

SODBA SODIŠČA (prvi senat)

z dne 23. decembra 2015(*)

„Davek na dodano vrednost – Obdavčljivi dogodek in obveznost obračuna – Zračni promet – Kupljena, a ne uporabljena vozovnica – Izvedba storitve prevoza – Izdaja vozovnice – Trenutek plačila davka“

V združenih zadevah C-250/14 in C-289/14,

katerih predmet sta predloga za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ju je vložilo Conseil d'État (državni svet, Francija) z odločbama z dne 21. maja 2014, ki sta prispeli na Sodišče 26. maja in 12. junija 2014, v postopkih

Air France-KLM, nekdanja Air France (C-250/14),

Hop!-Brit Air SAS, nekdanja Brit Air (C-289/14)

proti

Ministère des Finances et des Comptes publics,

SODIŠČE (prvi senat),

v sestavi A. Tizzano, podpredsednik Sodišča v funkciji predsednika prvega senata, F. Biltgen, A. Borg Barthet (poročevalec), E. Levits in S. Rodin, sodniki,

generalna pravobranilka: J. Kokott,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za Air France-KLM, nekdanjo Air France, in Hop!-Brit Air SAS, nekdanjo Brit Air, A. Beetschen, odvetnica,
- za francosko vlado D. Colas, J.- S. Pilczer in S. Ghiandoni, agenti,
- za Irsko E. Creedon, J. Quaney in A. Joyce, agenti, skupaj z A. Keirse, BL,
- za grško vlado K. Nasopoulou in S. Lekkou, agentki,
- za portugalsko vlado L. Inez Fernandes, R. Campos Laires in A. Cunha, agenti,
- za Evropsko komisijo C. Soulay in L. Lozano Palacios, agentki,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalne pravobranilke, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predloga za sprejetje predhodne odločbe se nanašata na razlago členov 2, točka 1, in 10(2) Šeste direktive Sveta z dne 17. maja 1977 o usklajevanju zakonodaje držav članic o prometnih davkih – Skupni sistem davka na dodano vrednost: enotna osnova za odmero (77/388/EGS) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 9, zvezek 1, str. 23), kakor je bila spremenjena z Direktivo Sveta 1999/59/ES z dne 17. junija 1999 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 9, zvezek 1, str. 324, v nadaljevanju: Šesta direktiva) in nato z Direktivo Sveta 2001/115/ES z dne 20. decembra 2001 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 9, zvezek 1, str. 352, v nadaljevanju: spremenjena Šesta direktiva).

2 Ta predloga sta bila vložena v okviru spora med družbama Air France-KLM, nekdanja Air France, in Hopl-Brit Air SAS, nekdanja Brit Air, ter Ministère des Finances et des Comptes publics (ministrstvo za finance), ker so bili z davkom na dodano vrednost (DDV) obdavčeni neuporabljena vozovnica in zneski, ki jih je letalski prevoznik nakazal podjetju, ki opravlja enako dejavnost, kot protidajatev za prodajo vozovnic, ki niso bile uporabljene.

Pravni okvir

Pravo Unije

3 Člen 2, točka 1, Šeste direktive in spremenjene Šeste direktive določa:

„Predmet davka na dodano vrednost je naslednje:

1. dobava blaga ali storitev, ki jo davčni zavezanec, ki deluje kot tak, opravi na ozemlju države za plačilo“.

4 Člen 10 Šeste direktive je določal:

„1. (a) ‚Obdavčljivi dogodek‘ je dogodek, s katerim so izpolnjeni pravni pogoji, potrebni za nastanek obveznosti obračuna davka.

(b) ‚Obveznost obračuna‘ davka nastane v trenutku, ko ima davčni organ po zakonu pravico zahtevati davek od osebe, ki ga je dolžna plačati, četudi se plačilo odloži.

2. Obdavčljivi dogodek in s tem obveznost obračuna davka nastane, ko je blago dobavljeno ali so storitve opravljene. [...]

Če je plačilo izvršeno pred opravljeno dobavo blaga ali preden so storitve opravljene, nastane obveznost obračuna davka ob prejemu plačila in od prejetega zneska.

Z odstopanjem od zgornjih določb lahko države članice določijo, da obveznost obračuna davka za določene transakcije ali za določene kategorije davčnih zavezancev nastane:

- najkasneje ob izdaji računa ali dokumenta, ki se priznava kot račun, ali
- najkasneje ob prejemu plačila ali
- če račun ali dokument, ki se priznava kot račun, ni izdan ali je izdan kasneje, v določenem obdobju od datuma obdavčljivega dogodka.

