

## Downloaded via the EU tax law app / web

DOMSTOLENS DOM (Første Afdeling)

23. december 2015 (\*)

»Merværdiafgift – afgiftspligtens indtræden og forfald – luftbefordring – billet, der er blevet købt, men som ikke er blevet brugt – levering af transportydelsen – udstedelse af billetten – tidspunkt for betaling af afgiften«

I de forenede sager C-250/14 og C-289/14,

angående anmodninger om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Conseil d'État (appel- og kassationsdomstolen i forvaltningsretlige sager, Frankrig) ved afgørelser af 21. maj 2014, indgået til Domstolen henholdsvis den 26. maj 2014 og den 12. juni 2014, i sagerne:

**Air France-KLM**, tidligere Air France (sag C-250/14),

**Hop!-Brit Air SAS**, tidligere Brit Air (sag C-289/14),

mod

**Ministère des Finances et des Comptes publics**,

har

DOMSTOLEN (Første Afdeling)

sammensat af Domstolens vicepræsident, A. Tizzano, som fungerende formand for Første Afdeling, og dommerne F. Biltgen, A. Borg Barthet (refererende dommer), E. Levits og S. Rodin,

generaladvokat: J. Kokott

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- Air France-KLM og Hop!-Brit Air SAS ved avocate A. Beetschen
- den franske regering ved D. Colas, J.-S. Pilczer og S. Ghiandoni, som befuldmægtigede
- Irland ved E. Creedon, J. Quaney og A. Joyce, som befuldmægtigede, bistået af A. Keirse, BL
- den græske regering ved K. Nasopoulou og S. Lekkou, som befuldmægtigede
- den portugisiske regering ved L. Inez Fernandes, R. Campos Laires og A. Cunha, som befuldmægtigede
- Europa-Kommissionen ved C. Soulay og L. Lozano Palacios, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes

uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

## Dom

1 Anmodningerne om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 2, nr. 1), og artikel 10, stk. 2, i Rådets sjette direktiv 77/388/EØF af 17. maj 1977 om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning om omsætningsafgifter – Det fælles merværdiafgiftssystem: ensartet beregningsgrundlag (EFT L 145, s. 1), som ændret ved Rådets direktiv 1999/59/EF af 17. juni 1999 (EFT L 162, s. 63, herefter »sjette direktiv«), og derefter ved Rådets direktiv 2001/115/EF af 20. december 2001 (EFT L 15, s. 24, herefter »sjette direktiv med ændringer«).

2 Anmodningerne er blevet indgivet i forbindelse med tvister mellem dels Air France-KLM, tidligere Air France, dels Hop! Brit Air SAS, tidligere Brit Air, på den ene side og Ministère des Finances et des Comptes Publics (ministeriet for offentlige finanser og regnskaber) på den anden side vedrørende pålæggelsen af merværdiafgift (herefter »moms«) på en ubrugt transportbillet og på de beløb, som et luftfartsselskab har betalt til en virksomhed af samme art som vederlag for salget af ubrugte transportbilletter.

## Retsforskrifter

### *EU-retten*

3 Artikel 2, nr. 1), i sjette direktiv og i sjette direktiv med ændringer har følgende ordlyd:

»Merværdiafgift pålægges:

1. levering af goder og tjenesteydelser, som mod vederlag foretages i indlandet af en afgiftspligtig person, der optræder i denne egenskab.«

4 Sjette direktivs artikel 10 fastsatte:

»1. I det følgende forstås ved

a) afgiftspligtens indtræden: den omstændighed, der bevirker, at lovens betingelser for afgiftens forfald er opfyldt

b) afgiftens forfald: det forhold, at statskassen i henhold til loven fra et bestemt tidspunkt kan gøre sit krav gældende over for den afgiftspligtige person, også selv om der kan gives udsættelse med betalingen.

2. Afgiftspligten indtræder, og afgiften forfalder på det tidspunkt, hvor levering af goderne eller tjenesteydelsen finder sted. [...]

