

DOMSTOLENS DOM (första avdelningen)

den 23 december 2015 (*)

”Mervärdesskatt – Skattskyldighetens inträde och uttag av skatt – Lufttransport – Flygbiljetter som köpts men inte utnyttjats – Utförande av transporttjänsten – Utfärdande av biljett – Tidpunkten för skattens betalning”

I de förenade målen C-250/14 och C-289/14,

angående beslut att begära förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, från Conseil d'État (högsta förvaltningsdomstolen, Frankrike), av den 21 maj 2014, som inkom till domstolen den 26 maj 2014 respektive den 12 juni 2014, i målen

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

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

mot

Ministère des Finances et des Comptes publics,

meddelar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

sammansatt av domstolens vice ordförande A. Tizzano, tillförordnad ordförande på första avdelningen, samt domarna F. Biltgen, A. Borg Barthet (referent), E. Levits och S. Rodin,

generaladvokat: J. Kokott,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Air France – KLM och Hop!-Brit Air SAS, genom A. Beetschen, avocate,
- Frankrikes regering, genom D. Colas, J.-S. Pilczner och S. Ghiandoni, samtliga i egenskap av ombud,
- Irland, genom E. Creedon, J. Quaney och A. Joyce, samtliga i egenskap av ombud, biträdda av A. Keirse, BL,
- Greklands regering, genom K. Nasopoulou och S. Lekkou, båda i egenskap av ombud,
- Portugals regering, genom L. Inez Fernandes, R. Campos Laires och A. Cunha, samtliga i egenskap av ombud,

– Europeiska kommissionen, genom C. Soulay och L. Lozano Palacios, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Respektive begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 2.1 och 10.2 i rådets sjätte direktiv 77/388/EEG av den 17 maj 1977 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning rörande omsättningsskatter - Gemensamt system för mervärdesskatt: enhetlig beräkningsgrund (EGT L 145, s. 1, svensk specialutgåva, område 9, volym 1 s. 28), i dess lydelse enligt rådets direktiv 1999/59/EG av den 17 juni 1999 (EGT L 162, s. 63) (nedan kallat sjätte direktivet), därefter ändrat genom rådets direktiv 2001/115/EG av den 20 december 2001 (EGT L 15, s. 24) (nedan kallat sjätte direktivet i ändrad lydelse).

2 Respektive begäran har framställts i mål mellan å ena sidan Air France-KLM, tidigare Air France, och Hop! Brit Air SAS, tidigare Brit Air, och å andra sidan Ministère des Finances et des Comptes Publics (det franska finansministeriet) om huruvida färdbiljetter som inte har utnyttjats är mervärdesskattepliktiga, och huruvida mervärdesskatt ska betalas på belopp som ett flygbolag har betalat till ett annat flygbolag som ersättning för försäljning av biljetter som inte utnyttats.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

3 I artikel 2.1 i sjätte direktivet och sjätte direktivet i ändrad lydelse föreskrevs följande:

”Mervärdesskatt skall betalas för

1. leverans av varor eller tillhandahållande av tjänster som sker mot vederlag inom landets territorium av en skattskyldig person i denna egenskap.”

4 I artikel 10 i sjätte direktivet föreskrevs följande:

”1. a) Med skattskyldighetens inträde avses den omständighet som enligt lagen innebär att skatt kan tas ut.

b) Uttag av skatt kan göras när skattemyndigheten enligt lag får rätt att i ett givet ögonblick göra anspråk på skatt från den skattskyldige; detta hindrar inte att tidpunkten för betalning får skjutas upp.

2. Skattskyldigheten inträder och skatt kan tas ut när varorna levereras eller tjänsterna utförs. ...

Då en betalning skall ske a conto innan varorna har levererats eller tjänsterna är utförda, kan skatt tas ut vid mottagandet av betalningen och på det mottagna beloppet.

Med avsteg från ovanstående bestämmelser får medlemsstater föreskriva att skatten för vissa transaktioner eller vissa kategorier av skattskyldiga personer kan tas ut antingen

– senast när fakturan eller annan jämförlig handling utfärdas

- senast vid mottagandet av köpeskillingen, eller
- om någon faktura eller annan jämförlig handling inte har utfärdats, eller utfärdas för sent, inom en angiven period från dagen för skattskyldighetens inträde.

