

Downloaded via the EU tax law app / web

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

23. detsember 2015(*)

Käibemaks – Maksustatav teokoosseis ja maksu sissenõutavus – Lennutransport – Ostetud, kuid kasutamata jäetud pilet – Transporditeenuse osutamine – Pileti väljastamine – Maksu tasumise hetk

Liidetud kohtuasjades C-250/14 ja C-289/14,

mille ese on Conseil d'État? (Prantsusmaa) 21. mai 2014. aasta otsustega ELTL artikli 267 alusel esitatud eelotsusetaotlused, mis saabusid Euroopa Kohtusse 26. mail 2014 ja 12. juunil 2014, menetlustes

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

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

versus

Ministère des Finances et des Comptes publics,

EUROOPA KOHUS (esimene koda),

koosseisus: Euroopa Kohtu asepresident A. Tizzano esimese koja presidendi ülesannetes, kohtunikud F. Biltgen, A. Borg Barthet (ettekandja), E. Levits ja S. Rodin,

kohtujurist: J. Kokott,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- Air France-KLM ja Hop!-Brit Air SAS, esindaja: advokaat A. Beetschen,
- Prantsuse valitsus, esindajad: D. Colas, J. S. Pilczer ja S. Ghiandoni,
- Iirimaa, esindajad: E. Creedon, J. Quaney ja A. Joyce, keda abistas A. Keirse, *BL*,
- Kreeka valitsus, esindajad: K. Nasopoulou ja S. Lekkou,
- Portugali valitsus, esindajad: L. Inez Fernandes, R. Campos Laires ja A. Cunha,
- Euroopa Komisjon, esindajad: C. Soulay ja L. Lozano Palacios,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlused käsitlevad nõukogu 17. mai 1977. aasta kuuenda direktiivi 77/388/EMÜ kumuleeruvate käibemaksudega seotud liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta – ühine käibemaksusüsteem: ühtne maksubaas (EÜT L 145, lk 1; ELT eriväljaanne 09/01, lk 23), muudetud nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiviga 1999/59/EÜ (EÜT L 162, lk 63; ELT eriväljaanne 09/01, lk 324; edaspidi „kuues direktiiv”) ja seejärel nõukogu 20. detsembri 2001. aasta direktiiviga 2001/115/EÜ (EÜT L 15, lk 24; ELT eriväljaanne 09/01, lk 352; edaspidi „muudetud kuues direktiiv”), artikli 2 punkti 1 ja artikli 10 lõike 2 tõlgendamist.

2 Taotlused on esitatud esiteks Air France-KLM-i, varem Air France, ja teiseks Hop!-Brit Air SAS-i, varem Brit Air, kohtuvaidlustes Ministère des Finances et des Comptes Publics’iga (rahandus- ja avaliku sektori raamatupidamisarvestuse ministeerium) selle üle, kuidas maksustada käibemaksuga kasutamata jäetud piletit ja summasid, mille lennuettevõtja on üle kandnud samasugusele ettevõtjale vastutasuks kasutamata jäetud pileтите müügi eest.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 Kuuenda direktiivi ja muudetud kuuenda direktiivi artikli 2 punktis 1 oli sätestatud:

„Käibemaksuga maksustatakse:

1) kauba tarnimine või teenuste osutamine tasu eest riigi territooriumil maksukohustuslase poolt, kes sellena tegutseb.”

4 Kuuenda direktiivi artikkel 10 nägi ette:

„1. a) „Maksustatav teokoosseis” on olukord, mille puhul on täidetud maksu sissenõutavaks muutmiseks vajalikud õiguslikud tingimused.

b) Maks muutub sissenõutavaks hetkest, kui maksuhalduril tekib seadusjärgne alus nõuda maksukohustuslaselt maksu tasumist, olenemata tasumise tähtaja edasilükkamise võimalusest.

2. Maksustatav teokoosseis tekib ning maks muutub sissenõutavaks pärast kauba kättetoimetamist või teenuse osutamist. [...]