Såfremt der betales afdrag, inden leveringen eller tjenesteydelsen finder sted, forfalder afgiften i forbindelse med det modtagne beløb dog på det tidspunkt, hvor afdraget indgår.

Uanset ovennævnte bestemmelser kan medlemsstaterne træffe afgørelse om, at afgiften for visse transaktioner og for visse kategorier af afgiftspligtige personer forfalder:

- enten senest ved udstedelsen af faktura eller af det dokument, der tjener som faktura, eller
- senest når vederlaget indgår, eller

– såfremt der ikke udstedes faktura, eller såfremt denne eller det dokument, der tjener som faktura, udstedes for sent, inden for en nærmere angivet frist fra afgiftspligtens indtræden.

[...]«

5 I artikel 10, stk. 2, tredje afsnit, første og tredje led, i sjette direktiv med ændringer blev henvisningen til det dokument, der tjener som faktura, slettet. Denne bestemmelse henviste herefter således alene til udstedelsen af fakturaen.

6 Artikel 11 i sjette direktiv og sjette direktiv med ændringer, der vedrører beskatningsgrundlaget, bestemte:

»A. I indlandet

1. Beskatningsgrundlaget er:

a) ved levering af goder og tjenesteydelser, bortset fra de under litra b), c) og d) omhandlede, den samlede modværdi, som leverandøren eller tjenesteyderen modtager eller vil modtage af køberen, aftageren eller tredjemand for de pågældende transaktioner, herunder tilskud, der er direkte forbundet med transaktionernes pris

[...]«

*Fransk ret*

7 Artikel 256, punkt I, i code général des impôts (den almindelige skattelov, herefter »CGI«) har følgende ordlyd:

»Merværdiafgift pålægges levering af goder og tjenesteydelser, som mod vederlag foretages af en afgiftspligtig person, der optræder i denne egenskab.«

8 Artikel 269 i CGI er sålydende:

»1. Afgiftspligten indtræder:

a) på tidspunktet for leveringen, for erhvervelsen af varen inden for Fællesskabet eller for leveringen af tjenesteydelserne

[...]

2. Afgiften forfalder:

[...]

c) for så vidt angår tjenesteydelser ved modtagelsen af afdragene, prisen eller vederlaget.«

## **Twisterne i hovedsagerne og de præjudicielle spørgsmål**

*Sag C-250/14*

9 Air France-KLM, der indtrådte i Air Frances rettigheder i 2004, er et selskab, der har hjemsted i Frankrig, og som udøver luftbefordringsvirksomhed. Inden for rammerne af denne virksomhed leverer Air France-KLM tjenesteydelser inden for luftbefordring af passager på det franske område. Da disse indenrigsflyvninger pålægges moms, sælges flybilletterne til disse

flyvninger til priser, der indeholder denne afgift.

10 Siden 1999 har Air France ikke længere betalt den moms, der er blevet pålagt prisen på de udstedte billetter, som ikke er blevet brugt af passagererne på selskabets indenrigsflyvninger, til statskassen. Der er tale om dels ikke-refunderbare billetter, der er udløbet som følge af, at passagererne ikke mødte op til boarding, dels udløbne, refunderbare billetter, der ikke er blevet brugt inden for deres gyldighedsfrist.

11 Efter en regnskabskontrol fandt skatte- og afgiftsmyndighederne, at beløbene vedrørende disse »udstedte og ubrugte billetter« skulle have været pålagt moms med den reducerede sats på 5,5%, som finder anvendelse på indenlandske leveringer af luftbefordring af passagerer. Følgelig meddelte de Air France-KLM efteropkrævninger af moms vedrørende perioden fra den 1. april 2000 til den 31. marts 2003 for et beløb på 4 066 607 EUR, med morarenter på 1 226 584 EUR.