[...]"

5 V ?lenu 10(2), tretji pododstavek, prva in tretja alineja, spremenjene Šeste direktive je bilo izbrisano sklicevanje na dokument, ki se priznava kot ra?un. Ta dolo?ba se tako nanaša le še na izdajo ra?una.

6 Na dav?no osnovo nanašajo?i se ?len 11 Šeste direktive in spremenjene Šeste direktive dolo?a:

„A. Na ozemlju države

1. Dav?na osnova:

(a) pri dobavah blaga in storitev, razen tistih iz (b), (c) in (d) tega odstavka, je vse, kar predstavlja pla?ilo, ki ga je prejel ali ga bo prejel dobavitelj ali izvajalec od kupca, naro?nika ali tretje osebe za te dobave, vklju?no s subvencijami, ki so neposredno povezane s ceno takšnih dobav;

[...]"

Francosko pravo

7 ?len 256, to?ka I, code général des impôts (zakonik o dav?nih postopkih, v nadaljevanju: CGI) dolo?a:

„Predmet davka na dodano vrednost sta dobava blaga in opravljanje storitev, ki ju dav?ni zavezanec, ki deluje kot tak, opravi za pla?ilo.“

8 ?len 269 CGI dolo?a:

„1. Obdav?ljivi dogodek nastane:

(a) ko je znotraj Skupnosti blago dobavljeno ali pridobljeno ali so storitve opravljene;

[...]

2. Obveznost obra?una davka nastane:

[...]

(c) za storitve, ob pla?ilu predpla?ila, cene ali pla?ila“.

Spora o glavni stvari in vprašanja za predhodno odlo?anje

Zadeva C?250/14

9 Air France-KLM, ki je leta 2004 postala pravna naslednica družbe Air France, je družba s sedežem v Franciji, ki opravlja dejavnost zra?nega prometa. Družba Air France-KLM v okviru te dejavnosti opravlja storitve zra?nega potniškega prometa znotraj francoskega ozemlja. Ker so ti notranji leti obdav?eni z DDV, cene vozovnic za te lete vklju?ujejo ta davek.

10 Družba Air France od leta 1999 dalje dav?nemu organu ni ve? nakazovala DDV, prejetega za cene izdanih vozovnic, ki jih potniki na notranjih letih niso uporabili. Na eni strani gre za nezamenljive vozovnice, katerih veljavnost je potekla zaradi nevrncanja potnikov, na drugi pa za

zamenljive vozovnice, katerih veljavnost je potekla, ker v času njihove veljavnosti niso bile uporabljene.

11 Davčna uprava je po preverjanju računovodskih izkazov ugotovila, da je treba zneske, ki se nanašajo na „izdane vozovnice, ki niso bile uporabljene“, obdavčiti z DDV po znižani stopnji 5,5 %, ki se uporabi za storitve notranjega zračnega prevoza potnikov. Družbi Air France-KLM je zato vročila obvestila o naknadno obračunanem DDV za obdobje od 1. aprila 2000 do 31. marca 2003 v znesku 4.066.607 EUR in zamudnih obrestih v znesku 1.226.584 EUR.

12 Tribunal administratif de Cergy-Pontoise (upravno sodišče v Cergy-Pontoise) je s sodbo z dne 9. junija 2011 zavrnilo predlog družbe Air France- KLM, naj se jo oprosti plačila tega naknadno obračunane DDV. Cour administrative d'appel de Versailles (pritožbeno upravno sodišče v Versaillesu) je s sodbo z dne 13. novembra 2012 navedeno sodbo potrdilo in presodilo, da mora biti v skladu z določbami iz členov 256 in 269 CGI ob upoštevanju člena 1234 civilnega zakonika za zneske, ki so bili po dokončni neizvršitvi storitve prevoza zadržani, obračunan DDV. Družba Air France-KLM je zoper to sodbo vložila kasacijsko pritožbo.

