

PRESUDA SUDA (prvo vijeće)

23. prosinca 2015.(*)

„Porez na dodanu vrijednost – Oporezivi događaj i obveza obračuna – Zračni prijevoz – Kupljena karta koja nije iskorištena – Obavljanje usluge prijevoza – Izdavanje karte – Trenutak plaćanja poreza“

U spojenim predmetima C-250/14 i C-289/14,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koje je uputio Conseil d'État (Francuska), odlukama od 21. svibnja 2014., koje je Sud zaprimio 26. svibnja 2014. i 12. lipnja 2014., u postupcima

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

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

protiv

Ministère des finances et des comptes publics,

SUD (prvo vijeće),

u sastavu A. Tizzano, potpredsjednik Suda, u svojstvu predsjednika prvog vijeća, F. Biltgen, A. Borg Barthet (izvjestitelj), E. Levits i S. Rodin, suci,

nezavisna odvjetnica: J. Kokott

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za Air France-KLM i Hop!-Brit Air SAS, A. Beetschen, *avocate*,
- za francusku vladu, D. Colas i J.-S. Pilczer kao i S. Ghiandoni, u svojstvu agenata,
- za Irsku, E. Creedon i J. Quaney te A. Joyce, u svojstvu agenata, uz asistenciju A. Keirse, *BL*,
- za grčku vladu, K. Nasopoulou i S. Lekkou, u svojstvu agenata,
- za portugalsku vladu, L. Inez Fernandes i R. Campos Laires te A. Cunha, u svojstvu agenata,
- za Europsku komisiju, C. Soulay i L. Lozano Palacios, u svojstvu agenata,

odlučivši, nakon što je saslušao nezavisnu odvjetnicu, da u predmetu odluči bez mišljenja,

donosi sljedeću

Presudu

1. Zahtjevi za prethodnu odluku odnose se na tumačenje članka 2. točke 1. i članka 10. stavka 2. Šeste direktive Vijeća 77/388/EEZ od 17. svibnja 1977. o usklađivanju zakonodavstava država članica koja se odnose na poreze na promet – zajednički sustav poreza na dodanu vrijednost: jedinstvena osnovica za razrezivanje (SL L 162, str. 63.), kako je izmijenjena Direktivom Vijeća 1999/59/EZ od 17. lipnja 1999. (SL L 162, str. 63.; u daljnjem tekstu: Šesta direktiva), a zatim Direktivom Vijeća 2001/115/EZ od 20. prosinca 2001. (SL L 15, str. 24.; u daljnjem tekstu: izmijenjena Šesta direktiva).

2. Zahtjevi su upućeni u okviru spora između društava Air France-KLM, prije Air France, i Hop!-Brit Air SAS, prije Brit Air, te Ministère des Finances et des Comptes Publics (ministarstvo financija) u vezi s pitanjem podliježu li PDV-u neiskorištena karta za prijevoz i iznosi koje zrakoplovna kompanija isplati poduzetniku koji obavlja istu djelatnost kao protučinidbu za prodaju neiskorištenih karata za prijevoz.

Pravni okvir

Pravo Unije

3. U skladu s člankom 2. stavkom 1. Šeste direktive i izmijenjene Šeste direktive:

„Sljedeće transakcije podliježu porezu na dodanu vrijednost:

1. isporuke robe i usluga u tuzemstvu koje uz naknadu obavlja porezni obveznik koji djeluje kao takav.“ [neslužbeni prijevod]

4. Članak 10. Šeste direktive propisuje:

„1. Sljedeći pojmovi imaju ova značenja:

(a) „oporezivi događaj“ znači događaj kojim se ispunjavaju zakonski uvjeti potrebni za postojanje obveze obračuna PDV-a;

(b) „obveza obračuna PDV-a“ nastaje kad porezna vlast ima pravo po zakonu, u danom trenutku, tražiti plaćanje poreza od osobe koja je odgovorna za njezino plaćanje, čak i u slučaju kad je vrijeme plaćanja odgođeno.“

2. Oporezivi događaj i obveza obračuna PDV-a nastaju po isporuci robe ili usluga. [...]

Međutim, kad se provodi plaćanje na račun prije isporuke robe ili usluga, obveza obračuna PDV-a nastaje po primitku plaćanja i na primljeni iznos.

