

Sprawa C-382/02

Cimber Air A/S

przeciwko

Skatteministeriet

(wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Vestre Landsret)

Szósta dyrektywa VAT – Artykuł 15 pkt 6, 7 i 9 – Zwolnienie w wywozie poza obszar Wspólnoty – Pojęcie statku powietrznego będącego w użyciu towarzystwa lotniczego obsługującego głównie ruch międzynarodowy – Zwolnienie od podatku zaopatrzenia w paliwo i aprowizacji lotów krajowych

Streszczenie wyroku

Postanowienia podatkowe – Harmonizacja ustawodawstw – Podatki obrotowe – Wspólny system podatku od wartości dodanej – Zwolnienia przewidziane w szóstej dyrektywie – Zwolnienie pewnych transakcji dotyczących statków powietrznych używanych przez towarzystwa lotnicze obsługujące odpłatnie głównie ruch międzynarodowy – Zakres stosowania – Transakcje dotyczące statków powietrznych używanych do lotów krajowych – Zaliczenie – Pojęcie „towarzystwa obsługującego głównie ruch międzynarodowy” – Ocena przez sądy krajowe

(dyrektywa Rady 77/388, art. 15 pkt 6, 7 i 9)

Artykuł 15 pkt 6, 7 i 9 dyrektywy Rady 77/388 w sprawie harmonizacji ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do podatków obrotowych dotyczący zwolnienia z podatku od wartości dodanej pewnych transakcji dotyczących statków powietrznych używanych przez towarzystwa lotnicze obsługujące odpłatnie głównie ruch międzynarodowy należy interpretować w ten sposób, że określone w tych przepisach dostawy towarów i usług przeznaczone dla statków powietrznych używanych do lotów krajowych przez takie towarzystwa są zwolnione od podatku od wartości dodanej.

Co się tyczy określenia czy towarzystwo lotnicze obsługuje odpłatnie głównie ruch międzynarodowy w rozumieniu ww. art. 15 pkt 6, to powinno być uważane za takie w każdym razie towarzystwo, którego działalność w dziedzinie obsługi ruchu krajowego odgrywa widocznie mniejszą rolę aniżeli działalność międzynarodowa tego towarzystwa.

W tej kwestii ocena zakresu działalności międzynarodowej i krajowej tego towarzystwa należy do sądów krajowych. W ramach tej oceny sądy mogą uwzględnić wszystkie czynniki, które wskazują na relatywne znaczenie danego rodzaju transportu, w szczególności przychód z działalności.

(por. pkt 30, 39–40 oraz pkt 1–2 sentencji)

WYROK TRYBUNAŁU (druga izba)

z dnia 16 września 2004 r. (*)

Szósta dyrektywa VAT – Artykuł 15 pkt 6, 7 i 9 – Zwolnienia w wywozie poza obszar Wspólnoty – Pojęcie statku powietrznego będącego w użyciu towarzystwa lotniczego obsługującego głównie ruch międzynarodowy – Zwolnienie od podatku zaopatrzenia w paliwo i aprowizacji lotów krajowych

W sprawie C-382/02

mając za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Vestre Landsret (Dania) postanowieniem z dnia 9 października 2002 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 23 października 2002 r., w postępowaniu:

Cimber Air A/S

przeciwko

Skatteministeriet

TRYBUNAŁ (druga izba),

w składzie: C. W. A. Timmermans, prezes izby, C. Gulmann, J.-P. Puissechet (sprawozdawca), J. N. Cunha Rodrigues i N. Colneric, sędziowie,

rzecznik generalny: D. Ruiz-Jarabo Colomer,

sekretarz: H. von Holstein, zastępca sekretarza,

uwzględniając procedurę pisemną oraz po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 4 marca 2004 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu Cimber Air A/S przez R. Mikelsonsa, advokat,
- w imieniu rządu duńskiego i Skatteministeriet przez J. Molde'a, działającego w charakterze pełnomocnika, wspieranego przez P. Bieringa, advokat,
- w imieniu rządu niemieckiego przez M. Lummę, działającego w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu Komisji Wspólnot Europejskich przez E. Traversę i N. B. Rasmussena, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 25 marca 2004 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 15 pkt 6, 7 i 9 szóstej dyrektywy Rady 77/388/EWG z dnia 17 maja 1977 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do podatków obrotowych – wspólny system podatku od wartości dodanej: ujednolicona podstawa wymiaru podatku (Dz.U. L 145, str. 1; zwanej dalej „szóstą dyrektywą”).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy spółką Cimber Air A/S a Skatteministeriet (duńskie ministerstwo podatków) w związku z wnioskiem o zwrot podatku od wartości dodanej (zwanego dalej „podatkiem VAT”) pobranego od dostaw dla statków powietrznych, niepodlegającego zwrotowi na podstawie duńskiej ustawy o podatku VAT.