Kui aga enne kauba kättetoimetamist või teenuse osutamist tuleb tasuda ettemaks, muutub maks sissenõutavaks ettemaksu kättesaamisel ning saadud summalt.

Erandina eespool nimetatud sätetest võivad liikmesriigid ette näha, et maks muutub sissenõutavaks teatavate tehingute või teatavat liiki maksukohustuslaste puhul:

– hiljemalt arve või selle aset täitva dokumendi väljastamisel, või

– hiljemalt müügihinna kättesaamisel, või

– kui arvet või selle aset täitvat dokumenti ei väljastata või väljastatakse hiljem, kindlaksmääratud tähtaja jooksul alates maksustatava teokoosseisu kuupäevast.

[...]”

5 Muudetud kuuenda direktiivi artikli 10 lõike 2 kolmanda lõigu esimesest ja kolmandast

taandest oli välja jäetud viide arve aset täitvale dokumendile. Selles sättes oli seega viidatud ainult arve väljastamisele.

6 Kuuenda direktiivi ja muudetud kuuenda direktiivi artikkel 11, mis käsitles maksustatavat summat, sätestas:

„A. Riigi territooriumil

1. Maksustatava summa moodustab:

a) punktides b, c ja d nimetamata kauba tarnimise ja teenuste osutamise puhul kõik tasuna käsitatav, mille tarnija ostjalt, kliendilt või kolmandalt isikult nimetatud tarnete eest on saanud või saab, kaasa arvatud nimetatud tarnete hinnaga otse seotud toetused;

[...]”

Prantsuse õigus

7 Üldise maksuseadustiku (code général des impôts, edaspidi „CGI”) artikli 256 lõige I sätestab:

„Käibemaksuga maksustatakse kauba tarnimine ja teenuste osutamine tasu eest maksukohustuslase poolt, kes sellena tegutseb.”

8 CGI artikkel 269 on sõnastatud järgmiselt:

„1. Maksustatav teokoosseis tekib:

a) alates kaubatarne teostamise, kauba ühendusesisese soetamise või teenuste osutamise hetkest;

[...]

2. Maks muutub sissenõutavaks:

[...]

c) teenuste osutamise eest ettemaksete, hinna või tasu kättesaamise hetkest.”

Põhikohtuasjad ja eelotsuse küsimused

Kohtuasi C-250/14

9 Air France-KLM, kellest sai Air France'i õigusjärglane 2004. aastal, on Prantsusmaal asutatud äriühing, mille tegevusala on lennutransport. Sel tegevusalal osutab Air France-KLM reisijatele lennutransporditeenuseid Prantsusmaa territooriumil. Tema siselennud maksustatakse käibemaksuga, vastavaid lennupileteid müüakse hinnaga, mille sisse on arvatud käibemaks.

10 Alates 1999. aastast ei kandnud Air France enam riigikassale üle käibemaksu, mis oli kogutud selliste väljastatud piletite müügihinnalt, mida siselendude reisijad ei olnud kasutanud. Esiteks on tegemist piletitega, mida ei saanud ümber vahetada ja mis aegusid põhjusel, et reisijad ei olnud pardal minekul kohal, ning teiseks vahetatavate piletitega, mis aegusid, kuna neid ei olnud nende kehtivuse aja jooksul kasutatud.

11 Raamatupidamiskontrolli tulemusena leidis maksuhaldur, et „väljastatud, kuid kasutamata

jäetud piletite" eest makstud summad oleks tulnud käibemaksuga maksustada vähendatud määraga 5,5%, mida kohaldatakse reisijate riigisisestele lennutransporditeenustele. Sellest tulenevalt saatis ta Air France-KLM'ile maksuotsuse, milles nõuab ajavahemiku eest 1. aprillist 2000 kuni 31. märtsini 2003 käibemaksu tasumist summas 4 066 607 eurot, millele lisandub viivitusintress summas 1 226 584 eurot.