...”

5 I artikel 10.2 tredje stycket första och tredje strecksatsen i sjätte direktivet i ändrad lydelse hade hänvisningen till annan jämförlig handling strukits. Nämda bestämmelse hänvisade således därefter endast till utfärdande av fakturan.

6 I artikel 11 i sjätte direktivet och sjätte direktivet i ändrad lydelse föreskrevs följande:

”A. Inom landets territorium

1. Beskattningsunderlaget skall vara följande:

a) När det gäller annat tillhandahållande av varor och andra tjänster än som avses i punkterna b, c och d nedan: Allt som utgör det vederlag som leverantören har erhållit eller kommer att erhålla från kunden eller en tredje part för dessa inköp, inklusive subventioner som är direkt kopplade till priset på leveransen.

...”

Fransk rätt

7 Artikel 256.1 i den allmänna skattelagen (code général des impôts) (nedan kallad CGI) har följande lydelse:

”Leverans av varor och tillhandahållande av tjänster mot ersättning som görs av en skattskyldig person när denne agerar i denna egenskap är mervärdesskattepliktiga.”

8 I artikel 269 CGI föreskrivs följande:

”1. Skattskyldigheten inträder

vid den tidpunkt då leveransen, förvärvet av varorna inom gemenskapen eller tillhandahållandet av tjänsterna äger rum.

...

2. Skatt kan tas ut enligt följande:

...

c) För tillhandahållande av tjänster: vid mottagandet av förskottsbetalning, pris, ersättning.”

Målen vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

Mål C-250/14

9 Air France-KLM, som år 2004 trätt i stället för Air France, är ett i Frankrike etablerat bolag som bedriver lufttransportverksamhet. Air France-KLM utför inom ramen för denna verksamhet lufttransport av passagerare i Frankrike. Dessa inrikesflygningar är mervärdesskattepliktiga och

biljetterna säljs till priser som inkluderar mervärdesskatt.

10 Sedan år 1999 betalar Air France inte längre mervärdesskatt för utfärdade biljetter som inte utnyttjats av passagerarna på dessa inrikesflygningar. Det är fråga om dels icke ombokningsbara biljetter som inte längre är giltiga på grund av att passagerarna inte infann sig vid ombordstigningen, dels ej längre giltiga ombokningsbara biljetter som inte utnyttjats inom giltighetstiden.

11 Skattemyndigheten fann efter en revision att mervärdesskatt med den nedsatta skattesats om 5,5 procent som är tillämplig på inrikes lufttransport av passagerare skulle ha betalats för de belopp som avsåg dessa "utfärdade men inte utnyttjade biljetter". Skattemyndigheten påförde följaktligen Air France-KLM mervärdesskatt för perioden mellan den 1 april 2000 och den 31 mars 2003 med ett belopp om 4 066 607 euro, jämte dröjsmålsränta med ett belopp på 1 226 584 euro.

12 Genom dom av den 9 juni 2011 ogillade Tribunal administratif de Cergy-Pontoise (förvaltningsdomstolen i Cergy-Pontoise) den talan som väckts av Air France- KLM om ändring av dessa beslut om mervärdesskatt. Denna dom fastställdes efter överklagande av Cour administrative d'appel de Versailles (förvaltningsdomstolen i andra instans i Versailles) genom dom av den 13 november 2012, i vilken nämnda domstol fann att enligt artiklarna 256 CGI och 269 CGI, jämförda med artikel 1234 i civilagen (Code civil), är de belopp som behållits till följd av att transporttjänsten slutgiltigt inte utförts, mervärdesskattepliktiga. Air France-KLM överklagade denna dom till den hänskjutande domstolen, Conseil d'État (högsta förvaltningsdomstolen).

13 Conseil d'État hyser tvivel om huruvida en färdbiljett som inte utnyttjats omfattas av mervärdesskatteplikt och beslutade därför att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:

"1. Ska artiklarna 2.1 och 10.2 i [sjätte direktivet och sjätte direktivet i ändrad lydelse] tolkas så, att utfärdandet av en biljett kan jämföras med det faktiska utförandet av transporttjänsten, och att de belopp som behållits av ett flygbolag då innehavaren av flygbiljetten inte har utnyttjat sin biljett, som inte längre är giltig, är mervärdesskattepliktiga?