13 Ker je Conseil d'État (državni svet) dvomilo glede obdavčitve neuporabljene vozovnice z DDV, je prekinilo odločanje in Sodišče v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

„1. Ali je treba določbe členov 2, točka 1, in 10(2) [Šeste direktive in spremenjene Šeste direktive] razlagati tako, da se lahko izdaja vozovnice enaki z dejansko izvršitvijo storitve prevoza, in da so zneski, ki jih letalska družba zadrži, če imetnik letalske vozovnice vozovnice ni uporabil, ta pa je postala neveljavna, predmet DDV?

2. Ali mora biti v tem primeru pobrani davek plačan davčnemu organu takoj ob prejemu plačila, čeprav je mogoče, da potovanje ne bo opravljeno zaradi stranke?“

Zadeva C-289/14

14 Iz predložitvene odločbe v zadevi C-289/14 je razvidno, da je družba Brit Air, ki je postala družba Hop!-Brit Air SAS, opravljala storitve zračnega potniškega prometa v okviru franšizne pogodbe, sklenjene z družbo Air France-KLM. Zadnjenavedena je bila zadolžena za trženje in upravljanje vozovnic za proge, ki jih je družba Brit Air uporabljala na podlagi franšizne pogodbe.

15 Družba Air France-KLM je prejela plačilo za vozovnice in ga nakazala družbi Brit Air za vsakega prepeljanega potnika. Za vozovnice, ki so bile prodane, a niso bile uporabljene zaradi nevrkanja potnikov ali zaradi poteka veljavnosti vozovnic, je družba Air France družbi Brit Air plačala letno pavšalno nadomestilo, izračunano na podlagi odstotka (2 %) letnega prometa (DDV vključen), ustvarjenega na progah, ki so predmet franšizne pogodbe. Družba Brit Air za ta znesek ni plačala DDV.

16 Davčna uprava je družbi Brit Air po preverjanju njenih računovodskih izkazov vročila obvestila o naknadno obračunanem DDV za obdobje od 1. aprila 2001 do 31. avgusta 2005 za zneske neuporabljenih vozovnic, ki ji jih je nakazala družba Air France.

17 Tribunal administratif de Montreuil (upravno sodišče v Montreuilu) je s sodbo z dne 24. junija 2010 zavrnilo predlog družbe Brit Air, naj se jo oprosti plačila tega naknadno obračunane DDV. Družba Brit Air je zoper to sodbo vložila pritožbo pri Cour administrative d'appel de Versailles. Ker je to sodišče s sodbo z dne 13. novembra 2012 izpodbijano sodbo potrdilo, je družba Brit Air vložila kasacijsko pritožbo pri Conseil d'État (državni svet).

18 Ker je Conseil d'État (državni svet) dvomilo glede obdavčitve z DDV zneskov, ki jih je

letalski prevoznik nakazal podjetju, ki opravlja enako dejavnost, kot protidajatev za prodajo vozovnic, ki niso bile uporabljene, je prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali je treba določbe členov 2, točka 1, in 10(2) [Šeste direktive in spremenjene Šeste direktive] razlagati tako, da pavšalni znesek, ki se izračuna kot odstotek letnega prometa, ustvarjenega na progah, s katerimi se upravlja na podlagi franšizne pogodbe, in ki ga letalska družba, ki je za račun druge letalske družbe izdala vozovnice, ki jim je potekla veljavnost, plača tej drugi letalski družbi, pomeni neobdaveno odškodnino, ki se plača zadnjenavedeni družbi in s katero se povrne škoda, ki je tej družbi nastala zaradi nepotrebne mobilizacije njenih prevoznih sredstev, ali da predstavlja plačilo za vozovnice, ki so bile izdane, vendar niso bile uporabljene?

2. Ali je treba, če se šteje, da ta znesek predstavlja plačilo za vozovnice, ki so bile izdane, vendar niso bile uporabljene, te določbe razlagati tako, da se lahko izdajo vozovnice enaki dejansko izvršitvi storitve prevoza, in da so zneski, ki jih letalska družba zadrži, če imetnik letalske vozovnice vozovnice ni uporabil, ta pa je postala neveljavna, predmet davka na dodano vrednost?

3. Ali mora v tem primeru družba Air France ali družba Brit Air pobrati davek plačati davčnemu organu takoj ob prejemu plačila, čeprav je mogoče, da potovanje ne bo opravljeno zaradi stranke?“

19 S sklepom predsednika Sodišča z dne 10. julija 2014 sta bili zadevi C-250/14 in C-289/14 združeni za pisni in ustni postopek ter izdajo sodbe.