12 Tribunal administratif de Cergy-Pontoise (Cergy-Pontoise'i halduskohus) jättis 9. juuni 2011. aasta otsusega rahuldamata Air France-KLM'i nõude vabastada ta nende maksuotsuste täitmise kohustusest. Cour administrative d'appel de Versailles (Versailles' teise astme halduskohus) jättis oma 13. novembri 2012. aasta kohtuotsusega selle otsuse muutmata ja leidis, et vastavalt CGI artiklitele 256 ja 269 koostoimes tsiviilseadustiku (code civil) artikliga 1234 kuuluvad veoteenuse lõpliku osutamata jätmise järel alles jäänud summad käibemaksuga maksustamisele. Air France-KLM esitas selle kohtuotsuse peale kassatsioonkaebuse.

13 Conseil d'État, kellel tekkisid kahtlused kasutamata jäetud piletite käibemaksuga maksustamise kohta, otsustas menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [kuuenda direktiivi ja muudetud kuuenda direktiivi] artikli 2 punkti 1 ja artikli 10 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et pileti väljastamist saab samastada veoteenuse tegeliku osutamisega ja et summad, mis lennuettevõtja jätab endale juhul, kui lennupileti omanik oma piletit ei kasutanud ja kui see pilet on aegunud, on käibemaksuga maksustatavad?

2. Kas sellisel juhul tuleb kogutud maks kanda riigikassasse kohe pärast hinna sissenõudmist, kuigi reis võib kliendi tõttu mitte toimuda?”

Kohtuasi C-289/14

14 Kohtuasjas C-289/14 nähtub eelotsusetaotlusest, et Brit Air, hiljem SAS Hop!- Brit Air, osutas reisijatele lennutransporditeenuseid Air France'iga sõlmitud frantsiisilepingu alusel. Piletite turustamine ja piletimüügi korraldamine seoses lennuliinidega, mida Brit Air käitas frantsiisilepingu alusel, oli Air France'i ülesanne.

15 Air France-KLM sai piletihinna ja kandis selle seejärel iga veetud reisija eest Brit Air'ile üle. Müüdud piletite eest, mis olid jäänud kasutamata põhjusel, et reisija ei olnud pardaleminekul kohal või et pileti kehtivusaeg oli lõppenud, kandis Air France-KLM Brit Air'ile üle iga-aastase kindlasummalise hüvitise, mis arvutati protsendina (2%) frantsiisilepingu alusel käitatud lennuliinide aastakäibest (kaasa arvatud käibemaks). Brit Air ei maksnud sellelt summalt käibemaksu.

16 Brit Air'i raamatupidamiskontrolli tulemusena saatis maksuhaldur talle ajavahemiku eest 1. aprillist 2001 kuni 31. augustini 2005 maksuotsused nõudega tasuda käibemaks summadelt, mille ta oli Air France'ilt saanud kasutamata jäetud piletite eest.

17 Tribunal administratif de Montreuil (Montreuil' halduskohus) jättis 24. juuni 2010. aasta otsusega rahuldamata Brit Air'i nõude vabastada ta nende maksuotsuste täitmise kohustusest. Brit Air esitas selle otsuse peale apellatsioonkaebuse Cour administrative d'appel de Versailles'le (Versailles' teise astme halduskohus). Kuna nimetatud kohus oma 13. novembri 2012. aasta otsusega jättis vaidlustatud kohtuotsuse muutmata, esitas Brit Air selle peale kassatsioonkaebuse Conseil d'État'le.