2. Ska den skatt som tagits ut i så fall betalas till staten när betalningen mottas, även om resan eventuellt inte äger rum på grund av omständigheter hänförliga till kunden?"

Mål C-289/14

14 Det framgår av beslutet om hänskjutande i mål C-289/14 att Brit Air, sedermera Hop!-Brit Air SAS, utförde lufttransport av passagerare inom ramen för ett franchiseavtal med Air France-KLM. Sistnämnda bolag skötte marknadsföringen och biljetthanteringen på de linjer som Brit Air trafikerade som franchisetagare.

15 Air France-KLM erhöll biljettpriset som sedan överfördes till Brit Air för varje passagerare som transporterades. Om den biljett som sålts inte utnyttjades av passageraren, antingen på grund av att passageraren inte kom till ombordstigningen eller på grund av att biljettens giltighetstid gått ut, betalade Air France-KLM en årlig schablonersättning beräknad som en procentandel (2 procent) av årsomsättningen (inklusive mervärdesskatt) på de linjer Brit Air trafikerade som franchisetagare. Brit Air betalade inte mervärdesskatt på det beloppet.

16 Efter en revision hos Brit Air påförde skattemyndigheten det bolaget mervärdesskatt, för perioden mellan den 1 april 2001 till den 31 augusti 2005, avseende de belopp, motsvarande ej utnyttjade biljetter, som erhöles från Air France.

17 Genom dom av den 24 juni 2010 ogillade Tribunal administratif de Montreuil (förvaltningsdomstolen i Montreuil) den talan som väckts av Brit Air om ändring av dessa beslut om mervärdesskatt. Denna dom fastställdes efter överklagande av Cour administrative d'appel de Versailles (förvaltningsdomstolen i andra instans i Versailles) genom dom av den 13 november 2012. Brit Air överklagade denna dom till Conseil d'État (högsta förvaltningsdomstolen).

18 Conseil d'État hyser tvivel om huruvida belopp som betalats av ett flygbolag till ett annat flygbolag som ersättning för försäljning av biljetter som inte utnyttjats är mervärdesskattepliktiga och beslutade därför att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:

"1) Ska artiklarna 2.1 och 10.2 i [sjätte direktivet och sjätte direktivet i ändrad lydelse] tolkas på så sätt att ett schablonbelopp beräknat som en procentandel av årsomsättningen på linjer som trafikerats enligt ett franchiseavtal, vilket betalats av ett flygbolag som för ett annat flygbolags räkning har utfärdat biljetter, vilka blivit ogiltiga, utgör en icke skattepliktig ersättning som betalats till det andra flygbolaget för den ersättningsgilla skada som det flygbolaget vållats på grund av att det tillhandahållit sina transportmedel i onödan, eller ett belopp som motsvarar intäkter från utfärdade och ej längre giltiga biljetter?

2) Om det beloppet anses motsvara priset för utfärdade och ej längre giltiga biljetter, ska bestämmelserna tolkas på så sätt att utfärdandet av biljetten kan jämföras med det faktiska utförandet av transporttjänsten och att de belopp som behållits av ett flygbolag när innehavaren av flygbiljetten inte har utnyttjat sin biljett, och denna inte längre är giltig, är mervärdesskattepliktiga?

3) I sådant fall, ska då den skatt som tagits ut betalas till staten av Air France eller av Brit Air när betalningen mottas, även om resan eventuellt inte äger rum på grund av omständigheter hänförliga till kunden?"

19 Domstolens ordförande beslutade den 10 juli 2014 att förena målen C-250/14 och C-289/14 vad gäller det skriftliga och det muntliga förfarandet samt domen.

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan i mål C-250/14 och den andra frågan i mål C-289/14

20 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan i mål C-250/14 och den andra frågan i mål C-289/14 för att få klarhet i huruvida artiklarna 2.1 och 10.2 i sjätte direktivet och sjätte direktivet i ändrad lydelse ska tolkas på så sätt att ett flygbolags utfärdande av biljetter är mervärdesskattepliktigt, när dessa biljetter inte har utnyttjats av passagerarna och dessa inte kan få biljetterna återbetalda.