Odstupajući od gore navedenih odredaba, države članice mogu odrediti da obveza obračuna PDV-a za određene transakcije ili određene kategorije poreznih obveznika nastaje:

- najkasnije u trenutku izdavanja računa ili dokumenta koji služi toj svrsi, ili
- najkasnije u trenutku primitka plaćanja, ili

– kad račun nije izdan, ili je izdan kasnije, u određenom razdoblju od datuma oporezivog događaja.

[...]"

5 U prvoj i trećoj alineji članku 10. stavku 2. trećeg podstavka izmijenjene Šeste direktive, navod koji se odnosi na dokument koji služi svrsi račun je obrisao. U toj se odredbi slijedom toga spominje samo izdavanje računa.

6 Članak 11. Šeste direktive i izmijenjene Šeste direktive, koji se odnosi na poreznu osnovicu, određivao je:

„A. Unutar države

1. Poreznu osnovicu čine:

(a) za isporuku robe i pružanje usluga osim onih navedenih u točkama (b), (c) i (d), sve što čini naknadu koju je dobio ili će dobiti dobavljač ili pružatelj usluga u zamjenu za isporuku od kupca ili neke treće strane, uključujući potpore izravno povezane s cijenom isporuke;

[...]"

Francusko pravo

7 U skladu s člankom 256. točkom 1. Općeg poreznog zakonika (u daljnjem tekstu: OPZ)

„Porezu na dodanu vrijednost podliježu isporuke robe i usluga koje uz naknadu obavlja porezni obveznik koji djeluje kao takav.“

8 Sukladno članku 269. OPZ-a:

„1. Oporezivi događaj nastaje:

(a) u trenutku isporuke, stjecanja robe unutar Zajednice ili isporuke usluga;

[...]

2. Obveza obračuna PDV-a nastaje:

[...]

(c) u slučaju isporuka usluga, prilikom primitka predplaćanja, plaćanja ili naknade.

Glavni postupci i prethodna pitanja

Predmet C-250/14

9 Air France-KLM, koji je 2004. postao pravni sljednik društva Air France, društvo je sa sjedištem u Francuskoj koje se bavi zračnim prijevozom. U okviru te djelatnosti, Air France-KLM pruža usluge zračnog prijevoza putnika na području Francuske. Budući da ti unutarnji letovi podliježu PDV-u, zrakoplovne karte za te letove prodaju se po cijeni koja uključuje taj porez.

10 Air France je od 1999. poreznoj vlasti prestao plaćati PDV obračunat na cijenu prodaje izdanih karata koje putnici na njihovim unutarnjim letovima nisu upotrijebili. Riječ je o, s jedne

strane, nezamjenjivim kartama koje nisu važe?e jer se putnici nisu pojavili na ukrcaj i, s druge strane, zamjenjivim kartama koje nisu važe?e jer nisu bile iskorištene u razdoblju njihove valjanosti.

11 Nakon ra?unovodstvene kontrole, porezna uprava zaklju?ila je da je na iznos koji se odnosi na te „izdane, a neiskorištene“ karte trebao biti pla?en PDV po sniženoj stopi od 5,5 %, primjenjiv na tuzemne usluge zra?nog prijevoza putnika. Slijedom toga, uputila je društvu Air France-KLM porezna rješenja koja su se odnosile na razdoblje od 1. travnja 2000. do 31. ožujka 2003. i iznos od 4.066.607 eura, zajedno sa zateznim kamatama u iznosu od 1.226.584 eura.