Ramy prawne

Prawo wspólnotowe

3 Artykuł 15 szóstej dyrektywy, regulujący zwolnienia w wywozie poza obszar Wspólnoty i transporcie międzynarodowym, stanowi:

„Bez uszczerbku dla innych przepisów Wspólnoty Państwa Członkowskie zwalniają od podatku na warunkach, które określają w celu zapewnienia właściwego i prostego zastosowania takich zwolnień i zapobieżenia wszelkim oszustwom podatkowym, unikaniu opodatkowania i nadużyciom:

- 1) dostawy towarów wysyłanych lub transportowanych do miejsca przeznaczenia znajdującego się poza terytorium kraju określonego w art. 3;
- 2) dostawy towarów wysyłanych lub transportowanych do miejsca przeznaczenia znajdującego się poza terytorium kraju określonego w art. 3 przez lub na rachunek nabywcy niemającego przedsiębiorstwa na terytorium kraju, z wyjątkiem towarów transportowanych przez samego nabywcę do celów wyposażenia, zaopatrzenia w paliwo i aprowizacji żodzi rekreacyjnych oraz prywatnych statków powietrznych lub innych środków transportu, służących do celów prywatnych;

[...]

- 6) dostawy, przebudowy, naprawy, utrzymanie, czarter oraz najem statków powietrznych używanych przez towarzystwa lotnicze, wykorzystywanych odpłatnie w ruchu międzynarodowym, jak również dostawy, najem, naprawa oraz utrzymanie sprzętu wbudowanego lub w tym celu używanego;

- 7) dostawy towarów w celu zaopatrzenia statków powietrznych określonych w ust. [pkt] 6;

[...]

- 9) usługi inne niż określone w ust. [pkt] 6, które są przeznaczone dla zaspokojenia bezpośrednich potrzeb statków morskich określonych w tym ustępie lub ich załączniku;

[...]”.

Ustawodawstwo krajowe

4 Przepisy dotyczące zwolnienia od podatku VAT zawarte są w lov om merværdiavgift (ustawie o VAT) z dnia 16 sierpnia 2000 r. (dalej zwanej „ustawą z dnia 16 sierpnia 2000 r.”). Przepisy tej ustawy regulują pobór podatku VAT od dostaw przeznaczonych dla towarzystw lotniczych.

5 Artykuł 34 ust. 1 ustawy z dnia 16 sierpnia 2000 r., dotyczący zwolnienia od podatku VAT dostaw dla określonych statków powietrznych, przewiduje:

„Następujące dostawy towarów oraz usług są zwolnione od podatku:

[...]

7. [...] konieczne wyposażenie dostarczane do użytku na pokładzie statków powietrznych i morskich używanych w ruchu międzynarodowym, z wyłączeniem prywatnych statków powietrznych [...] oraz usługi świadczone na rzecz tego rodzaju statków powietrznych [...];

8. sprzedaż i najem statków powietrznych [...] z wyłączeniem prywatnych statków powietrznych oraz odczyty rekreacyjnych;

9. naprawy, utrzymanie i przebudowy statków powietrznych, o których mowa w punkcie 8 [...], jak również dostawy, najem, naprawy i utrzymanie stałego wyposażenia tych statków;

[...]

16. dostawy zaopatrzenia i innych niezbędnych towarów dla przedsiębiorstw aprowizacyjnych oraz dla statków morskich lub powietrznych do użytku na pokładzie lub celem sprzedaży pasażerom, zgodnie z przepisami celnymi”.

6 I tak, na podstawie art. 34 ust. 1 pkt 7 i 16 ustawy z dnia 16 sierpnia 2000 r.:

- opłaty lotniskowe,
- paliwo,
- catering,
- transport bagażu

stanowią „dostawy” i „usługi” w rozumieniu art. 15 pkt 7 i 9 dyrektywy i są zwolnione od podatku, wyłącznie jeżeli świadczenia te są wykonywane na potrzeby lotu zagranicznego.