21 Enligt artikel 2.1 i sjätte direktivet och sjätte direktivet i ändrad lydelse ska mervärdesskatt "betalas för leverans av varor eller tillhandahållande av tjänster som sker mot vederlag inom landets territorium av en skattskyldig person i denna egenskap".

22 Enligt fast rättspraxis sker ett tillhandahållande av en tjänst "mot vederlag", i den mening som avses i nämnda bestämmelse, endast om det mellan den som tillhandahåller tjänsten och den som köper den föreligger ett rättsförhållande som innebär ett ömsesidigt utbyte av prestationer, varvid den ersättning som den person som tillhandahåller tjänsten tar emot utgör det faktiska motvärdet för den tjänst som tillhandahålls mottagaren (dom Tolsma, C-16/93, EU:C:1994:80, punkt 14).

23 Så är fallet om det föreligger ett direkt samband mellan den tillhandahållna tjänsten och det motvärde som erhålls, varvid de erlagda beloppen utgör det faktiska vederlaget för en tjänst som

kan individualiseras och som tillhandahålls inom ramen för ett sådant rättsförhållande (dom Société thermale d'Eugénie-les-Bains, C-277/05, EU:C:2007:440, punkt 19 och där angiven rättspraxis).

24 Det framgår vidare av artikel 10.2 i sjätte direktivet och sjätte direktivet i ändrad lydelse att skattskyldigheten för den skatt som avses i artikel 2.1 i nämnda direktiv inträder först då varorna levereras eller tjänsterna utförs.

25 Härav framgår att en tjänst, såsom lufttransport av passagerare, är mervärdesskattepliktig när följande två förutsättningar föreligger, nämligen att det belopp som en passagerare betalar till ett flygbolag inom ramen för det rättsförhållande som kommer till uttryck genom transportavtalet har ett direkt samband med en tjänst som kan individualiseras och för vilken nämnda belopp utgör ersättning och att denna tjänst utförs.

26 Domstolen har härvidlag preciserat att de tjänster som ska utföras för att uppfylla förpliktelseerna enligt ett avtal om lufttransport av personer är incheckning och ombordstigning av passagerarna samt att dessa mottas ombord på planet på den avreseort som överenskommits i transportavtalet i fråga, planets avgång på utsatt tid, transport av passagerarna och deras bagage från avreseorten till ankomstorten, omhändertagande av passagerarna under flygningen och slutligen avstigning under säkra förhållanden där planet landar och på den tid som överenskommits i avtalet (se dom Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punkt 40).

27 Dessa tjänster kan emellertid endast utföras om flygbolagets passagerare finner sig vid angiven tidpunkt och plats för ombordstigningen, eftersom flygbolaget ger passageraren rätt att dra nytta av tjänsterna fram till tidpunkten för ombordstigning enligt de villkor som anges i transportavtalet, vilket slöts vid köptillfället.

28 Motvärdet till det pris som betalats då biljetten köptes utgörs således av passagerarens rätt att dra nytta av att de skyldigheter som följer av transportavtalet utförs, oberoende av huruvida passageraren utnyttjar denna rätt, eftersom flygbolaget utför tjänsten i och med att det ger passageraren möjlighet att utnyttja nämnda tjänster.

29 Klagandena i de nationella målen kan därmed inte göra gällande att det pris som betalats av en passagerare som inte finner sig för ombordstigning och vilket belopp flygbolaget behåller utgör ett skadestånd enligt avtal som, på grund av att det avser att ersätta en skada som flygbolaget lidit, inte är mervärdesskattepliktigt.

30 En sådan tolkning skulle nämligen för det första innebära att det vederlag som passageraren betalat fick en annan beskaffenhet, på så sätt att det skulle bli ett skadestånd enligt avtal så snart passageraren inte utnyttjat den individualiserbara tjänst som erbjudits av flygbolaget.

31 Begreppet "tillhandahållande av tjänster" i den mening som avses i sjätte direktivet och sjätte direktivet i ändrad lydelse ska emellertid, mot bakgrund av dess objektiva karaktär, tolkas oberoende av de berörda transaktionernas syften och resultat, utan att skattemyndigheten är skyldig att genomföra undersökningar för att utröna den beskattningsbara personens avsikt (se dom Newey, C-653/11, EU:C:2013:409, punkt 41 och där angiven rättspraxis).