18 Conseil d'État, kellel tekkisid kahtlused nende summade käibemaksuga maksustamise osas, mille lennuettevõtja on üle kandnud samasugusele ettevõtjale vastutasuks kasutamata

jäetud pileтите müügi eest, otsustas menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [kuuenda direktiivi ja muudetud kuuenda direktiivi] artikli 2 punkti 1 ja artikli 10 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et kindel summa, mis arvutatakse protsendina aastasest käibest, mis saadi lennuliinide käitamisest frantsiisilepingu alusel, mida maksab lennuettevõtja, kes väljastas teise ettevõtja nimel pileteid, mille kehtivusaeg on lõppenud, kujutab endast viimati nimetatud ettevõtja poolt makstud maksuvaba hüvitist, millega korvatakse hüvitamisele kuuluv kahju, mis tekkis seetõttu, et lennuettevõtja hoidis oma transpordivahendeid asjatult tegevusvalmina, või summat, mis vastab väljastatud, kuid kehtivusaja ületanud pileтите hinnale?

2. Kas juhul, kui tuvastatakse, et see summa vastab väljastatud, kuid kehtivusaja ületanud pileтите hinnale, tuleb neid sätteid tõlgendada nii, et pileти väljastamist võib samastada veoteenuse tegeliku osutamisega ja et summad, mille lennuettevõtja endale jätab seetõttu, et pileти omanik pileти ei kasutanud ja pileти kehtivusaeg lõppes, kuuluvad käibemaksuga maksustamisele?

3. Kas niisugusel juhul peab Air France või Brit Air saadud maksu riigikassasse kandma kohe pärast hinna sissenõudmist, kuigi kliendil jäi reis tema enda põhjustatud asjaoludel toimumata?”

19 Euroopa Kohtu presidendi 10. juuli 2014. aasta määrusega liideti kohtuasjad C?250/14 ja C?289/14 kirjalikuks ja suuliseks menetlemiseks ning kohtuotsuse tegemiseks.

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus kohtuasjas C?250/14 ja teine küsimus kohtuasjas C?289/14

20 Esimese küsimusega kohtuasjas C?250/14 ja teise küsimusega kohtuasjas C?289/14 soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitust, kas kuuenda direktiivi ja muudetud kuuenda direktiivi artikli 2 punkti 1 ja artikli 10 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja piletimüük maksustatakse käibemaksuga, kui reisijad on jättnud pileти kasutamata ega saa nende eest hüvitist.

21 Olgu meenutatud, et kuuenda direktiivi ja muudetud kuuenda direktiivi artikli 2 punkti 1 kohaselt „[maksustatakse käibemaksuga] kauba tarnimine või teenuste osutamine tasu eest riigi territooriumil maksukohustuslase poolt, kes sellena tegutseb”.

22 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on teenus osutatud „tasu eest” selle sätte tähenduses vaid juhul, kui teenuse osutaja ja teenuse saaja vahel on õigussuhe, millega seotud toimingud on vastastikused, ja teenuse osutaja saadav vastutasu vastab majanduslikult väärtuselt teenuse saajale osutatavale teenusele (kohtuotsus Tolsma, C?16/93, EU:C:1994:80, punkt 14).

23 Nii on see üksnes juhul, kui osutatud teenuse ja selle eest makstava tasu vahel on otsene seos, kuna makstud summad kujutavad endast tegelikku tasu individualiseeritava teenuse eest, mida osutati sellise õigussuhte raames (kohtuotsus Société thermale d'Eugénie-les-Bains, C?277/05, EU:C:2007:440, punkt 19 ja seal viidatud kohtupraktika).

24 Kuuenda direktiivi ja muudetud kuuenda direktiivi artikli 10 lõikest 2 tuleneb ühtlasi, et nende direktiivide artikli 2 lõikes 1 ette nähtud maksustatav teokoosseis tekib alles kauba kättetoimetamise või teenuse osutamise hetkest.

25 Nende asjaolude põhjal selgub, et sellise teenuse osutamine nagu reisijate lennutransport maksustatakse käibemaksuga, kui esiteks summa, mille reisija maksab lennuettevõtjale transpordilepinguga vormistatud õigussuhte raames, on otseselt seotud individualiseeritava teenusega, mille eest makstav tasu see on, ja teiseks, kui teenus on osutatud.

