä lentoja sekä Tanskan ja muiden maiden välisiä kansainvälisiä lentoja. Lisäksi sillä on reittejä, jotka sijaitsevat kokonaan Tanskan ulkopuolella.

9 Skatteministeriet katsoo pääasiassa, että arvonlisäverosta ei ole syytä vapauttaa tiettyjä luovutuksia sellaisille Cimber Air A/S:n lentokoneille, jotka liikennöivät Tanskan sisäisiä lentoja, koska vapautus voidaan myöntää ainoastaan kansainvälisiä lentoja liikennöiville lentokoneille. Cimber Air A/S puolestaan katsoo, että kaikki

luovutukset, jotka on tarkoitettu sisäisiä lentoja liikennöiville lentokoneille, on vapautettava arvonlisäverosta, koska kyseinen yhtiö harjoittaa pääasiallisesti kansainvälistä lentoliikennettä.

10 Cimber Air A/S saattoi näin ollen asian Vestre Landsretin käsiteltäväksi, jotta Skatteministeriet velvoitettaisiin myöntämään, että Cimber Air A/S:lle 30.4.2001 jälkeen luovutetut tavarat ja suoritetut palvelut ovat arvonlisäverottomia, koska kyseisen yhtiön pääasiallisena toimintana on kansainvälinen lentoliikenne.

11 Cimber Air A/S vaati lisäksi, että Skatteministeriet velvoitetaan palauttamaan sille sen liiallisen arvonlisäveron, jonka kyseinen yhtiö katsoo maksaneensa virheellisesti. Kyseisen veron määränä on se, jonka Cimber Air A/S on maksanut tavarantoimittajilleen useista luovutuksista, jotka on tehty yksinomaan kotimaan lentoja varten tai tällaisten lentojen yhteydessä.

12 Asianosaiset ovat eri mieltä siitä, estävätkö yhtäältä kuudennen direktiivin 15 artiklan 7 ja 9 alakohta ja toisaalta saman artiklan 6 alakohta arvonlisäveron perimisen Cimber Air A/S:n lentokoneille tarkoitetuista luovutuksista silloin, kun kyse on kyseisen yhtiön kotimaan lennoista, vaikka sen lennot ovatkin pääasiallisesti kansainvälisiä.

13 Näin ollen Vestre Landsret päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Onko kuudennen direktiivin (neuvoston direktiivi 77/388/ETY) 15 artiklan 7 ja 9 sekä 6 alakohdan säännöksiä tulkittava siten, että jäsenvaltio voi jättää

vapauttamatta arvonlisäverosta luovutukset, jotka on tarkoitettu kotimaan lentoa suorittavalle lentokoneelle, riippumatta siitä, että kyseistä lentokonetta käyttävä lentoyhtiö harjoittaa pääasiallisesti kansainvälistä lentoliikennettä, vai onko kyseinen jäsenvaltio velvollinen vapauttamaan arvonlisäverosta tällaiset luovutukset?

2) Mikäli jälkimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, mitkä perusteet — esimerkiksi liikevaihto, istuinkilometrit, matkustajakilometrit tai matkustajien tai lentojen lukumäärä — ovat ratkaisevia arvioitaessa sitä, harjoittaako lentoyhtiö pääasiallisesti kansainvälistä lentoliikennettä kyseisen 15 artiklan 6 alakohdassa tarkoitetulla tavalla?"

Ensimmäinen kysymys

14 Ensimmäisellä kysymyksellään kansallinen tuomioistuin kysyy lähinnä sitä, onko kuudennen direktiivin 15 artiklan 6, 7 ja 9 alakohdan säännöksiä tulkittava siten, että näissä säännöksissä tarkoitetut luovutukset ja palvelujen suoritukset lentokoneille, joilla lennetään kotimaan lentoja mutta joita käyttävät pääasiallisesti kansainvälistä lentoliikennettä vastiketta vastaan harjoittavat lentoyhtiöt, on vapautettava arvonlisäverosta.

Yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyt huomautukset

15 Tanskan hallitus väittää, että koska kuudennen direktiivin 15 artikla koskee yhteisön ulkopuolelle suoritetun viennin arvonlisäverovapautusta, kyseisen artiklan 7 ja

9 alakohta voi koskea ainoastaan kansainvälisille lennoille tarkoitettuja luovutuksia tai palvelujen suorituksia ja että kyseistä edellytystä on arvioitava kunkin lennon osalta. Saman 15 artiklan 6 alakohta, jonka mukaan kyseisessä artiklassa tarkoitettuja luovutuksia tai palvelujen suorituksia on arvioitava lentoyhtiön pääasiallisesti harjoittamaan toimintaan nähden, on Tanskan hallituksen mukaan vain poikkeus kyseisen 15 artiklan säännöksistä, kun tätä artiklaa tulkitaan kokonaisuutena.