32 För det andra skulle en sådan ändring av kvalificeringen av det pris som passageraren betalat för biljetten beroende på huruvida passageraren finner sig till ombordstigningen leda till en skillnad mellan det belopp som motsvarar den skada som flygbolaget påstår sig ha lidit till följd av att passageraren inte infunnit sig och det pris som betalats för biljetten vid köptillfället. När således passageraren finner sig för ombordsstigning motsvaras tjänstens värde av biljettpriset exklusive mervärdesskatt, medan det skadestånd som klagandena i de nationella målen har gjort

gällande motsvaras av biljettpriset inklusive den mervärdesskatt som skulle ha tagits ut. Det finns dock inga omständigheter som motiverar att skadeståndet skulle vara högre än det pris som passageraren betalat.

33 Klagandena i de nationella målen kan för det tredje inte heller grunda sig på domstolens praxis avseende att belopp som betalas i förskott inte ska vara mervärdesskattepliktiga. I de nationella målen motsvaras nämligen det pris som betalats av den passagerare som inte utnyttjar biljetten av hela priset. Dessutom gäller att så snart passageraren har betalat biljettpriset och flygbolaget bekräftar att en plats reserverats är köpet bindande och slutgiltigt. Härtill kommer att flygbolagen förbehåller sig rätten att sälja en utnyttjad tjänst vidare till en annan passagerare, utan att behöva återbetala priset till den ursprungliga passageraren. Härav följer att det skulle vara omotiverat att bevilja skadestånd när det inte förekommit någon skada.

34 Det belopp som flygbolagen behåller är således inte avsett att ersätta en skada som det lidit på grund av att en passagerare inte har infunnit sig för ombordstigning, utan utgör en ersättning, även om passageraren inte har utnyttjat transporten.

35 Av det anförda följer att den första frågan i mål C-250/14 och den andra frågan i mål C-289/14 ska besvaras enligt följande. Artiklarna 2.1 och 10.2 i sjätte direktivet och sjätte direktivet i ändrad lydelse ska tolkas på så sätt att ett flygbolags utfärdande av biljetter är mervärdesskattepliktigt, när de utfärdade biljetterna inte utnyttjas av passagerarna och dessa inte kan få biljetterna återbetalda.

Den andra frågan i mål C-250/14 och den tredje frågan i mål C-289/14

36 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan i mål C-250/14 och den tredje frågan i mål C-289/14 för att få klarhet i huruvida artiklarna 2.1 och 10.2 i sjätte direktivet och sjätte direktivet i ändrad lydelse ska tolkas på så sätt att den mervärdesskatt som betalades när biljetten köptes av en passagerare som inte utnyttjat den kan tas ut när flygbolaget eller en tredje part som handlar i flygbolagets namn mottar betalningen för biljetten.

37 Domstolen erinrar om att det i artikel 10.2 första stycket i sjätte direktivet och sjätte direktivet i ändrad lydelse anges att skattskyldigheten inträder och skatt kan tas ut när varorna levereras eller tjänsterna utförs.

38 Det kan emellertid för det första konstateras att det i artikel 10.2 andra stycket i sjätte direktivet och sjätte direktivet i ändrad lydelse föreskrivs ett undantag från denna regel i de fall då en betalning ska ske a conto innan tjänsterna är utförda. I detta fall kan skatt tas ut vid mottagandet av betalningen och på det mottagna beloppet (se, för ett liknande resonemang, dom Orfey Bulgaria, C-549/11, EU:C:2012:832, punkt 27, och beslut Sani treyd, C-153/12, EU:C:2013:201, punkt 24).

39 Domstolen har dessutom slagit fast att för att mervärdesskatten ska kunna tas ut utan att tjänsten ännu har tillhandahållits är det nödvändigt och tillräckligt att samtliga omständigheter avseende den beskattningsgrundande händelsen, det vill säga den framtida tjänsten, redan är kända och att de således har angetts med precision när förskottsbetalningen sker (se dom Orfey Bulgaria, C-549/11, EU:C:2012:832, punkterna 28 och 39, samt beslut Sani treyd, C-153/12, EU:C:2013:201, punkterna 25 och 33).