26 Euroopa Kohus on seoses sellega täpsustanud, et teenused, mille osutamine vastab reisijatele lennutransporditeenuste osutamise lepingust tulenevate kohustuste täitmisele, on asjaomases transpordilepingus kokku lepitud lennuki õhkutõusmise kohas reisijate lennule registreerimine ja lennukisse saatmine ning nende lennuki pardal vastuvõtmine, lennuki plaanijärgne väljumine, reisijate ja nende pagasi vedamine väljumiskohast sihtkohta, reisijate eest hoolitsemine lennureisi ajal ja lõpuks vastavalt turvanõuetele reisijate lennukist välja saatmine ja pagasi mahalaadimine lepingus kokkulepitud maandumiskohas ning ajal (vt kohtuotsus Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punkt 40).

27 Nende teenuste osutamine on aga võimalik ikkagi vaid tingimusel, et lennuettevõtja klient ilmub õigel ajal kohta, kus on ette nähtud lennukisse saatmine, kusjuures lennuettevõtja tunnustab tema õigust teenusele kuni lennukisse saatmise kellaajani tingimustel, mis on täpsustatud piletiostu ajal sõlmitud transpordilepingus.

28 Seega piletiostu ajal makstud ostuhinna vastutasuks on reisijal tekkinud õigus nõuda transpordilepingust tulenevate kohustuste täitmist ja olenemata asjaolust, kas reisija seda õigust teostab, on lennuettevõtja teenuse osutanud, kui ta võimaldab reisijal teenuseid kasutada.

29 Seetõttu ei saa põhikohtuasja kaebuse esitajad väita, et hind, mille maksis lennule ilmunata jäänud reisija ja mis jääb lennuettevõtjale, on lepinguline hüvitis, mida ei maksustata käibemaksuga, kuna selle eesmärk on hüvitada lennuettevõtjale tekitatud kahju.

30 Nimelt muudaks selline tõlgendus esiteks reisija makstud vastutasu olemust, see muutuks lepinguliseks hüvitiseks niipea, kui reisija ei ole kasutanud individualiseeritavat teenust, mida pakub lennuettevõtja.

31 Ent mõistet „teenuste osutamine” kuuenda direktiivi ja muudetud kuuenda direktiivi tähenduses tuleb tõlgendada lähtudes selle objektiivsest olemusest, sõltumata asjaomaste tehingute eesmärkidest või tulemitest ja nii, et maksuhalduril ei tekiks kohustust viia maksukohustuslase kavatsuse kindlaksmääramiseks läbi uurimine (vt kohtuotsus Newey, C-653/11, EU:C:2013:409, punkt 41 ja seal viidatud kohtupraktika).

32 Teiseks, reisija makstud piletihinna selline ümberliigitamine olenevalt sellest, kas ta lennule ilmub või mitte, tooks kaasa erinevuse lennuettevõtja väitel talle lennule ilmunata jäänud reisija puudumise tõttu tekitatud kahju suuruse ja piletiostu ajal makstud summa vahel. Niisiis juhul, kui reisija ilmub lennukisse saatmise ajal kohale, vastab teenuse väärtus piletihinnaile ilma käibemaksuta, aga põhikohtuasja kaebuse esitajate väidetava hüvitise summa vastab sellele hinnaile koos käibemaksuga, mis muidu oleks olnud sissenõutav. Samas ei esine ühtki asjaolu, millega põhjendada, miks hüvitise summa on suurem reisija makstud hinnast.

33 Kolmandaks ei saa põhikohtuasja kaebuse esitajad tugineda ka Euroopa Kohtu praktikale, mis puudutab käsirahana makstud summade käibemaksuga mittemaksustamist. Esiteks on nimelt põhikohtuasjas käsitletaval juhul lennule ilmunata jäänud reisija makstud hind täielikus vastavuses täishinnaga. Teiseks, niipea kui klient on maksnud piletihinna ja lennuettevõtja kinnitab, et talle on koht kinni pandud, on müük toimunud ja lõplik. Lisaks olgu täheldatud, et lennuettevõtjad jätavad endale õiguse müüa kasutamata jäetud teenus edasi teisele reisijale, ilma et neil oleks kohustust hüvitada selle hinda esialgsele reisijale. Sellest tulenevalt oleks hüvitise

maksmine kahju puudumise korral põhjendamatu.