7 Na podstawie art. 45 ust. 3 ustawy z dnia 16 sierpnia 2000 r. podatek VAT podlega zwrotowi za zakupy dokonane na potrzeby lotu międzynarodowego, wyłącznie z lotami tranzytowymi. Regulacja ta nie dotyczy natomiast zakupów dokonanych na potrzeby lotu krajowego.

Sprawa przed sądem krajowym i pytania prejudycjalne

8 Cimber Air A/S jest towarzystwem lotniczym, którego główną działalnością stanowi obsługa lotów liniowych w Europie we współpracy z dwoma partnerami, SAS i Lufthansa. Cimber Air A/S obsługuje loty krajowe na terytorium Danii oraz loty międzynarodowe pomiędzy Danią a zagranicą. Poza tym Cimber Air A/S obsługuje trasy, gdzie miejsce wylotu i przylotu położone są za granicą.

9 W postępowaniu przed sądem krajowym Skatteministeriet reprezentuje stanowisko, zgodnie z którym pewne dostawy dla statków powietrznych Cimber Air A/S wykorzystywanych do lotów krajowych, to znaczy pomiędzy lotniskami położonymi w Danii, nie podlegają zwolnieniu od podatku VAT, ponieważ zwolnienie podatkowe obowiązuje tylko względem statków powietrznych wykorzystywanych do lotów międzynarodowych. Cimber Air A/S jest zdania, że wszystkie dostawy dla statków powietrznych wykorzystywanych do lotów krajowych powinny korzystać z przywileju zwolnienia od podatku, ponieważ prowadzi ona przede wszystkim obsługę ruchu międzynarodowego.

10 Cimber Air A/S wniosła w związku z powyższym do Vestre Landsret skargę o zobowiązanie Skatteministeriet do uznania, że towary i usługi dostarczone Cimber Air A/S po dniu 30 kwietnia 2001 r. są zwolnione od podatku VAT, ponieważ Cimber Air A/S obsługuje głównie ruch międzynarodowy.

11 Cimber Air A/S wniosła poza tym o zobowiązanie Skatteministeriet do zwrotu nadpłaconego podatku VAT w związku z brakiem podstawy prawnej do jego pobrania. W tym wypadku chodzi o kwotę podatku VAT, którą Cimber Air A/S uiściła dostawcom różnorodnych towarów przeznaczonych wyjątkowo na potrzeby lotów krajowych lub z nimi związanych.

12 Strony pozostają w sporze w związku z pytaniem, czy pobranie podatku VAT od dostaw dla statków powietrznych Cimber Air A/S, obsługujących głównie ruch międzynarodowy, gdy statki te wykonują loty krajowe, jest sprzeczne z art. 15 pkt 7 i 9 w związku z pkt 6 szóstej dyrektywy.

13 W związku z tym Vestre Landsret postanowił zawiesić postępowanie i wystąpił do Trybunału o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

„1) Czy art. 15 pkt 7 i 9 w związku z pkt 6 szóstej dyrektywy VAT (dyrektywa Rady 77/388/EWG) należy interpretować w ten sposób, że Państwo Czeskie jest uprawnione do odmowy zwolnienia od podatku VAT w przypadku dostaw dla statków powietrznych wykorzystywanych do lotów krajowych niezależnie od tego, że towarzystwo lotnicze używające tego statku obsługuje głównie ruch międzynarodowy, czy też Państwo Czeskie jest zobowiązane do zwolnienia tych dostaw od podatku VAT?

2) W przypadku istnienia takiego zobowiązania: według jakich kryteriów, jak na przykład przychód z działalności, zaoferowane i wykorzystane pasażerokilometry czy liczba pasażerów i lotów, należy ustalić, czy towarzystwo lotnicze obsługuje głównie ruch międzynarodowy w rozumieniu art. 15 pkt 6 dyrektywy?”.

W przedmiocie pierwszego pytania

14 Stawiając pierwsze pytanie sąd odsyłający docieka w istocie, czy art. 15 pkt 6, 7 i 9 szóstej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że określone w tych postanowieniach dostawy i usługi dla statków powietrznych używanych do lotów krajowych przez towarzystwa lotnicze obsługujące głównie odpłatny ruch międzynarodowy są zwolnione od podatku VAT.