Vprašanja za predhodno odločanje

Prvo vprašanje v zadevi C-250/14 in drugo vprašanje v zadevi C-289/14

20 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v zadevi C-250/14 in drugim vprašanjem v zadevi C-289/14 sprašuje, ali je treba člena 2, točka 1, in 10(2) Šeste direktive in spremenjene Šeste direktive razlagati tako, da se izdaja vozovnic letalske družbe obdavči z DDV, kadar potniki teh vozovnic niso uporabili in za njih ne morejo prejeti povračila.

21 Poudariti je treba, da je na podlagi člena 2, točka 1, Šeste direktive in spremenjene Šeste direktive, „[p]redmet [DDV] [...] storitev, ki jo davčni zavezanec, ki deluje kot tak, opravi na ozemlju države za plačilo“.

22 V skladu z ustaljeno sodno prakso je storitev opravljena „za plačilo“ v smislu te določbe, le če med izvajalcem in prejemnikom storitve obstaja pravno razmerje, v okviru katerega se izmenjajo vzajemne dajatve oziroma storitve, pri čemer plačilo, ki ga prejme izvajalec storitve, pomeni dejansko protivrednost storitve, opravljene za prejemnika (sodba Tolsma, C-16/93, EU:C:1994:80, točka 14).

23 Tako je, če obstaja neposredna zveza med opravljeno storitvijo in prejeto protidajatvijo, pri čemer plačani zneski pomenijo ustrezno nadomestilo za individualno storitev, opravljeno v okviru takega pravnega razmerja (sodba Société thermale d'Eugénie-les-Bains, C-277/05, EU:C:2007:440, točka 19 in navedena sodna praksa).

24 Iz člena 10(2) Šeste direktive in spremenjene Šeste direktive je razvidno tudi, da obdavčljivi dogodek iz člena 2, točka 1, teh direktiv nastane šele v trenutku, ko so storitve opravljene.

25 Iz teh elementov je razvidno, da je opravljanje storitev, kot je zračni potniški promet, predmet DDV, če je na eni strani znesek, ki ga potnik v okviru pravnega razmerja, ki je urejeno s

pogodbo o prevozu, nakaže letalski družbi, neposredno povezan z individualno storitvijo in pomeni njeno plačilo ter če se na drugi navedena storitev opravi.

26 V zvezi s tem je Sodišče poudarilo, da so storitve, katerih opravljanje ustreza izpolnjevanju obveznosti, ki izhajajo iz pogodbe o letalskem prevozu oseb, prijava in vkrcanje potnikov ter njihov sprejem v letalo v kraju vzleta, ki je dogovorjen v zadevni prevoznici, odhod letala ob predvidenem času, prevoz potnikov in njihove prtljage od kraja odhoda do kraja prihoda, oskrba potnikov med poletom in nazadnje njihovo varno izkrcanje v kraju pristanka ob času, ki je dogovorjen v tej pogodbi (glej sodbo Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, točka 40).

27 Vendar je izvedba teh storitev mogoča, le če potnik letalske družbe na dogovorjen datum pride na dogovorjen kraj vkrcanja, ker mu navedena družba zagotavlja pravico do izvedbe teh storitev do ure vkrcanja v okoliščinah, ki jih določa pogodba o prevozu, sklenjena ob nakupu vozovnice.

28 Protivrednost za ceno, plačano ob nakupu vozovnice, je pravica potnika do izvedbe obveznosti, ki izhajajo iz pogodbe o prevozu, neodvisno od tega, ali potnik to pravico koristi, tako da letalska družba storitev opravi s tem, da potniku omogoči koriščenje teh storitev.

29 Tožeči stranki iz postopka v glavni stvari se tako ne moreta sklicevati na to, da je znesek, ki ga plača potnik, ki na let ne pride, in ki ga družba zadrži, pogodbeni odškodnina – ker je namenjena povračilu škode, nastale družbi – ki ni predmet DDV.

30 Prvič, taka razlaga bi namreč spremenila naravo protidajatve, ki jo plača potnik, ki bi postala pogodbeni odškodnina, če potnik ne bi mogel koristiti individualne storitve, ki jo ponuja letalska družba.

31 Vendar je treba pojem „[opravljanje] storitev“ v smislu Šeste direktive in spremenjene Šeste direktive razlagati neodvisno od namenov in rezultatov zadevnih transakcij, pri čemer davčna uprava nima obveznosti izvesti preiskavo, da bi določila namen davčnega zavezanca (glej sodbo Newey, C-653/11, EU:C:2013:409, točka 41 in navedena sodna praksa).