12 Tribunal administratif de Cergy-Pontoise (Upravni sud u Cergy-Pontoiseu) presudom od 9. lipnja 2011. odbio je zahtjev društva Air France-KLM kojim je ono zatražilo poništenje tih poreznih rješenja. Cour administrative d'appel de Versailles (Žalbeni upravni sud u Versaillesu) presudom od 13. studenoga 2012. potvrdio je tu presudu utvrdivši da su sukladno odredbama ?lanaka 256. i 269. OPZ-a, u vezi s ?lankom 1234. Gra?anskog zakonika, iznosi koji su zadržani nakon što usluga prijevoza naposljetku nije izvršena trebali podlijeđati PDV-u. Air France-KLM podnio je kasacijsku žalbu protiv te presude.

13 Budu?i da je Državno vije?e (Conseil d'État) imalo dvojbe u vezi s pitanjem podliježe li neiskorištena karta za prijevoz PDV-u, odlu?ilo je prekinuti postupak i uputiti Sudu sljede?a prethodna pitanja:

1. Treba li odredbe ?lanka 2. to?ke 1. i ?lanka 10. stavka 2. [Šeste Direktive] tuma?iti na na?in da se izdavanje karte može izjedna?iti sa stvarnim izvršenjem usluge prijevoza i da iznosi koje zrakoplovna kompanija zadrži kad osoba na koju zrakoplovna karta glasi ne upotrijebi svoju kartu pa ona postane nevaže?a, podliježu porezu na dodanu vrijednost?

2. U tom slu?aju, treba li porez koji je napla?en biti pla?en poreznoj vlasti u trenutku primitka pla?anja, iako je mogu?e da zbog klijenta ne do?e do putovanja?

Predmet C-289/14

14 Iz odluke kojom je upu?eno prethodno pitanje iz predmeta C-289/14 slijedi da je Brit Air, koji je postao Hop!-Brit Air SAS, obavljao usluge zra?nog prijevoza putnika u okviru franšiznog ugovora sklopljenog s društvom Air France-KLM. Potonje društvo bilo je zaduženo za prodaju karata i s njima povezanim poslovima upravljanja za linije kojima je upravljao Brit Air na temelju franšiznog ugovora.

15 Air France-KLM primao je iznos cijene karata, koji je zatim upla?ivao društvu Brit Air za svakog prevezenog putnika. Air France-KLM je društvu Brit Air za karte koje su bile prodane ali ostale neiskorištene – jer se putnik nije pojavio na ukrcaju ili im je istekla valjanost – ispla?ivao godišnju paušalnu naknadu obra?unatu kao postotak (2%) godišnjeg prihoda (uklju?uju?i PDV) ostvarenog na linijama kojim se upravljalo na temelju franšiznog ugovora. Brit Air na taj iznos nije pla?ao PDV.

16 Nakon ra?unovodstvene kontrole porezna vlast uputila je društvu Brit Air porezna rješenja za razdoblje izme?u 1. travnja 2001. i 31. kolovoza 2005., koja su se odnosila na iznose za neiskorištene karte koje je ono primilo od društva Air France.

17 Tribunal administratif de Montreuil (Upravni sud u Montreuilu) presudom od 24. lipnja 2010. odbio je Brit Airov zahtjev da se ukinu ta porezna rješenja. Brit Air podnio je žalbu protiv te presude pred Cour administrative d'appel de Versailles. Budu?i da je presudom tog suda od 13. studenoga 2012. potvr?ena pobijena presuda, Brit Air je podnio kasacijsku žalbu pred Conseil

d'Etat.