16 Tanskan hallitus palauttaa tulkintansa tueksi mieleen, että maan alueella myönnettävistä vapautuksista säädetään kuudennen direktiivin 13 artiklassa. Kyseisessä artiklassa ei kuitenkaan vapauteta arvonlisäverosta luovutuksia, jotka on tarkoitettu maan sisäisille lennoille, mikä Tanskan hallituksen mukaan vahvistaa sitä tulkintaa, että kyseisen direktiivin 15 artiklan 7 ja 9 alakohdan säännökset eivät koske sellaisia luovutuksia tai palvelujen suorituksia, jotka on tarkoitettu kotimaan reiteillä käytettäville lentokoneille, vaikka yhtiö, jolle kyseiset lentokoneet kuuluvat, liikennöisikin pääasiallisesti kansainvälisiä lentoja.

17 Komissio on tästä näkemyksestä samaa mieltä, ja se toteaa lisäksi, että verovapautuksia koskevia kuudennen direktiivin säännöksiä on tulkittava suppeasti, jotta voitaisiin noudattaa verotuksen neutraalisuuden periaatetta. Komission mukaan tästä periaatteesta seuraa, että kaikkia kansallisia kuljetuksia on kohdeltava verotuksessa yhdenvertaisesti.

18 Komissio myöntää, että kuudennen direktiivin 15 artiklan 6 alakohdassa poiketaan nimenomaisesti verotuksen neutraalisuuden periaatteesta, mutta toteaa, ettei kyseisen direktiivin valmisteluasiakirjoista ilmene millään tavalla, että tällainen poikkeus olisi kyseisen 15 artiklan 7 ja 9 alakohdan mukaan sallittua, joten kyseisissä alakohdissa tarkoitettu verovapautus voi koskea ainoastaan sellaisia luovutuksia ja palvelujen suorituksia, jotka on tarkoitettu ainoastaan kansainvälisessä lentoliikenteessä käytettäville lentokoneille.

19 Cimber Air A/S, jota Saksan hallitus tuki istunnossa, tulkitsee eri tavalla kuudennen direktiivin 15 artiklan 7 ja 9 alakohdan säännöksiä. Yhtiö katsoo, että kyseisissä säännöksissä tarkoitettujen palvelujen suoritusten arvonlisäverovapautus koskee kotimaan lentoja lentäviä lentokoneita, kun lentoyhtiö, johon kyseiset lentokoneet kuuluvat, harjoittaa pääasiallisesti kansainvälistä lentoliikennettä vastiketta vastaan.

20 Cimber Air A/S ja Saksan hallitus perustelevat verotuksen neutraalisuuden periaatteen loukkaamista sillä, että kun lentokoneella lennetään sekä kotimaisia että kansainvälisiä lentoja, on vaikea määrittää, mitkä palvelujen suoritukset olisi vapautettava arvonlisäverosta ja mistä puolestaan olisi perittävä arvonlisäveroa.

21 Ne katsovat näin ollen, että jotta kuudennen direktiivin 15 artiklan 7 ja 9 alakohdassa tarkoitetut tavaroiden luovutukset ja palvelujen suoritukset voitaisiin vapauttaa arvonlisäverosta, ratkaisevana perusteena — jossa säännösten sanamuoto on verotuksen neutraalisuuden periaatteeseen nähden ensisijainen — on se, että lentokone, jota kyseinen verovapautus koskee, kuuluu pääasiallisesti kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavalle lentoyhtiölle. Cimber Air A/S ja Saksan hallitus väittävät, että kyseisen perusteen avulla kuudennen direktiivin 15 artiklan 6, 7 ja 9 alakohdan säännöksiä voidaan soveltaa yksinkertaisesti ja johdonmukaisesti.

22 Cimber Air A/S tekee tästä tulkinnasta pääasian osalta sellaisen päätelmän, että Tanskan arvonlisäverosäännökset ja niiden soveltaminen siten, että verovapautus myönnetään ainoastaan kansainvälisiä lentoja lentäville lentokoneille, ovat vastoin yhteisön oikeutta.