34 Seega tuleb nentida, et lennuettevõtjatele jääva summa eesmärk ei ole hüvitada kahju, mis olevat neile tekitatud reisija lennule ilmumata jäämise tõttu, vaid see on tasu ja jääb tasuks isegi siis, kui reisija transporditeenust ei kasutanud.

35 Eeltoodut arvestades tuleb esimesele küsimusele kohtuasjas C-250/14 ja teisele küsimusele kohtuasjas C-289/14 vastata, et kuuenda direktiivi ja muudetud kuuenda direktiivi artikli 2 punkti 1 ja artikli 10 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja piletimüük maksustatakse käibemaksuga, kui reisijad on jättnud väljastatud piletid kasutamata ega saa nende eest hüvitist.

Teine küsimus kohtuasjas C-250/14 ja kolmas küsimus kohtuasjas C-289/14

36 Teise küsimusega kohtuasjas C-250/14 ja kolmanda küsimusega kohtuasjas C-289/14 soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitust, kas kuuenda direktiivi ja muudetud kuuenda direktiivi artikli 2 punkti 1 ja artikli 10 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et käibemaks, mille on lennupileti ostul maksnud reisija, kes jätab pileti kasutamata, muutub sissenõutavaks hetkel, mil lennuettevõtja või kolmas isik tema nimel müügihinna kätte saab.

37 Osundagem, et kuuenda direktiivi ja muudetud kuuenda direktiivi artikli 10 lõike 2 esimese lõigu kohaselt tekib maksustatav teokoosseis ja maks muutub sissenõutavaks pärast kauba kättetoimetamist või teenuse osutamist.

38 Esiteks näeb aga kuuenda direktiivi ja muudetud kuuenda direktiivi artikli 10 lõike 2 teine lõik ette erandi sellest põhimõttest juhul, kui enne teenuse osutamist tuleb tasuda ettemaks. Sel juhul muutub maks sissenõutavaks ettemaksu kättesaamisel ning saadud summalt (vt selle kohta kohtuotsus Orfey Bulgaria, C-549/11, EU:C:2012:832, punkt 27, ja kohtumäärus Sani treyd, C-153/12, EU:C:2013:201, punkt 24).

39 Veel on Euroopa Kohus selgitanud, et selleks et käibemaks muutuks sissenõutavaks enne teenuse osutamist, on vaja ja piisab sellest, et kõik maksustatava teokoosseisu asjaomased tunnused, st tulevikus osutatav teenus oleks juba teada ning seega on eelkõige vaja, et ettemakse tegemise ajal oleksid kaup ja teenused täpselt määratletud (vt kohtuotsus Orfey Bulgaria, C-549/11, EU:C:2012:832, punktid 28 ja 39, ning kohtumäärus Sani treyd, C-153/12, EU:C:2013:201, punktid 25 ja 33).

40 Tuleb nentida, et põhikohtuasjades võivad kuuenda direktiivi ja muudetud kuuenda direktiivi artikli 10 lõike 2 teise lõigu kohaldamise tingimused olla täidetud, kuna kõik tulevikus osutatava transporditeenuse tingimused on juba teada ja täpselt kindlaks määratud piletist ajala.

41 See, et müügihinnaga on ära makstud kogu tasu, mitte üksnes osa tasust, ei saa seada seda tõlgendust kahtluse alla (vt selle kohta kohtuotsused Orfey Bulgaria, C-549/11, EU:C:2012:832, punkt 37, ja Efir, C-19/12, EU:C:2013:148, punkt 39, samuti kohtumäärus Sani treyd, C-153/12, EU:C:2013:201, punkt 32).