18 Budući da je Državno vijeće imalo dvojbe u vezi s pitanjem podliježu li iznosi koje je zrakoplovna kompanija isplatila poduzetniku koji obavlja istu djelatnost kao naknadu za prodaju neiskorištenih karata za prijevoz, odlučilo je prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

1. Treba li odredbe članka 2. točke 1. i članka 10. stavka 2. [Šeste Direktive] tumačiti na način da paušalni iznos obračunat kao postotak godišnjeg prihoda ostvarenog na linijama kojima se upravlja na temelju franšiznog ugovora – koji zrakoplovna kompanija, koja je za račun druge zrakoplovne kompanije izdala karte koje postanu nevažeće, plaća toj drugoj zrakoplovnoj kompaniji – predstavlja neoporezivu naknadu koja se plaća potonjem društvu u svrhu popravljivanja štete koja je tom društvu nastala zbog nepotrebne mobilizacije njegovih prijevoznih sredstava ili na način da predstavlja iznos koji odgovara prihodu od izdanih, a neiskorištenih karata?

2. U slučaju da se smatra da taj iznos predstavlja cijenu izdanih karata koje su postale nevažeće, treba li te odredbe tumačiti na način da se izdavanje karte može izjednačiti sa stvarnim izvršenjem usluge prijevoza i da iznosi koje zrakoplovna kompanija zadrži kad osoba na koju zrakoplovna karta glasi ne upotrijebi svoju kartu pa ona postane nevažeća, podliježu porezu na dodanu vrijednost?

3. U tom slučaju, trebaju li društva Air France i Brit Air ubrati porez vratiti poreznoj vlasti odmah po primitku uplate, iako je moguće da zbog klijenta ne dođe do putovanja?

19 Odlukom predsjednika Suda od 10. srpnja 2014. predmeti C-250/14 i C-289/14 spojeni su u svrhu pisanog i usmenog dijela postupka i u svrhu donošenja presude.

O prethodnim pitanjima

Prvo pitanje iz predmeta C-250/14 i drugo pitanje iz predmeta C-289/14

20 Prvim pitanjem iz predmeta C-250/14 i drugim pitanjem iz predmeta C-289/14 sud koji je uputio zahtjev želi saznati treba li članak 2. točka 1. i članak 10. stavak 2. Šeste direktive tumačiti na način da izdavanje karata, koje obavlja zrakoplovna kompanija, podliježe PDV-u u slučaju kada putnici nisu upotrijebili te karte i za njih ne mogu dobiti povrat.

21 Valja podsjetiti da u skladu s člankom 2. stavkom 1. Šeste direktive i izmijenjene Šeste direktive „PDV-u podliježu usluge koje u tuzemstvu uz naknadu obavlja porezni obveznik koji djeluje kao takav“.

22 Prema ustaljenoj sudskoj praksi, usluge se obavljaju „uz naknadu“ u smislu te odredbe samo ako između pružatelja i korisnika usluga postoji pravni odnos u okviru kojeg se razmjenjuju uzajamne obveze, pri čemu naknada koju je primio pružatelj usluge čini stvarnu protuvrijednost usluge pružene korisniku.

23 O takvom je slučaju riječ ako postoji izravna veza između obavljene usluge i primljene protuvrijednosti, pri čemu isplaćeni iznosi predstavljaju stvarnu protuvrijednost za određivu uslugu pruženu u okviru takvog pravnog odnosa (presuda Société thermale d'Eugénie-les-Bains, C-277/05, EU:C:2007:440, t. 19. i navedena sudska praska).

24 Osim toga, iz članka 10. stavka 2. Šeste direktive i izmijenjene Šeste direktive proizlazi da oporezivi dogadj iz članka 2. točke 1. tih direktiva nastaje tek po isporuci usluga.

25 Iz tih elemenata slijedi da obavljanje usluga, poput zračnog prijevoza putnika, podliježe PDV-

u s obzirom na to da je, s jedne strane, iznos koji je putnik isplatio zrakoplovnoj kompaniji u okviru pravnog odnosa uređenog ugovorom o prijevozu izravno povezan s odredivom uslugom za koju je ona naknada i, s druge strane, da je spomenuta usluga isporučena.