Yhteisöjen tuomioistuimen vastaus

23 Verovapautukset ovat itsenäisiä yhteisön oikeuden käsitteitä, joita on tarkasteltava kuudennella direktiivillä perustetun yhteisen arvonlisäverojärjestelmän yleisessä asiayhteydessä (ks. erityisesti asia 235/85, komissio v. Alankomaat, tuomio 26.3.1987, Kok. 1987, s. 1471, 18 kohta; asia C-2/95, SDC, tuomio 5.6.1997, Kok. 1997, s. I-3017, 21 kohta ja asia C-141/00, Kügler, tuomio 10.9.2002, Kok. 2002, s. I-6833, 25 kohta).

24 Kyseinen järjestelmä perustuu erityisesti kahteen periaatteeseen. Ensimmäisen mukaan arvonlisäveroa peritään kustakin palvelujen suorituksesta ja kustakin tavaroiden luovutuksesta, jotka verovelvollinen vastikkeellisesti toteuttaa. Verotuksen neutraalisuuden periaate estää toisaalta sen, että samoja liiketoimia suorittavia taloudellisia toimijoita kohdellaan arvonlisäveron perimisessä eri tavalla.

25 Näistä syistä yhteisöjen tuomioistuin katsoo, että vaikka onkin selvää, että kuudennessa direktiivissä voi olla säännöksiä sellaisista verovapautuksista, jotka loukkaavat edellisessä kohdassa mieleen palautettuja periaatteita, kyseisiä vapautuksia on tulkittava suppeasti (ks. vastaavasti em. asia SDC, tuomion 20 kohta; asia C-216/97, Gregg, tuomio 7.9.1999, Kok. 1999, s. I-4947, 12 kohta ja em. asia Kügler, tuomion 28 kohta).

26 Käsiteltävänä olevassa asiassa on todettava, että kuudennen direktiivin 15 artiklan 7 ja 9 alakohdan mukaan arvonlisäverosta on vapautettava tavaroiden luovutukset, jotka on tarkoitettu saman artiklan 6 alakohdassa tarkoitettujen ilma-alusten polttoaineen tankkaukseen ja varastojen täydennykseen, sekä muut kuin kyseisessä 6 alakohdassa tarkoitetut palvelujen suoritukset, jotka suoraan palvelevat kyseisten ilma-alusten tai niiden lastin välittömiä tarpeita.

27 Kyseisen 15 artiklan 6 alakohta koskee ilma-aluksia, joita käyttävät sellaiset lentoyhtiöt, jotka harjoittavat pääasiallisesti kansainvälistä lentoliikennettä vastiketta vastaan.

28 Näin ollen on katsottava, että toisin kuin komissio ja Tanskan hallitus väittävät, kuudennen direktiivin 15 artiklan 7 ja 9 sekä 6 alakohdassa säädetty verovapautus koskee nimenomaisesti sellaisten lentokoneiden kotimaisia lentoja, joita käyttävät pääasiallisesti kansainvälistä toimintaa harjoittavat yhtiöt.

29 Siitä seikasta, johon komissio vetoaa, että jäsenvaltion alueella myönnettävistä vapautuksista säädetään kuudennen direktiivin 13 artiklassa ja että saman direktiivin 15 artiklan mukaista vapautusta koskevat edellytykset on täysin yhdenmukaistettu, ei voi seurata, että kyseistä 15 artiklaa tulkittaisiin sen sanamuodosta selvästi poikkeavalla tavalla.

30 Ensimmäiseen kysymykseen on siis syytä vastata siten, että kuudennen direktiivin 15 artiklan 6, 7 ja 9 alakohdan säännöksiä on tulkittava siten, että näissä säännöksissä tarkoitetut tavaroiden luovutukset ja palvelujen suoritukset lentokoneille, joilla lennetään kotimaan lentoja mutta joita käyttävät pääasiallisesti kansainvälistä lentoliikennettä vastiketta vastaan harjoittavat lentoyhtiöt, on vapautettava arvonlisäverosta.

Toinen kysymys

31 Toisella kysymyksellään kansallinen tuomioistuin kysyy lähinnä sitä, mitä perusteita on käytettävä sen arvioimisessa, harjoittaako lentoyhtiö pääasiallisesti kansainvälistä lentoliikennettä.

Yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyt huomautukset

32 Komissio ja Tanskan hallitus katsovat, ettei tähän kysymykseen ole tarpeen vastata, kun huomioon otetaan vastaus, joka niiden mukaan on annettava ensimmäiseen kysymykseen.

33 Cimber Air A/S väittää, että kuudennen direktiivin 15 artiklan 6 alakohdassa käytettyä ilmausta "pääasiallisesti" on arvioitava koko siihen lentoliikenteeseen nähden, jota lentoyhtiö harjoittaa; että kyseistä liikennettä on arvioitava ajallisesti ja että toisaalta on tarkasteltava tuotantoa ja myyntiä koskevia perusteita.