Uwagi przedstawione Trybunałowi

15 Rząd duński utrzymuje, że ponieważ art. 15 szóstej dyrektywy dotyczy zwolnień w wywozie poza obszar Wspólnoty, pkt 7 i 9 mogą dotyczyć jedynie dostaw towarów i usług na potrzeby lotów międzynarodowych, przy czym przesłanką tego należy weryfikować dla każdego lotu statku powietrznego osobno. Punkt 6, zgodnie z którym charakter wspomnianych dostaw towarów i usług należy oceniać w kontekście głównej działalności towarzystwa lotniczego, stanowi w ogólnej systematyce art. 15 jedynie wyjątek.

16 Rząd duński opiera swój wykładni na tym, że zwolnienia od podatku na terytorium kraju są przedmiotem regulacji art. 13 szóstej dyrektywy. Tymczasem dostawy na potrzeby lotów krajowych nie są w myśl tego artykułu zwolnione od podatku, co jego zdaniem potwierdza, że art. 15 pkt 7 i 9 tej dyrektywy nie dotyczy dostaw towarów lub usług na potrzeby statków powietrznych wykorzystywanych na trasach krajowych, nawet jeżeli towarzystwo, do którego należy, obsługuje głównie loty międzynarodowe.

17 Pogląd ten podziela Komisja, która poza tym zwraca uwagę, że przepisy szóstej dyrektywy

stanowi?ce podstaw? do przyznania zwolnienia od podatku nale?y interpretowa? ?ci?le, aby zagwarantowa? zasad? neutralno?ci podatkowej. Zasada ta wymaga jednakowego obci??ania podatkowego wszystkich przewozów krajowych.

18 Komisja przyznaje, ?e art. 15 pkt 6 szóstej dyrektywy stanowi wyra?ne odst?pstwo od zasady neutralno?ci podatkowej, zwraca jednak uwag?, ?e na etapie prac legislacyjnych nic nie wskazywa?o, by pkt 7 i 9 tego artyku?u dopuszcza? mia?y takie odst?pstwo, tak wi?c przewidziane w nich zwolnienie od podatku mo?e stanowi? uprzywilejowanie wy??cznie dostaw towarów i us?ug na potrzeby statków powietrznych wykorzystywanych jedynie w ruchu mi?dzynarodowym.

19 Cimber Air A/S, podczas rozprawy popierana przez rz?d niemiecki, dokonuje odmiennej wyk?adni art. 15 pkt 7 i 9 szóstej dyrektywy. Spółka ta jest zdania, ?e zwolnienie od podatku VAT obejmuje równie? dostawy okre?lone w tych postanowieniach, dokonywane na potrzeby statków powietrznych obs?uguj?cych loty krajowe, je?eli towarzystwo lotnicze, do którego nale??, obs?uguje g?ównie odp?atny ruch mi?dzynarodowy.

20 Cimber Air A/S oraz rz?d niemiecki uzasadniaj? naruszenie zasady neutralno?ci podatkowej trudno?ci? rozró?nienia, jaka cz??? ?wiadcze? jest od podatku zwolniona, a jaka musi zosta? nim obj?ta, gdy statek powietrzny jest wykorzystywany zarazem do lotów krajowych oraz mi?dzynarodowych.

21 Wobec tego ich zdaniem okoliczno?i, ?e statek powietrzny otrzymuj?cy dostawy towarów i us?ug nale?y do towarzystwa obs?uguj?cego g?ównie ruch mi?dzynarodowy stanowi kryterium decyduj?ce o tym, ?e wyk?adnia j?zykowa przepisu przewa?a nad zasad? neutralno?ci podatkowej na korzy?? zwolnienia od podatku dostaw towarów i us?ug okre?lonych w art. 15 pkt 7 i 9 dyrektywy. Kryterium to umo?liwia proste i spójne stosowanie postanowie? art. 15 pkt 6, 7 i 9 szóstej dyrektywy.

22 Cimber Air A/S wnioskuje z tej wyk?adni w sprawie g?ównej, ?e du?skie przepisy i sposób ich stosowania, zgodnie z którymi zwolnienie od podatku obejmuje jedynie statki powietrzne wykonuj?ce loty mi?dzynarodowe, s? niezgodne z prawem wspólnotowym.