32 Drugič, taka sprememba opredelitve cene, ki jo za vozovnico plača potnik, glede na to, ali je ta prišel na vkrcanje, bi pomenila razhajanje med zneskom za odškodnino, ki ga letalska družba zahteva zaradi odsotnosti potnika, ki na let ne pride, in zneskom, plačanim ob nakupu vozovnice. Če potnik pride na vkrcanje, cena storitve tako ustreza ceni vozovnice brez DDV, znesek odškodnine, ki jo zahtevata tožeči stranki iz postopka v glavni stvari pa bi ustrezal tej ceni, povečani za znesek DDV, za kateri bi nastala obveznost obračuna. Vendar ni nobenega elementa, ki bi upravičeval, da je odškodnina višja od cene, ki jo plača potnik.

33 Tretjič, tožeči stranki iz postopka v glavni stvari se tudi ne moreta sklicevati na sodno prakso Sodišča, ki se nanaša na neobdavčitev zneskov, nakazanih za aro, z DDV. Na eni strani v zadevah iz postopkov v glavni stvari cena, ki jo plača potnik, ki na let ne pride, ustreza celotni ceni, ki jo je treba plačati. Na drugi strani, ko potnik plača ceno vozovnice in ko letalska družba potrdi, da mu je rezervirala sedež, je prodaja končana in dokončna. Poleg tega je treba ugotoviti, da si letalske družbe pridržujejo pravico ponovne prodaje neuporabljene storitve drugemu potniku, pri čemer prvotnemu potniku niso dolžne povrniti cene vozovnice. Iz tega je razvidno, da bi bilo priznanje odškodnine ob neobstoju škode neupravičeno.

34 Ugotoviti je torej treba, da namen zneska, ki ga zadržijo letalske družbe, ni povračilo škode zaradi izostanka potnika, ampak plačilo, in to tudi, če potnik prevoza ni koristil.

35 Glede na navedeno je treba na prvo vprašanje v zadevi C-250/14 in na drugo vprašanje v

zadevi C-289/14 odgovoriti, da je treba člena 2, točka 1, in 10(2) Šeste direktive in spremenjene Šeste direktive razlagati tako, da se izdaja vozovnic letalske družbe obdavči z DDV, kadar potniki vozovnic, ki so bile izdane, niso uporabili in za njih ne morejo prejeti povračila.

Drugo vprašanje v zadevi C-250/14 in tretje vprašanje v zadevi C-289/14

36 Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem v zadevi C-250/14 in tretjim vprašanjem v zadevi C-289/14 v bistvu sprašuje, ali je treba člena 2, točka 1, in 10(2) Šeste direktive in spremenjene Šeste direktive razlagati tako, da je treba DDV, ki ga je kupec plačal ob nakupu letalske vozovnice, ki je ni uporabil, obračunati, ko letalska družba ali tretji v njenem imenu prejeme plačilo za vozovnico.

37 Poudariti je treba, da člen 10(2), prvi pododstavek, Šeste direktive in spremenjene Šeste direktive določa, da obdavčljivi dogodek in s tem obveznost obračuna davka nastane, ko je blago dobavljeno ali so storitve opravljene.

38 Vendar na prvem mestu člen 10(2), drugi pododstavek, Šeste direktive in spremenjene Šeste direktive določa odstop od tega pravila, če je plačilo izvršeno preden so storitve opravljene. V tem primeru nastane obveznost obračuna davka ob prejemu plačila in od prejetega zneska (glej v tem smislu sodbo Orfey Balgaria, C-549/11, EU:C:2012:832, točka 27, in sklep Sani treyd, C-153/12, EU:C:2013:201, točka 24).

39 Poleg tega je Sodišče presodilo, da je za obveznost obračuna DDV pred izvedbo storitve potrebno in zadostuje, da so vse upoštevne informacije, ki se nanašajo na obdavčljivi dogodek, torej na prihodnjo storitev, ob plačilu že znane, pri čemer mora biti torej zlasti natančno opredeljeno blago in storitve (glej sodbo Orfey Balgaria, C-549/11, EU:C:2012:832, točki 28 in 39, ter sklep Sani treyd, C-153/12, EU:C:2013:201, točki 25 in 33).