40 I de nationella målen kan villkoren i artikel 10.2 andra stycket i sjätte direktivet och sjätte direktivet i ändrad lydelse vara uppfyllda, under förutsättning att samtliga omständigheter avseende den framtida transporttjänsten är kända och har angetts med precision när biljetten köps.

41 Den omständigheten att hela priset och inte endast en del därav har betalats föranleder ingen annan bedömning (se, för ett liknande resonemang, dom Orfey Balgaria, C?549/11, EU:C:2012:832, punkt 37, och dom Efir, C?19/12, EU:C:2013:148, punkt 39, samt beslut Sani treyd, C?153/12, EU:C:2013:201, punkt 32).

42 För det andra framgår det av punkt 27 och följande punkter i förevarande dom att i ett fall där en passagerare inte infinner sig för ombordstigning, uppfyller ett flygbolag som säljer en flygbiljett sina skyldigheter i och med att det ger passageraren möjlighet att göra gällande sina rättigheter till de tjänster som följer av transportavtalet.

43 Av det anförda följer att den andra frågan i mål C?250/14 och den tredje frågan i mål C?289/14 ska besvaras enligt följande. Artiklarna 2.1 och 10.2 i sjätte direktivet och sjätte direktivet i ändrad lydelse ska tolkas på så sätt att den mervärdesskatt som betalades när biljetten köptes av en passagerare som inte utnyttjat den kan tas ut när betalningen för biljetten mottas, oavsett om betalningen mottas av flygbolaget självt, av en tredje part som handlar i flygbolagets namn och för dess räkning, eller av en tredje part som handlar i eget namn, men för flygbolagets räkning.

Den första frågan i mål C?289/14

44 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan i mål C?289/14 för att få klarhet i huruvida artiklarna 2.1 och 10.2 i sjätte direktivet och sjätte direktivet i ändrad lydelse ska tolkas på så sätt att, i ett fall där en tredje part inom ramen för ett franchiseavtal säljer ett flygbolags biljetter för detta bolags räkning och till detta flygbolag betalar ersättning för utfärdade och ej längre giltiga biljetter med ett schablonbelopp som beräknats som en procentandel av årsomsättningen på de motsvarande flyglinjerna, detta schablonbelopp är skattepliktigt såsom vederlag för dessa biljetter.

45 Det följer av artikel 21.1 a i sjätte direktivet och sjätte direktivet i ändrad lydelse att det är det flygbolag som utför transporten som är betalningsskyldigt för den mervärdesskatt som ska tas ut på priset för den sålda biljetten.

46 Såsom framgår av svaret på de föregående frågorna utgör det pris som betalats av passageraren vederlaget för den transporttjänst som flygbolaget erbjuder, och detta pris är därför mervärdesskattepliktigt. Vidare gäller att mervärdesskatten kan tas ut när betalningen för biljetten mottas, även om passageraren inte utnyttjar tjänsten.

47 Om den nationella domstolen finner att Air France-KLM handlade i Brit Airs namn och för dess räkning vid försäljningen av biljetterna, ankom det på Brit Air att betala mervärdesskatten på biljetterna. Om den nationella domstolen däremot anser att Air France-KLM handlade i eget namn, men för Brit Airs räkning, är det fråga om två på varandra följande transaktioner, vilka dock inte påverkar mervärdesskattens slutliga belopp, eftersom beloppen är identiska och det ankommer på vart och ett av bolagen att göra sin egen mervärdesskattedeklaration med ingående och utgående mervärdesskatt.

48 Vad gäller det schablonbelopp som Air France-KLM betalat till Brit Air för sålda biljetter som blivit ogiltiga, ska det för det första konstateras att tvärtemot vad Brit Air har hävdats, kan det belopp som detta bolag erhållit av Air France-KLM inte anses motsvara ett skadestånd som

betalats av Air France-KLM för en skada som Brit Air lidit.