42 Teiseks on oluline märkida, et nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktist 26 ja järgmistest punktidest, on sõidupileti müünud lennuettevõtja, juhul kui reisija jääb lennule ilmumata, oma lepingulised kohustused täitnud sellega, et ta tunnustab reisija õigust teenusele transpordilepingus sätestatud tingimustel.

43 Eelnevat arvestades tuleb teisele küsimusele kohtuasjas C-250/14 ja kolmandale küsimusele kohtuasjas C-289/14 vastata, et kuuenda direktiivi ja muudetud kuuenda direktiivi

artikli 2 punkti 1 ja artikli 10 lõike 2 esimest ja teist lõiku tuleb tõlgendada nii, et käibemaks, mille on lennupileti ostul maksnud reisija, kes jätab pileti kasutamata, muutub sissenõutavaks hetkel, mil lennuettevõtja ise, tema nimel ja arvel tegutsev kolmas isik või oma nimel, kuid lennuettevõtja arvel tegutsev kolmas isik müügihinna kätte saab.

Esimene küsimus kohtuasjas C-289/14

44 Esimese küsimusega kohtuasjas C-289/14 soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitust, kas kuuenda direktiivi ja muudetud kuuenda direktiivi artikli 2 punkti 1 ja artikli 10 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et juhul, kui kolmas isik müüb lennuettevõtja pileteid tema arvel frantsiisilepingu alusel ning maksab talle väljastatud ja kehtivusaja ületanud piletite eest kindla summa, mis arvutatakse protsendina vastavate lennuliinide käitamisega saadud aastakäibest, on see kindel summa nende piletite eest saadud tasuna maksustatav summa.

45 Tuleb nentida, et kuuenda direktiivi ja muudetud kuuenda direktiivi artikli 21 lõike 1 punkti a alusel vastutab müüdud piletilt tasumisele kuuluva käibemaksu tasumise eest lennuettevõtja, kes osutab transporditeenust.

46 Nagu nähtub eelmistele küsimustele antud vastustest, on reisija makstud piletihind vastutasu lennuettevõtja pakutava transporditeenuse eest ja on sellisena käibemaksuga maksustatav. Pealegi muutub maks sissenõutavaks piletihinna kättesaamise hetkest, isegi kui reisija jätab lennule ilmumata.

47 Kui eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et Air France-KLM müüs pileteid Brit Airi nimel ja arvel, siis on Brit Air kohustatud tasuma piletitelt käibemaksu. Seevastu juhul, kui Air France-KLM tegutses selle kohtu hinnangul enda nimel, kuid Brit Airi arvel, on üksteise järel toimunud kaks tehingut, mis siiski käibemaksusumma lõplikku suurust ei mõjuta, kuna maksusummad on ühesuurused, sest kumbki äriühing peab tegema oma käibedeklaratsiooni, näidates kogutud ja edasikantud käibemaksu.

48 Mis puutub kindlasse summasse, mille Air France-KLM kandis üle Brit Airile müüdud, kuid hiljem kehtivusaja ületanud piletite eest, siis kõigepealt tuleb nentida, et erinevalt sellest, mida väitis Brit Air, ei saa summat, mille ta sai Air France-KLM-ilt, pidada hüvitiseks, mida Air France-KLM maksis Brit Airile tekitatud kahju kompenseerimiseks.

49 Selles osas olgu veel kord märgitud, et seoses väljastatud ja kasutamata jäetud piletitega ei kandnud lennuettevõtja mingit kahju, mis tuleneks asjaolust, et lennule ilmumata jäänud reisija ei ole lennukisse saatmiseks kohal. See reisija maksab transporditeenuse hinna piletiostu hetkel. Brit Air osutas teenuse, milleks ta oli kohustatud ainuüksi seetõttu, et reisijal oli õigus nõuda reisijate lennutranspordilepingust tulenevate kohustuste täitmist. See, et puudub õigus nõuda piletihinna tagasimaksmist, näitab, et lennuettevõtja ei kandnud mingit kahju.