26 Sud je u tom pogledu pojasnio da se usluge koje obavljanje odgovara ispunjavanju obveza koje proizlaze iz ugovora o zračnom prijevozu putnika sastoje od registriranja i ukrcavanja putnika u zrakoplov u mjestu uzlijetanja dogovorenog u predmetnom ugovoru o prijevozu, kretanja zrakoplova u predviđeno vrijeme, prijevoza putnika i njihove prtljage od mjesta odlaska do mjesta dolaska, brige o putnicima tijekom leta i, konačno, njihova sigurnog iskrcavanja u mjestu slijetanja i u vrijeme koji su dogovoreni u tom ugovoru (vidjeti presudu Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, t. 40.).

27 Međutim, pružanje tih usluga moguće je samo ako se putnik zrakoplovne kompanije pojavi na predviđenom mjestu u predviđeno vrijeme, jer mu zrakoplovna kompanija osigurava pravo da primi te usluge do trenutka ukrcaja pod uvjetima utvrđenima u ugovoru o prijevozu sklopljenom prilikom kupnje karte.

28 Slijedom toga, protuvrijednost cijene plaćene prilikom kupnje karte sastoji se od prava putnika na ispunjenje obveza koje proizlaze iz ugovora o prijevozu, neovisno o pitanju hoće li putnik ostvariti to pravo, s obzirom na to da zrakoplovna kompanija isporučuje uslugu u trenutku kad putniku omogući korištenje tim uslugama.

29 Tužitelji u glavnom postupku ne mogu se osnovano pozivati na to da iznos koji je platio putnik koji se nije pojavio na ukrcaju i koji je kompanija zadržala predstavlja ugovornu odštetu koja, s obzirom na to da je njezin cilj naknada štete koju je ta kompanija pretrpjela, ne podliježe PDV-u.

30 Naime, kao prvo, takvo bi tumačenje izmijenilo narav protučinidbe koju je izvršio putnik, koja bi postala ugovorna odšteta u slučaju da on ne iskoristi odredivu uslugu koju pruža zrakoplovna kompanija.

31 Međutim, s obzirom na njegov objektivni karakter, pojam „isporuke usluga“ u smislu Šeste direktive i izmijenjene Šeste direktive treba tumačiti neovisno o ciljevima i rezultatima transakcija o kojima je riječ i na način da porezna uprava nije dužna provoditi istrage kako bi utvrdila namjeru poreznog obveznika (vidjeti presudu Newey, C-653/11, EU:C:2013:409, t. 41. i navedenu sudsku praksu).

32 Kao drugo, takva izmjena kvalifikacije cijene koju je putnik platio za kartu ovisno o tome pojavi li se on na ukrcaju ili ne dovela bi do razlikovanja iznosa štete na koju se poziva zrakoplovna kompanija na temelju nepojavljivanja putnika i iznosa plaćenog prilikom kupnje karte. Tako u slučaju kada se putnik pojavi na ukrcaju, iznos usluge odgovara cijeni karte bez PDV-a, dok iznos štete na koju se pozivaju tužitelji u glavnom postupku odgovara toj cijeni uvećanoj za iznos PDV-a za koji je postala obveza obračuna. Međutim, ne postoji nijedan element koji bi opravdao da iznos odštete bude viši od cijene koju je platio putnik.

33 Kao treće, tužitelji u glavnom postupku također se ne mogu osnovano pozivati na sudsku praksu Suda o neoporezivanju PDV-om iznosa plaćenih kao predujam. Naime, u slučaju predmeta o kojima je riječ u glavnom postupku, s jedne strane, cijena koju plati putnik koji se ne pojavi na ukrcaju odgovara cjelokupnoj cijeni koju je potrebno platiti. S druge strane, u trenutku kada putnik plati cijenu karte i zrakoplovna kompanija potvrdi da mu je rezervirano mjesto, prodaja je konačna. Osim toga, treba napomenuti da zrakoplovne kompanije pridržavaju pravo preprodati neiskorištenu uslugu drugom putniku, pri čemu one nisu dužne naknaditi njezinu cijenu prvotnom putniku. Iz toga slijedi da bi dodjeljivanje odštete u slučaju nepostojanja štete bilo neopravdano.