12 Ved afgørelse af 9. juni 2011 frifandt tribunal administratif de Cergy-Pontoise (administrativ domstol i Cergy-Pontoise) staten for kravet fra Air France-KLM om fritagelse for disse efteropkrævninger af moms. Ved dom af 13. november 2012 stadfæstede cour administrative d'appel de Versailles (appeldomstolen i forvaltningsretlige sager i Versailles) denne afgørelse og fastslog, at i overensstemmelse med bestemmelserne i CGI's artikel 256 og 269, sammenholdt med artikel 1234 i code civil (civil lovbog), skulle de beløb, der var blevet beholdt som følge af, at transportydelsen definitivt ikke blev leveret, pålægges moms. Air France-KLM har iværksat kassationsanke til prøvelse af den nævnte dom.

13 Da Conseil d'État (appel- og kassationsdomstol i forvaltningsretlige sager) er i tvivl om, hvorvidt en ubrugt transportbillet skal pålægges moms, har den besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal bestemmelserne i artikel 2, nr. 1), og artikel 10, stk. 2, i [sjette direktiv og sjette direktiv med ændringer] fortolkes således, at udstedelsen af en billet kan sidestilles med den faktiske levering af transportydelsen, og at de beløb, som et luftfartsselskab beholder, når indehaveren af flybilletten ikke har brugt sin billet, og når denne er udløbet, er pålagt [moms]?

2) Hvis dette er tilfældet, skal den opkrævede afgift da indbetales til statskassen, når betalingen modtages, selv om rejsen eventuelt på kundens foranledning ikke finder sted?«

#### *Sag C-289/14*

14 Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen i sag C-289/14, at Brit Air, nu Hop!-Brit Air SAS, leverede tjenesteydelser inden for luftbefordring af passagerer inden for rammerne af en franchisekontrakt indgået med Air France-KLM. Sidstnævnte varetog markedsføringen og udstedelsen af billetter til de ruter, som Brit Air drev ved franchise.

15 Air France-KLM opkrævede prisen for billetterne og overførte den herefter til Brit Air for hver transporteret passager. For de billetter, der blev solgt, men ikke blev brugt, fordi passageren ikke var til stede på boardingtidspunktet, eller fordi billetens gyldighedsfrist var udløbet, betalte Air France Brit Air en årlig standardkompensation, der blev beregnet som en procentdel (2%) af den årlige omsætning (inklusive moms) på de ruter, der blev drevet ved franchise. Brit Air pålagde ikke dette beløb moms.

16 Efter en kontrol af Brit Airs regnskab meddelte skatte- og afgiftsmyndighederne selskabet efteropkrævninger af moms vedrørende perioden mellem den 1. april 2001 og den 31. august 2005 vedrørende de beløb for de ubrugte billetter, som selskabet havde modtaget fra Air France.

17 Ved dom af 24. juni 2010 frifandt tribunal administratif de Montreuil (forvaltningsdomstolen i Montreuil) staten for Brit Airs krav om fritagelse for disse efteropkrævninger af moms. Brit Air iværksatte appel til prøvelse af denne dom ved cour administrative d'appel de Versailles (appeldomstolen i forvaltningsretlige sager i Versailles). Da den dom, som appeldomstolen afsagde den 13. november 2012, stadfæstede den appellerede dom, har Brit Air iværksat kassationsanke for Conseil d'État (appel- og kassationsdomstol i forvaltningsretlige sager).

18 Idet Conseil d'État (appel- og kassationsdomstol i forvaltningsretlige sager) er i tvivl om, hvorvidt de beløb, som et luftfartsselskab betaler til en virksomhed af samme art som vederlag for salget af ubrugte transportbilletter, skal pålægges moms, har den besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal bestemmelserne i artikel 2, nr. 1), og artikel 10, stk. 2, i [sjette direktiv og sjette direktiv med ændringer] fortolkes således, at en [standardkompensation], der beregnes som en procentdel af den årlige omsætning, som er indtjent på ruter, der drives ved franchise, og overføres af et luftfartsselskab, der på vegne af et andet har udstedt billetter, som [er udløbet], udgør en ikke-afgiftspligtig erstatning, der udbetales til sidstnævnte som erstatning for det tab, der er lidt på grund af dennes forgæves mobilisering af dets transportmidler, eller et beløb svarende til prisen på de udstedte og [udløbne] billetter?