50 Siit järeldub, et lennuettevõtjatele jääva summa eesmärk ei ole hüvitada võimalik kahju, mis on lennuettevõtjale tekitatud kliendi lennule ilmumata jäämise tõttu, vaid see on tõesti tasu transporditeenuse eest, mida ettevõtja kliendile pakub, ja mis jääb tasuks isegi siis, kui klient teenust ei kasuta.

51 Neil asjaoludel ei saa kindlat summat, mille Air France-KLM kandis üle Brit Airile müüdud, kuid hiljem kehtivusaja ületanud piletite eest, ja mis arvutati protsendina vastavate lennuliinide käitamisega saadud aastakäibest, pidada poolte vahel kokku lepitud hüvitiseks Brit Airile tekitatud kahju eest. Vastupidi, ilmneb, et see summa, mille pooled on lepingus kokku leppinud, vastab mõlema äriühingu hinnangul selle pileti väärtusele, mis on väljastatud transporditeenuse osutamiseks ja mille ostja on jätnud kasutamata. Seega kindel summa, mille Air France-KLM on

üle kandnud Brit Airile, on vastutasu, mille viimasena nimetatud äriühing on saanud piletite eest, mille Air France-KLM tema arvel väljastas, kuid mille ostjad jätsid kasutamata. Seega esineb otsene seos osutatud teenuse ja selle eest saadud tasu vahel.

52 Eelnevat arvestades tuleb esimesele küsimusele kohtuasjas C-289/14 vastata, et kuuenda direktiivi ja muudetud kuuenda direktiivi artikli 2 punkti 1 ja artikli 10 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et juhul, kui kolmas isik müüb lennuettevõtja pileteid tema arvel frantsiisilepingu alusel ning maksab talle väljastatud ja kehtivusaja ületanud piletite eest kindla summa, mis arvutatakse protsendina vastavate lennuliinide käitamisega saadud aastakäibest, on see kindel summa nende piletite eest saadud tasuna maksustatav summa.

Kohtukulud

53 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (esimene koda) otsustab:

- 1. Nõukogu 17. mai 1977. aasta kuuenda direktiivi 77/388/EMÜ kumuleeruvate käibemaksudega seotud liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta – ühine käibemaksusüsteem: ühtne maksubaas (muudetud nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiviga 1999/59/EÜ ja seejärel nõukogu 20. detsembri 2001. aasta direktiiviga 2001/115/EÜ) artikli 2 punkti 1 ja artikli 10 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja piletimüük maksustatakse käibemaksuga, kui reisijad on jätnud väljastatud piletid kasutamata ega saa nende eest hüvitist.**
- 2. Kuuenda direktiivi 77/388 (muudetud direktiiviga 1999/59 ja seejärel direktiiviga 2001/115) artikli 2 punkti 1 ja artikli 10 lõike 2 esimest ja teist lõiku tuleb tõlgendada nii, et käibemaks, mille on lennupileti ostul maksnud reisija, kes jätab pileti kasutamata, muutub sissenõutavaks hetkel, mil lennuettevõtja ise, tema nimel ja arvel tegutsev kolmas isik või oma nimel, kuid lennuettevõtja arvel tegutsev kolmas isik müügihinna kätte saab.**
- 3. Kuuenda direktiivi 77/388 (muudetud direktiiviga 1999/59 ja seejärel direktiiviga 2001/115) artikli 2 punkti 1 ja artikli 10 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et juhul, kui kolmas isik müüb lennuettevõtja pileteid tema arvel frantsiisilepingu alusel ning maksab talle väljastatud ja kehtivusaja ületanud piletite eest kindla summa, mis arvutatakse protsendina vastavate lennuliinide käitamisega saadud aastakäibest, on see kindel summa nende piletite eest saadud tasuna maksustatav summa.**

Allkirjad

* Kohtumenetluse keel: prantsuse.