34 Stoga treba utvrditi da iznos koji zadržavaju zrakoplovne kompanije ne nadoknađuje štetu koju su te kompanije pretrpjele zbog nepojavljivanja putnika, nego predstavlja naknadu, čak i ako putnik nije iskoristio uslugu prijevoza.

35 S obzirom na prethodno navedeno, na prvo pitanje iz predmeta C-250/14 i drugo pitanje iz predmeta C-289/14 treba odgovoriti da članak 2. točku 1. i članak 10. stavak 2. Šeste direktive i izmijenjene Šeste direktive treba tumačiti na način da izdavanje karta, koje obavlja zrakoplovna kompanija, podliježe PDV-u u slučaju kada putnici nisu upotrijebili te karte i za njih ne mogu dobiti povrat.

Drugo pitanje iz predmeta C-250/14 i treće pitanje iz predmeta C-289/14

36 Drugim pitanjem iz predmeta C-250/14 i trećim pitanjem iz predmeta C-289/14 sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 2. točku 1. i članak 10. stavak 2. Šeste direktive i izmijenjene Šeste direktive tumačiti na način da obveza obračuna PDV-a koji je prilikom kupnje zrakoplovne karte platio putnik koji tu kartu nije upotrijebio nastaje kada zrakoplovna kompanija ili treća osoba u njezino ime primi plaćanje cijene karte.

37 Valja podsjetiti da u skladu s člankom 10. stavkom 2. prvim podstavkom Šeste direktive i izmijenjene Šeste direktive, oporezivi događaj i obveza obračuna PDV-a nastaju po isporuci usluga.

38 Međutim, kao prvo, članak 10. stavak 2. drugi podstavak Šeste direktive i izmijenjene Šeste direktive predviđa odstupanje od tog pravila kad se provodi plaćanje na račun prije isporuke usluga. U tim slučajevima, obveza obračuna PDV-a nastaje po primitku plaćanja i na primljeni iznos (vidjeti u tom smislu presudu Orfey Balgaria, C-549/11, EU:C:2012:832, t. 27., i rješenje Sani treyd, C-153/12, EU:C:2013:201, t. 24.).

39 Osim toga, Sud je presudio da kako bi obveza obračuna PDV-a nastala prije isporuke usluge, potrebno je da svi elementi koji se odnose na oporezivi događaj odnosno budući isporuku budu prethodno poznati i stoga osobito da robe ili usluge budu precizno određene u trenutku plaćanja na račun (vidjeti presudu Orfey Balgaria, C-549/11, EU:C:2012:832, t. 28. i 39., kao i rješenje, C-153/12, EU:C:2013:201, t. 25. i 33.).

40 Treba utvrditi da se u glavnim predmetima pretpostavke za primjenu članka 10. stavka 2. drugog podstavka Šeste direktive i izmijenjene Šeste direktive mogu smatrati ispunjenima jer su svi elementi buduće usluge prijevoza prethodno poznati i precizno određeni u trenutku kupnje karte.

41 Okolnost da je cijena plaćena u cijelosti, a ne djelomično ne može dovesti u pitanje takvo tumačenje (vidjeti u tom smislu presude Orfey Balgaria, C-549/11, EU:C:2012:832, t. 37.: Efir, C-19/12, EU:C:2013:148, t. 39., kao i rješenje Sani treyd, C-153/12, EU:C:2013:201, t. 32.).

42 Kao drugo, treba podsjetiti, kao što to proizlazi iz točka 26. i sljedećih ove presude, da u slučaju putnika koji se ne pojavi na ukrcaju zrakoplovna kompanija koja prodaje kartu za prijevoz ispunjava svoje ugovorne obveze u trenutku kada je putniku omogućila da ostvari svoja prava na usluge predviđene ugovorom o prijevozu.