40 Ugotoviti je treba, da so v zadevah iz postopkov v glavni stvari pogoji za uporabo člena 10(2), drugi pododstavek, Šeste direktive in spremenjene Šeste direktive lahko izpolnjeni, saj so ob nakupu vozovnice vsi elementi prihodnje storitve prevoza že znani in natančno opredeljeni.

41 Okoliščina da je plačilo celotno, ne pa delno, ne more izpodbiti take razlage (glej v tem smislu sodbi Orfey Balgaria, C-549/11, EU:C:2012:832, točka 37, in Efir, C-19/12, EU:C:2013:148, točka 39, ter sklep Sani treyd, C-153/12, EU:C:2013:201, točka 32).

42 Na drugem mestu je treba opozoriti, kot je razvidno iz točk 27 in naslednjih te sodbe, da letalska družba, ki prodaja vozovnico, izpolni svoje pogodbene obveznosti, če potnik ne pride na let, s tem da mu omogoči uveljavljanje njegovih pravic do storitve.

43 Glede na navedeno je treba na drugo vprašanje v zadevi C-250/14 in na tretje vprašanje v zadevi C-289/14 odgovoriti, da je treba člena 2, točka 1, in 10(2), prvi in drugi pododstavek, Šeste direktive in spremenjene Šeste direktive razlagati tako, da je treba DDV, ki ga je kupec plačal ob nakupu letalske vozovnice, ki je ni uporabil, obračunati, ko letalska družba ali tretja oseba, ki ravna v njenem imenu in za njen račun, ali pa tretja oseba, ki ravna v svojem imenu, vendar za račun letalske družbe, prejeme plačilo za vozovnico.

Prvo vprašanje v zadevi C-289/14

44 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v zadevi C-289/14 v bistvu sprašuje, ali je treba člena 2, točka 1, in 10(2) Šeste direktive in spremenjene Šeste direktive razlagati tako, da če tretja oseba v okviru franšizne pogodbe trži vozovnice letalske družbe za njen račun, in ji za vozovnice, ki so bile izdane in katerih veljavnost je potekla, nakaže pavšalni znesek, ki se izračuna kot

odstotek letnega prometa, ustvarjenega na ustreznih letalskih progah, naveden pavšalni znesek pomeni znesek, ki se kot protidajatev za navedene vozovnice obdavči.

45 Ugotoviti je treba, da mora DDV na ceno prodanih vozovnic na podlagi člena 21(1)(a) Šeste direktive in spremenjene Šeste direktive plačati letalska družba, ki opravi storitev prevoza.

46 Kot je razvidno iz odgovora na prejšnja vprašanja, je cena vozovnice, ki jo plača potnik, protidajatev za storitev prevoza, ki jo ponuja letalska družba, in je predmet DDV. Poleg tega se ta davek obračuna ob prejemu plačila za vozovnico, in sicer, tudi če se potnik leta ne udeleži.

47 Če predložitveno sodišče meni, da je družba Air France-KLM pri trženju vozovnic delovala v imenu in za račun družbe Brit Air, mora DDV na vozovnice plačati družba Brit Air. Če pa predložitveno sodišče meni, da je družba Air France-KLM ravnala v svojem imenu, vendar za račun družbe Brit Air, gre za transakciji, ki sta zaporedni in nikakor ne bosta vplivali na končni znesek DDV, ker sta zneska enaka, pri čemer bo morala vsaka družba izdelati svojo napoved, ki vključuje prejet in prenesen DDV.

48 Glede pavšalnega zneska, ki ga je družba Air France-KLM nakazala družbi Brit Air za vozovnice, katerih veljavnost je potekla, je treba najprej ugotoviti, da v nasprotju s tem, kar trdi družba Brit Air, ni mogoče šteti, da znesek, ki ga je družba Brit Air prejela od družbe Air France-KLM, ustreza odškodnini, ki jo je družba Air France-KLM nakazala za škodo, ki jo je utrpela družba Brit Air.

49 V zvezi s tem je treba glede izdanih in neuporabljenih vozovnic poudariti, da letalska družba zaradi okoliščin, da odsotni potnik ne pride na vkrcanje, ne utрпи nobene škode. Ta potnik plača ceno storitve prevoza v trenutku nakupa vozovnice. Družba Brit Air je storitev, za katero se je zavezala, opravila že s tem, da je imel potnik pravico koristiti izvedbo obveznosti, ki izhajajo iz pogodbe o letalskem prevozu oseb. Neobstoj pravice do povračila cene vozovnice dokazuje, da letalska družba ni utrpela nobene škode.