2) Hvis dette beløb anses for svarende til prisen på udstedte og [udløbne] billetter, skal disse bestemmelser så fortolkes således, at udstedelsen af en billet kan sidestilles med den faktiske levering af transportydelsen, og at de beløb, som et luftfartsselskab beholder, når indehaveren af en flybillet ikke har brugt sin billet, og når denne er udløbet, er pålagt [moms]?

3) Hvis dette er tilfældet, skal den opkrævede afgift da indbetales til statskassen af [...] Air France eller af [...] Brit Air, når betalingen modtages, selv om rejsen eventuelt på kundens foranledning ikke finder sted?«

19 Ved afgørelse afsagt af Domstolens præsident den 10. juli 2014 blev sagerne C-250/14 og C-289/14 forenet med henblik på den skriftlige forhandling, den mundtlige forhandling og dommen.

### **Om de præjudicielle spørgsmål**

*Om det første spørgsmål i sag C-250/14 og det andet spørgsmål i sag C-289/14*

20 Med det første spørgsmål i sag C-250/14 og det andet spørgsmål i sag C-289/14 ønsker den forelæggende ret oplyst, om artikel 2, nr. 1), og artikel 10, stk. 2, i sjette direktiv og sjette direktiv med ændringer skal fortolkes således, at et luftfartsselskabs udstedelse af billetter skal pålægges moms, når passagererne ikke har brugt disse billetter og ikke kan opnå tilbagebetaling herfor.

21 Det bemærkes, at i medfør af artikel 2, nr. 1), i sjette direktiv og sjette direktiv med ændringer »pålægges [l]evering af goder og tjenesteydelser, som mod vederlag foretages i indlandet af en afgiftspligtig person, der optræder i denne egenskab[, moms]«.

22 Det fremgår af fast retspraksis, at en tjenesteydelse kun udføres »mod vederlag« i denne bestemmelses forstand, såfremt der mellem tjenesteyderen og modtageren består et retsforhold, der vedrører en gensidig udveksling af ydelser, idet det af tjenesteyderen modtagne vederlag udgør den faktiske modværdi af den ydelse, som leveres til modtageren (dom Tolsma, C-16/93, EU:C:1994:80, præmis 14).

23 Dette er tilfældet, såfremt der består en direkte sammenhæng mellem tjenesteydelsen og

den modtagne modværdi, idet de betalte beløb udgør den faktiske modværdi af en individualiseret ydelse, som leveres inden for rammerne af et sådant retsforhold (dom *Société thermale d'Eugénie-les-Bains*, C-277/05, EU:C:2007:440, præmis 19 og den deri nævnte retspraksis).

24 Det fremgår desuden af artikel 10, stk. 2, i sjette direktiv og sjette direktiv med ændringer, at pligten til at betale den afgift, der er fastsat i disse direktivers artikel 2, nr. 1), først indtræder på det tidspunkt, hvor leveringen af tjenesteydelsen finder sted.

25 Det følger af disse betragtninger, at en levering af tjenesteydelser, såsom luftbefordring af passagerer, pålægges moms, når det beløb, som en passager betaler til et luftfartsselskab inden for rammerne af det retsforhold, der er materialiseret ved transportaftalen, for det første hænger direkte sammen med en individualiseret ydelse, som den udgør vederlaget for, og når den nævnte ydelse for det andet leveres.

26 I denne henseende har Domstolen fastslået, at de ydelser, som skal udføres for at opfylde forpligtelserne i en aftale om luftbefordring af personer, er passagerernes indtjekning og ombordstigning, modtagelsen af disse om bord på flyet på det afgangssted, der er fastsat i den omhandlede beforderingsaftale, flyets afgang på det planlagte afgangstidspunkt, transport af passagererne og deres bagage fra afgang- til ankomststedet, forplejning af passagererne under flyrejsen og endelig passagerernes udstigning under sikre forhold på det i henhold til aftalen fastsatte ankomststed og ankomsttidspunkt (jf. dom *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, præmis 40).