43 S obzirom na prethodno navedeno, na drugo pitanje iz predmeta C-250/14 i na treće pitanje iz predmeta C-289/14 treba odgovoriti da članak 2. točka 1. i članak 10. stavak 2. prvi i drugi podstavak treba tumačiti na način da obveza obračuna PDV-a koji je prilikom kupnje zrakoplovne karte platio putnik koji nije upotrijebio svoju kartu nastaje u trenutku kada sama zrakoplovna kompanija ili treća osoba koja djeluje u njezino ime i za njezin račun, ili treća osoba koja djeluje u vlastito ime ali za račun zrakoplovne kompanije, primi plaćanje cijene karte.

Prvo pitanje u predmetu C-289/14

44 Sud koji je uputio zahtjev prvim pitanjem iz predmeta C-289/14 u biti želi znati treba li članak 2. točka 1. i članak 10. stavak 2. Šeste direktive i izmijenjene Šeste direktive tumačiti na način da ako treća osoba u okviru franšiznog ugovora prodaje karte zrakoplovne kompanije za njezin račun, pri čemu joj za izdane karte koje su postale nevažeće isplaćuje paušalni iznos obračunat kao postotak godišnjeg prihoda ostvarenog na odgovarajućim zračnim linijama, taj paušalni iznos predstavlja iznos koji se oporezuje kao protučinidba za spomenute karte.

45 Valja utvrditi da je na temelju članka 21. stavka 1. točke (a) Šeste direktive i izmijenjene Šeste direktive zrakoplovna kompanija koja pruža uslugu prijevoza dužna platiti PDV na cijenu prodane karte.

46 Kao što proizlazi iz odgovora danog na prethodna pitanja, cijena koju je putnik platio za kartu predstavlja protučinidbu za prijevoz koji nudi zrakoplovna kompanija i kao takva podliježe PDV-u. Osim toga, ta obveza obračuna tog poreza nastaje u trenutku primitka plaćanja cijene karte, čak i ako se putnik ne pojavi na letu.

47 Ako sud koji je uputio zahtjev smatra da je Air France-KLM prilikom prodaje karata djelovao u ime i za račun društva Brit Air, na potonjem je društvu da plati PDV na karte. S druge strane, ako smatra da je Air France-KLM djelovao u vlastito ime, ali za račun društva Brit Air, postoje dvije uzastopne operacije, koje međutim ne utječu na konačni iznos PDV-a, s obzirom na to da su iznosi istovjetni, pri čemu svako društvo mora izraditi svoju prijavu koja uključuje naplaćeni PDV i preneseni PDV.

48 Što se tiče paušalnog iznosa koji je Air France-KLM platio društvu Brit Air za prodane karte koje su postale nevažeće, najprije treba utvrditi da se, suprotno tvrdnjama društva Brit Air, iznos koji je potonje društvo primilo od društva Air France-KLM ne može smatrati odštetom koju je Air France-KLM isplatio za štetu koju je pretrpio Brit Air.

49 U tom pogledu valja podsjetiti, kada je riječ o spomenutim izdanim a neiskorištenim kartama, da zrakoplovna kompanija ne trpi nikakvu štetu zbog okolnosti da se putnik nije pojavio na ukrcaju. Taj putnik plaća cijenu usluge prijevoza u trenutku kupnje karte. Brit Air je isporučio uslugu na čije se izvršenje obvezao samom činjenicom da je putnik raspolagao pravom na ispunjenje obveza koje proizlaze iz ugovora o zračnom prijevozu putnika. Nepostojanje prava na povrat iznosa cijene karte dokazuje da zrakoplovna kompanija nije pretrpjela štetu.