Odpowied? Trybuna?u

23 Zwolnienia od podatku stanowi? samodzielne instytucje prawa wspólnotowego, które nale?y widzie? w kontek?cie wspólnego systemu podatku VAT wprowadzonego w szóstej dyrektywie (zob. w szczególno?ci wyroki z dnia 26 marca 1987 r. w sprawie 235/85 Komisja przeciwko Niderlandom, Rec. str. 1471, pkt 18, z dnia 5 czerwca 1997 r. w sprawie C-2/95 SDC, Rec. str. I-3017, pkt 21, i z dnia 10 wrze?nia 2002 r. w sprawie C-141/00 Kügler, Rec. str. I-6833, pkt 25).

24 System ten oparty jest w szczególno?ci na dwóch zasadach. Po pierwsze, podatek VAT jest pobierany od ka?dej us?ugi lub dostawy towarów ?wiadczonych przez podatnika odp?atnie. Po drugie, zasada neutralno?ci podatkowej nie dopuszcza, aby uczestnicy obrotu dokonuj?cy transakcji tego samego rodzaju byli w kwestii poboru podatku VAT traktowani odmiennie.

25 Z tego wzgl?du szósta dyrektywa mo?e co prawda przewidywa? zwolnienia od podatku, które naruszaj? zasady wymienione w punkcie poprzednim, Trybuna? orzek? jednak, ?e te zwolnienia nale?y interpretowa? ?ci?le (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie SDC, pkt 20, wyrok z dnia 7 wrze?nia 1999 r. w sprawie C-216/97 Gregg, Rec. str. I-4947, pkt 12, i ww. wyrok w sprawie Kügler, pkt 28).

26 W niniejszej sprawie, zgodnie z art. 15 pkt 7 i 9 szóstej dyrektywy, dostawy towarów

s?u???ce zaopatrzeniu statków powietrznych okre?lonych w pkt 6 oraz us?ugi inne ni? okre?lone w pkt 6 s?u???ce zaspokojeniu bezpo?rednich potrzeb statków powietrznych i ich ?adunków, s? zwolnione od podatku VAT.

27 Artyku? 15 pkt 6 dotyczy za? „statków powietrznych u?ywanych przez towarzystwa lotnicze obs?uguj?ce odp?atnie g?ównie ruch mi?dzynarodowy”.

28 Wbrew twierdzeniu Komisji i rz?du du?skiego, zwolnienie od podatku przewidziane w art. 15 pkt 7 i 9 oraz pkt 6 z formalnego punktu widzenia dotyczy zatem lotów krajowych statków powietrznych u?ywanych przez towarzystwa lotnicze, których g?ówn? dzia?alno?? stanowi obs?uga lotów mi?dzynarodowych.

29 Przytoczona przez Komisj? okoliczno??, ?e zwolnienia od podatku na terytorium jednego Pa?stwa Cz?onkowskiego s? przewidziane w art. 13 szóstej dyrektywy, a podstawy zwolnienia od podatku w art. 15 s? ca?kowicie zharmonizowane, nie mo?e nada? art. 15 ?adnego innego znaczenia ni? to, które jednoznacznie wynika z jego brzmienia.

30 W zwi?zku z powy?szym na pierwsze pytanie trzeba udzieli? nast?puj?cej odpowiedzi: art. 15 pkt 6, 7 i 9 szóstej dyrektywy nale?y interpretowa? w ten sposób, ?e okre?lone w tych przepisach dostawy towarów i us?ug przeznaczone dla statków powietrznych u?ywanych do lotów krajowych przez towarzystwa lotnicze obs?uguj?ce transport g?ównie w odp?atnym ruchu mi?dzynarodowym s? zwolnione od podatku VAT.

W przedmiocie drugiego pytania

31 Stawiaj?c drugie pytanie s?d odsy?aj?cy d??y w istocie do ustalenia, na podstawie jakich kryteriów mo?na stwierdzi?, czy dane towarzystwo lotnicze obs?uguje g?ównie ruch mi?dzynarodowy.

Uwagi przedstawione Trybuna?owi

32 Komisja oraz rz?d du?ski s? zdania, ?e w ?wietle odpowiedzi, jakiej nale?a?oby udzieli? na pytanie pierwsze, pytanie drugie nie wymaga odpowiedzi.