49 I det avseendet ska det påpekas att vad gäller biljetter som utfärdats men inte utnyttjats, lider flygbolaget inte någon skada när en passagerare inte infunnit sig för ombordstigning. Passageraren betalar priset för transporttjänsten vid biljettköpet. Brit Air utförde den tjänst som bolaget åtagit sig att utföra enbart på grund av att passageraren hade rätt att dra nytta av fullgörandet av skyldigheterna enligt avtalet om lufttransport av personer. Den omständigheten att passageraren inte hade rätt till återbetalning av priset visar att flygbolaget inte lidit någon skada.

50 Härav följer att det biljettpreis som flygbolaget behåller inte är avsett att ersätta en eventuell skada som bolaget lidit på grund av att en kund inte infunnit sig för ombordstigning, utan utgör en ersättning för den transporttjänst som bolaget erbjuder kunden, även om kunden inte utnyttjar tjänsten.

51 Under dessa omständigheter kan det schablonbelopp som Air France-KLM betalade till Brit Air för sålda biljetter som blivit ogiltiga, vilket beräknats som en procentandel av årsomsättningen på de motsvarande flyglinjerna, inte anses ha överenskommits mellan parterna såsom ersättning för en skada som Brit Air lidit. Tvärtom står det klart att detta belopp, som fastställts i avtal mellan parterna, motsvarar det värde som de båda bolagen åsatt de biljetter som utfärdats för att tillhandahålla en transporttjänst och som inte utnyttjats av köparna. Således utgör det schablonbelopp som betalats av Air France-KLM till Brit Air den ersättning som det sistnämnda bolaget erhållit för de biljetter som utfärdats för dess räkning av Air France-KLM, men som inte utnyttjats av köparna. Det finns således ett direkt samband mellan tillhandahållandet av tjänsten och den ersättning som erhållits för detta.

52 Av det anförda följer att den första frågan i mål C-289/14 ska besvaras enligt följande. Artiklarna 2.1 och 10.2 i sjätte direktivet och sjätte direktivet i ändrad lydelse ska tolkas på så sätt att i ett fall där en tredje part inom ramen för ett franchiseavtal säljer ett flygbolags biljetter för detta bolags räkning och till detta flygbolag betalar ersättning för utfärdade och ej längre giltiga biljetter med ett schablonbelopp som beräknats som en procentandel av årsomsättningen på de motsvarande flyglinjerna, detta schablonbelopp är skattepliktigt såsom vederlag för dessa biljetter.

Rättegångskostnader

53 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (första avdelningen) följande:

1) **Artiklarna 2.1 och 10.2 i rådets sjätte direktiv 77/388/EEG av den 17 maj 1977 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning rörande omsättningsskatter - Gemensamt system för mervärdesskatt: enhetlig beräkningsgrund, i dess lydelse enligt rådets direktiv 1999/59/EG av den 17 juni 1999, därefter ändrat genom rådets direktiv 2001/115/EG av den 20 december 2001 ska tolkas på så sätt att ett flygbolags utfärdande av biljetter är mervärdesskattepliktigt, när de utfärdade biljetterna inte utnyttjas av passagerarna och dessa inte kan få biljetterna återbetalda.**

2) Artiklarna 2.1 och 10.2 första och andra styckena i sjätte direktivet 77/388, i dess lydelse enligt direktiv 1999/59, därefter ändrat genom direktiv 2001/115 ska tolkas på så sätt att den mervärdesskatt som betalades när biljetten köptes av en passagerare som inte utnyttjat den kan tas ut när betalningen för biljetten mottas, oavsett om betalningen mottas av flygbolaget självt, av en tredje part som handlar i flygbolagets namn och för dess räkning, eller av en tredje part som handlar i eget namn, men för flygbolagets räkning.

3) Artiklarna 2.1 och 10.2 i sjätte direktivet 77/388, i dess lydelse enligt direktiv 1999/59, därefter ändrat genom direktiv 2001/115 ska tolkas så att i ett fall där en tredje part inom ramen för ett franchiseavtal säljer ett flygbolags biljetter för detta bolags räkning och till detta flygbolag betalar ersättning för utfärdade och ej längre giltiga biljetter med ett schablonbelopp som beräknats som en procentandel av årsomsättningen på de motsvarande flyglinjerna, detta schablonbelopp är skattepliktigt såsom vederlag för dessa biljetter.

Underskrifter

* Rättegångsspråk: franska.