27 Leveringen af disse ydelser er imidlertid kun mulig, såfremt luftfartsselskabets passager møder op på den fastsatte dato og det fastsatte boardingsted, idet det nævnte selskab forbeholder passageren retten til at nyde godt heraf indtil boardingtidspunktet under de omstændigheder, der er præciseret i den transportaftale, som blev indgået i forbindelse med billetkøbet.

28 Modværdien af den pris, der er blevet betalt i forbindelse med billetkøbet, udgøres derfor af passagerens heraf udledte ret til at nyde godt af opfyldelsen af forpligtelserne i transportaftalen, uanset om passageren gør brug af denne ret, idet luftfartsselskabet gennemfører tjenesteydelsen, når den gør passageren i stand til at nyde godt af disse ydelser.

29 Herved kan sagsøgerne i hovedsagerne ikke gøre gældende, at den pris, som den udeblevne passager har betalt, og som selskabet har beholdt, udgør en kontraktlig erstatning, der ikke skal pålægges moms, fordi den har til formål at afhjælpe det af selskabet lidt tab.

30 En sådan fortolkning ville nemlig for det første ændre arten af passagerens modydelse, idet denne ville blive en kontraktlig erstatning, for så vidt som passageren ikke ville have gjort brug af den individualiserede ydelse, som luftfartsselskabet ville have udbudt.

31 Begrebet »levering af tjenesteydelser« som omhandlet i sjette direktiv og sjette direktiv med ændringer skal, henset til sin objektive karakter, imidlertid fortolkes uafhængigt af de pågældende transaktioners formål og resultater, og uden at skatte- og afgiftsmyndighederne har en forpligtelse til at gennemføre undersøgelser med henblik på at fastslå den afgiftspligtiges hensigt (jf. dom *Newey*, C-653/11, EU:C:2013:409, præmis 41 og den deri nævnte retspraksis).

32 For det andet ville en sådan ændring af kvalifikationen af den for billetten betalte pris, alt efter om passageren møder op til boarding eller ej, medføre en divergens mellem størrelsen af det tab, som luftfartsselskabet hævder at have lidt som følge af den udeblevne passagers fravær, og det beløb, der blev betalt i forbindelse med billetkøbet. I det tilfælde, hvor passageren møder op til boarding, ville størrelsen på ydelsen således svare til prisen på billetten uden moms, hvorimod størrelsen af det af sagsøgerne i hovedsagerne hævdede tab ville svare til denne pris med tillæg

af den moms, som ville have været forfalden. Der foreligger imidlertid ikke noget forhold, der kan begrunde, at størrelsen af erstatningen skulle være højere end den pris, som passageren har betalt.

33 For det tredje kan sagsøgerne i hovedsagerne heller ikke påberåbe sig Domstolens praksis vedrørende den manglende pålæggelse af moms på beløb, der er betalt som forskud. I de foreliggende hovedsager svarer den pris, som den udeblevne passager har betalt, nemlig for det første til den fulde pris, der skulle betales. For så vidt som passageren har betalt prisen på billetten, og luftfartsselskabet bekræfter, at der er reserveret en plads til den pågældende, er salget for det andet bindende og endeligt. Desuden bemærkes, at luftfartsselskaberne forbeholder sig retten til at videresælge den ubrugte ydelse til en anden passager uden at være forpligtet til at tilbagebetale prisen til den oprindelige passager. Det følger heraf, at tildelingen af erstatning ville være ubegrundet, idet der ikke foreligger noget tab.

34 Det skal derfor fastslås, at det beløb, som luftfartsselskaberne beholder, ikke har til formål at erstatte et tab, som de har lidt som følge af en passagers udeblivelse, men ganske rigtigt udgør et vederlag, og dette selv om passageren ikke har gjort brug af transporten.

35 Henset til det ovenstående skal det første spørgsmål i sag C-250/14 og det andet spørgsmål i sag C-289/14 besvares med, at artikel 2, nr. 1), og artikel 10, stk. 2, i sjette direktiv og sjette direktiv med ændringer skal fortolkes således, at et luftfartsselskabs udstedelse af billetter skal pålægges moms, når de udstedte billetter ikke er blevet brugt af passagererne, og når de sidstnævnte ikke har kunnet opnå tilbagebetaling herfor.