34 Sen mukaan kyseisen liikenteen kansainvälistä osaa on tarkasteltava pitkällä aikavälillä, joten jos lentoyhtiö on usean vuoden ajan harjoittanut pääasiallisesti kansainvälistä lentoliikennettä ja jos kyseinen toiminta on yhtenä vuotena vähentynyt, tästä ei voi seurata, että tämän viimeksi mainitun vuoden osalta kyseisen yhtiön lentokoneita kohdeltaisiin arvonlisäveron perimisessä eri tavalla.

35 Lentoyhtiön harjoittaman kansainvälisen liikenteen koon määrittämistä koskevien perusteiden osalta Cimber Air A/S ehdottaa, että tuotantoa mitattaisiin istuinkilometreinä, jolloin sen mukaan voitaisiin selvittää, mikä on kansainvälisten lentojen osuus liikevaihdosta.

36 Kyseinen yhtiö väittää, että maksavien matkustajien lukumäärän ja lentojen lukumäärän kaltaiset mittarit eivät osoita yhtä tarkasti lentoyhtiön toiminnan kokoa.

Yhteisöjen tuomioistuimen vastaus

37 Pääasiallisesti kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavan lentoyhtiön käsitteellä on tämän tuomion 23–25 kohdassa esitetyistä syistä yhteisön laajuinen ulottuvuus, ja kyseistä käsitettä on tulkittava suppeasti, koska se toimii arvonlisäverovapautusten perusteena.

38 Tässä tulkinnassa on otettava huomioon erot, joita on kyseessä olevan säännöksen tiettyjen kieliversioiden välillä. Kuudennen direktiivin 15 artiklan 6 alakohdan ranskan-, italian-, espanjan- ja portugalinkielisissä versioissa nimittäin käytetään ilmausta "pääasiallisesti" tai sen vastinetta, kun taas tanskan-, saksan-, englannin- ja hollanninkielisissä versioissa käytetään ilmauksia "hovedsageligt", "hauptsächlich", "chiefly" ja "hoofdzakelijk". Kyseinen säännös koskee näiden viimeksi mainittujen ilmausten perusteella lentoyhtiöitä, joiden kansainvälinen liikenne on muuhun kuin kansainväliseen liikenteeseen nähden pelkästään hallitsevaa, kun taas ensiksi mainittujen ilmausten mukaan kansainvälisen liikenteen on oltava kyseisten yhtiöiden lähes yksinomaista toimintaa.

39 Tästä analyysistä voidaan päätellä, että pääasiallisesti kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavina lentoyhtiöinä on joka tapauksessa pidettävä sellaisia yhtiöitä, joiden muu kuin kansainvälinen toiminta osoittautuu kooltaan tuntuvasti vähäisemmäksi kuin niiden kansainvälinen toiminta.

40 Toiseen kysymykseen on syytä vastata siten, että kansallisten tuomioistuinten tehtävänä on arvioida kyseisten yhtiöiden yhtäältä kansainvälisen ja toisaalta muun kuin kansainvälisen toiminnan koko. Tässä arvioinnissa voidaan ottaa huomioon kaikki ne seikat, jotka osoittavat kyseessä olevan liikennetyypin suhteellisen koon, erityisesti liikevaihto.

Oikeudenkäyntikulut

41 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä yhteisöjen tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (toinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Jäsenvaltioiden liikevaihtoverolainsäädännön yhdenmukaistamisesta — yhteinen arvonlisäverojärjestelmä: yhdenmukainen määräytymisperuste — 17 päivänä toukokuuta 1977 annetun kuudennen neuvoston direktiivin 77/388/ETY 15 artiklan 6, 7 ja 9 alakohdan säännöksiä on tulkittava siten, että näissä säännöksissä tarkoitetut tavaroiden luovutukset ja palvelujen suoritukset lentokoneille, joilla lennetään kotimaan lentoja mutta joita käyttävät pääasiallisesti kansainvälistä lentoliikennettä vastiketta vastaan harjoittavat lentoyhtiöt, on vapautettava arvonlisäverosta.**

2) **Kansallisten tuomioistuinten tehtävänä on arvioida kyseisten yhtiöiden yhtäältä kansainvälisen ja toisaalta muun kuin kansainvälisen toiminnan koko. Tässä arvioinnissa voidaan ottaa huomioon kaikki ne seikat, jotka osoittavat kyseessä olevan liikennetyypin suhteellisen koon, erityisesti liikevaihto.**

Allekirjoitukset