50 Iz tega izhaja, da namen cene vozovnice, ki jo zadrži družba, ni povračilo škode, ki jo družba morebiti utрпи zaradi izostanka stranke, ampak plačilo storitve prevoza, ki jo družba ponuja stranki, in to tudi, če stranka prevoza ne koristi.

51 V teh okoliščinah ni mogoče šteti, da sta družbi Air France-KLM in Brit Air pavšalni znesek – ki ga je prva družba nakazala drugi družbi za prodane vozovnice, katerih veljavnost je potekla, in ki se izračuna kot odstotek letnega prometa, ustvarjenega na ustreznih letalskih progah – določili zaradi povračila škode, nastale družbi Brit Air. Nasprotno, ta znesek, ki sta ga stranki pogodbeno določili, ustreza vrednosti vozovnic, ki so bile izdane za opravljanje storitve prevoza in jih kupci niso uporabili, kot sta jo ocenili zadevni družbi. Pavšalni znesek, ki ga je družba Air France-KLM nakazala družbi Brit Air, je plačilo kot protidajatev za vozovnice, ki jih je družba Air France-KLM izdala za njen račun in ki jih kupci niso uporabili. Obstaja torej neposredna povezava med opravljenimi storitvami in plačilom, prejetim zanje.

52 Glede na navedeno je treba na prvo vprašanje v zadevi C-289/14 odgovoriti, da je treba člena 2, točka 1, in 10(2) Šeste direktive in spremenjene Šeste direktive razlagati tako, da če tretja oseba v okviru franšizne pogodbe trži vozovnice letalske družbe za njen račun in ji za vozovnice, ki so bile izdane in katerih veljavnost je potekla, nakaže pavšalni znesek, ki se izračuna kot odstotek letnega prometa, ustvarjenega na ustreznih letalskih progah, ta znesek pomeni znesek, ki se kot protidajatev za navedene vozovnice obdavči.

Stroški

53 Ker je ta postopek za stranke v postopkih v glavni stvari ena od stopenj v postopkih pred predložitvenim sodiščem, to odloži o stroških. Stroški za predložitev stališ? Sodiš?u, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodiš?e (prvi senat) razsodilo:

1. Člena 2, točka 1, in 10(2) Šeste direktive Sveta z dne 17. maja 1977 o usklajevanju zakonodaje držav članic o prometnih davkih – Skupni sistem davka na dodano vrednost: enotna osnova za odmero (77/388/EGS), kakor je bila spremenjena z Direktivo Sveta 1999/59/ES z dne 17. junija 1999 in nato z Direktivo Sveta 2001/115/ES z dne 20. decembra 2001, je treba razlagati tako, da se izdaja vozovnic letalske družbe obdavči z davkom na dodano vrednost, kadar potniki vozovnic, ki so bile izdane, niso uporabili in za njih ne morejo prejeti povračila.
2. Člena 2, točka 1, in 10(2), prvi in drugi pododstavek, Šeste direktive 77/388, kakor je bila spremenjena z Direktivo 1999/59 in nato z Direktivo 2001/115, je treba razlagati tako, da je treba davek na dodano vrednost, ki ga je kupec plaal ob nakupu letalske vozovnice, ki je ni uporabil, obraunati, ko letalska družba ali tretja oseba, ki ravna v njenem imenu in za njen račun, ali pa tretja oseba, ki ravna v svojem imenu, vendar za račun letalske družbe, prejeme plačilo za vozovnico.
3. Člena 2, točka 1, in 10(2) Šeste direktive 77/388, kakor je bila spremenjena z Direktivo 1999/59 in nato z Direktivo 2001/115, je treba razlagati tako, da če tretja oseba v okviru franšizne pogodbe trži vozovnice letalske družbe za njen račun in ji za vozovnice, ki so bile izdane in katerih veljavnost je potekla, nakaže pavšalni znesek, ki se izražuna kot odstotek letnega prometa, ustvarjenega na ustreznih letalskih progah, ta znesek pomeni znesek, ki se kot protidajatev za navedene vozovnice obdavči.

Podpisi

* Jezik postopka: francoščina.