*Om det andet spørgsmål i sag C-250/14 og det tredje spørgsmål i sag C-289/14*

36 Med det andet spørgsmål i sag C-250/14 og det tredje spørgsmål i sag C-289/14 ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 2, nr. 1), og artikel 10, stk. 2, i sjette direktiv og sjette direktiv med ændringer skal fortolkes således, at den moms, der i forbindelse med købet af flybilletten er blevet erlagt af en passager, som ikke har gjort brug af den, forfalder på det tidspunkt, hvor luftfartsselskabet eller tredjemand på selskabets vegne modtager prisen på billetten.

37 Det bemærkes, at det fremgår af artikel 10, stk. 2, første afsnit, i sjette direktiv og sjette direktiv med ændringer, at afgiftspligten indtræder, og afgiften forfalder på det tidspunkt, hvor levering af godet eller tjenesteydelsen finder sted.

38 Artikel 10, stk. 2, andet afsnit, i sjette direktiv og sjette direktiv med ændringer fastsætter imidlertid for det første en undtagelse til denne regel i de tilfælde, hvor der betales afdrag, inden leveringen af tjenesteydelsen finder sted. I det tilfælde forfalder afgiften i forbindelse med det modtagne beløb på det tidspunkt, hvor afdraget indgår (jf. i denne retning dom Orfey Baltaria, C-549/11, EU:C:2012:832, præmis 27, og kendelse Sani treyd, C-153/12, EU:C:2013:201, præmis 24).

39 Domstolen har desuden fastslået, at for at afgiften forfalder, uden at leveringen endnu har fundet sted, er det nødvendigt og tilstrækkeligt, at alle relevante enkeltheder vedrørende den omstændighed, der udløser afgiftspligtens indtræden, dvs. den fremtidige levering, allerede er kendt, og dermed navnlig, at varerne eller ydelserne er specifikt angivet på tidspunktet for betalingen af afdrag (jf. dom Orfey Baltaria, C-549/11, EU:C:2012:832, præmis 28 og 39, og kendelse Sani treyd, C-153/12, EU:C:2013:201, præmis 28 og 33).

40 Det bemærkes, at betingelserne for anvendelse af artikel 10, stk. 2, andet afsnit, i sjette direktiv og sjette direktiv med ændringer synes at være opfyldt i hovedsagerne, for så vidt som

samtlige omstændigheder vedrørende den fremtidige transportydelse allerede er kendt og specifikt identificeret på tidspunktet for billetkøbet.

41 Den omstændighed, at der er sket fuld og ikke delvis betaling af prisen, kan ikke rejse tvivl om en sådan fortolkning (jf. i denne retning domme Orfey Bulgaria, C-549/11, EU:C:2012:832, præmis 37, og Efir, C-19/12, EU:C:2013:148, præmis 39, samt kendelse Sani treyd, C-153/12, EU:C:2013:201, præmis 32).

42 For det andet bemærkes, således som det fremgår af denne doms præmis 27 ff., at i situationen med en udebleven passager opfylder det luftfartsselskab, der sælger en transportbillet, sine kontraktlige forpligtelser, når selskabet gør det muligt for passageren at gøre sin ret til de ydelser, som er fastsat i transportaftalen, gældende.

43 Henset til det ovenstående skal det andet spørgsmål i sag C-250/14 og det tredje spørgsmål i sag C-289/14 besvares med, at artikel 2, nr. 1), og artikel 10, stk. 2, første og andet afsnit, i sjette direktiv og sjette direktiv med ændringer skal fortolkes således, at den moms, der i forbindelse med købet af flybilletten er blevet erlagt af en passager, som ikke har gjort brug af sin billet, forfalder på det tidspunkt, hvor prisen for billetten modtages, uanset om det er af luftfartsselskabet selv, af tredjemand, der handler i selskabets navn eller på dets vegne, eller af tredjemand, der handler i eget navn, men for luftfartsselskabets regning.