33 Cimber Air A/S utrzymuje, ?e u?yte w art. 15 pkt 6 poj?cie „g?ównie” nale?y interpretowa? w kontek?cie ca?ego ruchu obs?ugiwanego przez towarzystwo lotnicze, przy czym nale?y wzi?? pod uwag? zarówno czynnik czasowy, jak równie? analiz? kryteriów produkcji i sprzeda?y.

34 Udzia? ruchu mi?dzynarodowego w ca?o?ci ruchu obs?ugiwanego przez towarzystwo lotnicze nale?y ocenia? na podstawie d?ugiego okresu, tak aby, je?eli towarzystwo lotnicze od wielu lat obs?ugiwa?o g?ównie ruch mi?dzynarodowy i dzia?alno?? ta os?ab?a w okre?lonym roku, fakt ten nie powodowa? innego sposobu traktowania statków powietrznych tego towarzystwa w zakresie podatku VAT.

35 W kwestii kryteriów maj?cych s?u?y? ocenie udzia?u ruchu mi?dzynarodowego w dzia?alno?ci towarzystwa lotniczego, Cimber Air A/S proponuje uwzgl?dnienie oferowanych pasa?erokilometrów, na podstawie czego mia?oby nast?pi? okre?lenie cz??ci przychodu uzyskanej z tytu?u obs?ugi lotów mi?dzynarodowych.

36 Spó?ka ta podkre?la, ?e wska?niki takie jak liczba pasa?erów, którzy zakupili bilety, lub liczba lotów nie odzwierciedlaj? równie precyzyjnie rozmiarów dzia?alno?ci towarzystwa lotniczego.

Odpowiedź Trybunału

37 Z powodów wskazanych w pkt 23 i 25 niniejszego wyroku, pojęcie „towarzystwo lotnicze obsługujące głównie ruch międzynarodowy” ma znaczenie dla prawa wspólnotowego i podlega wykładni ściślej, jako że stanowi podstawę dla zwolnienia od podatku VAT.

38 Wykładnia ta winna uwzględnić rozbieżności wynikające z różnych wersji językowych postanowienia będącego przedmiotem sporu. Wersja francuska, włoska, hiszpańska i portugalska art. 15 pkt 6 posługują się słowem „essentiellement” [„przede wszystkim”] lub jego odpowiednikami, podczas gdy duńska, niemiecka, angielska i niderlandzka używają pojęć „hovedsageligt”, „hauptsächlich”, „chiefly” i „hoofdzakelijk”. W myślniku tych ostatnich pojęć wspomniana regulacja dotyczyaby towarzystw lotniczych, w przypadku których transport międzynarodowy jedynie przeważa nad transportem krajowym, podczas gdy w przypadku pierwszych wymienionych pojęć transport międzynarodowy musiałby stanowić niemal wyjątkowy przedmiot działania tych towarzystw.

39 Z analizy tej wynika, że w każdym razie towarzystwa, których działaniem w dziedzinie obsługi ruchu krajowego odgrywa widocznie mniejszą rolę aniżeli działaniem międzynarodową, należy uznać za towarzystwa obsługujące głównie transport w ruchu międzynarodowym.

40 Na pytanie drugie należy odpowiedzieć w ten sposób, że ocena zakresu działania mi międzynarodowej i krajowej tych towarzystw należy do sądów krajowych. W ramach tej oceny sądy mogą uwzględnić wszystkie czynniki, które wskazują na relatywne znaczenie danego rodzaju transportu, w szczególności dochód z działania.

W przedmiocie kosztów

41 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem; do niego zatem należy zasądzenie kosztów. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (druga izba) orzeka, co następuje:

1) **Artykuł 15 pkt 6, 7 i 9 dyrektywy Rady 77/388/EWG z dnia 17 maja 1977 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do podatków obrotowych – wspólny system podatku od wartości dodanej: ujednolicona podstawa wymiaru podatku** należy interpretować w ten sposób, że określone w tych przepisach dostawy towarów i usług przeznaczone dla statków powietrznych używanych do lotów krajowych przez towarzystwa lotnicze obsługujące transport głównie w odpłatnym ruchu międzynarodowym są zwolnione od podatku VAT.

2) **Ocena zakresu działania mi międzynarodowej i krajowej tych towarzystw** należy do sądów krajowych. W ramach tej oceny sądy mogą uwzględnić wszystkie czynniki, które wskazują na relatywne znaczenie danego rodzaju transportu, w szczególności dochód z działania.

Podpisy

* Język postępowania: duński.