50 Slijedi da iznos cijene karte koji je zadržala zrakoplovna kompanija ne nadoknađuje eventualnu štetu koju je ona pretrpjela zbog nepojavljivanja klijenta, nego predstavlja naknadu za uslugu prijevoza koju ta kompanija nudi klijentu, čak i ako potonji ne iskoristi uslugu.

51 U tim okolnostima, ne može se smatrati da je paušalni iznos koji je Air France-KLM platio društvu Brit Air za prodane karte koje su postale nevažeće, obračunat kao postotak godišnjeg prihoda ostvarenog na odgovarajućim zračnim linijama, utvrđen između stranaka u svrhu naknade štete koju je pretrpio Brit Air. Naprotiv, taj iznos, koji je ugovorno utvrđen između stranaka, odgovara vrijednosti karata koje su izdane u svrhu pružanja usluge prijevoza i koje kupci nisu upotrijebili, kako su je ocijenila dva predmetna društva. Paušalni iznos koji je Air France-KLM platio društvu Brit Air je plaćanje koje je potonje društvo primilo kao protučinidbu za karte koje je izdao Air France-KLM za račun društva Brit Air, ali koje kupci nisu upotrijebili. Stoga postoji izravna veza između pruženih usluga i naknade primljene za njih.

52 S obzirom na prethodno navedeno, na prvo pitanje iz predmeta C-289/14 valja odgovoriti da članak 2. točka 1. i članak 10. stavak 2. Šeste direktive i izmijenjene Šeste direktive treba tumačiti na način da ako treća osoba u okviru franšiznog ugovora prodaje karte zrakoplovne kompanije za njezin račun, pri čemu joj za izdane karte koje su postale nevažeće isplaćuje paušalni iznos obračunat kao postotak godišnjeg prihoda ostvarenog na odgovarajućim zračnim linijama, taj paušalni iznos predstavlja iznos koji se oporezuje kao protučinidba za spomenute karte.

Troškovi

53 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenoga, Sud (prvo vijeće) odlučuje:

1. članak 2. točka 1. i članak 10. stavak 2. Šeste direktive Vijeća 77/388/EEZ od 17. svibnja 1977. o usklađivanju zakonodavstava država članica koja se odnose na poreze na promet – zajednički sustav poreza na dodanu vrijednost: jedinstvena osnovica za razrezivanje, kako je izmijenjena Direktivom Vijeća 1999/59/EZ od 17. lipnja 1999., a zatim Direktivom Vijeća 2001/115/EZ od 20. prosinca 2001., treba tumačiti na način da izdavanje karata, koje obavlja zrakoplovna kompanija, podliježe porezu na dodanu vrijednost u slučaju kada putnici nisu upotrijebili te karte i za njih ne mogu dobiti povrat.

2. članak 2. točka 1. i članak 10. stavak 2. prvi i drugi podstavak Šeste direktive 77/388, kako je izmijenjena Direktivom 1999/59, a zatim Direktivom 2001/115, treba tumačiti na način da obveza obračuna PDV-a koji je prilikom kupnje zrakoplovne karte platio putnik koji nije upotrijebio svoju kartu nastaje u trenutku kada sama zrakoplovna kompanija ili treća osoba koja djeluje u njezino ime i za njezin račun, ili treća osoba koja djeluje u vlastito ime ali za račun zrakoplovne kompanije, primi plaćanje cijene karte.

3. članak 2. točka 1. i članak 10. stavak 2. Šeste direktive 77/388, kako je izmijenjena Direktivom 1999/59, a zatim Direktivom 2001/115, treba tumačiti na način da ako treća osoba u okviru franšiznog ugovora prodaje karte zrakoplovne kompanije za njezin račun, pri čemu joj za izdane karte koje su postale nevažeće isplaćuje paušalni iznos obračunat kao postotak godišnjeg prihoda ostvarenog na odgovarajućim zračnim linijama, taj paušalni iznos predstavlja iznos koji se oporezuje kao protučinidba za spomenute karte.

Potpisi

* Jezik postupka: francuski