#### *Om det første spørgsmål i sag C-289/14*

44 Med det første spørgsmål i sag C-289/14 ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 2, nr. 1), og artikel 10, stk. 2, i sjette direktiv og sjette direktiv med ændringer skal fortolkes således, at i den situation, hvor tredjemand inden for rammerne af en franchisekontrakt dels markedsfører et luftfartsselskabs billetter for selskabets regning, dels for de udstedte og udløbne billetter betaler det nævnte selskab en standardkompensation, der er beregnet som en procentdel af den årlige omsætning på de tilsvarende ruter, udgør den nævnte standardkompensation et beløb, der skal pålægges afgift som modydelse til billetterne.

45 Det bemærkes, at den moms, der skyldes på prisen på den solgte billet, i medfør af artikel 21, stk. 1, litra a), i sjette direktiv og sjette direktiv med ændringer påhviler det luftfartsselskab, der foretager transportydelsen.

46 Som det fremgår af besvarelsen af de foregående spørgsmål, udgør den billetpris, der er blevet betalt af passageren, modydelsen for den af luftfartsselskabet udbudte transportydelse, og prisen skal derfor pålægges moms. Denne afgift forfalder i øvrigt i forbindelse med modtagelsen af prisen på billetten, og dette gælder, selv om passageren ikke gennemfører flyvningen.

47 Hvis den forelæggende ret er af den opfattelse, at Air France-KLM handlede i Brit Airs navn og for Brit Airs regning i forbindelse med markedsføringen af billetterne, påhvilede det Brit Air at betale momsen på billetterne. Hvis den derimod er af den opfattelse, at Air France-KLM handlede i eget navn, men for Brit Airs regning, foreligger der to successive transaktioner, som imidlertid ikke vil have nogen indflydelse på det endelige momsbeløb, idet beløbene er identiske, da begge selskaber skal indgive deres egne selvangivelser indeholdende den indgående og den udgående moms.

48 Hvad angår det standardbeløb, som Air France-KLM betalte Brit Air for de solgte billetter, der efterfølgende udløb, bemærkes indledningsvis, at i modsætning til hvad Brit Air har gjort gældende, kan det beløb, som sidstnævnte modtog fra Air France-KLM, ikke anses for at svare til en udligningsgodtgørelse betalt af Air France-KLM for et tab lidt af Brit Air.



49 I denne henseende bemærkes, at luftfartsselskabet for så vidt angår de nævnte udstedte og ubrugte billetter ikke lider noget tab som følge af den omstændighed, at den udeblevne passager ikke møder op til boarding. Denne passager erlægger prisen for transportydelsen i forbindelse med købet af billetten. Brit Air leverede den ydelse, som selskabet havde forpligtet sig til, alene gennem den omstændighed, at passageren rådede over retten til at nyde godt af opfyldelsen af forpligtelserne i aftalen om luftbefordring af personer. Den omstændighed, at der ikke foreligger nogen ret til tilbagebetaling af billetprisen, vidner om, at luftfartsselskabet ikke har lidt noget tab.

50 Det følger heraf, at den billetpris, som selskabet beholder, ikke har til formål at erstatte et eventuelt tab, som selskabet har lidt som følge af en passagers udeblivelse, men ganske rigtigt udgør et vederlag for den transportydelse, som selskabet udbyder til passageren, og dette selv om sidstnævnte ikke gør brug af ydelsen.

51 Under disse omstændigheder kan den standardkompensation, som Air France-KLM har betalt Brit Air for de solgte og derefter udløbne billetter, og som er beregnet som en procentdel af den årlige omsætning på de tilsvarende ruter, ikke anses for at være blevet fastsat mellem parterne med henblik på at erstatte et tab lidt af Brit Air. Det ser tværtimod ud til, at dette beløb, der er kontraktligt fastsat mellem parterne, svarer til den værdi, som de to pågældende selskaber har givet de billetter, der er udstedt med henblik på leveringen af en transportydelse, men som køberne ikke har gjort brug af. Den standardkompensation, som Air France-KLM har betalt Brit Air, udgør således det vederlag, som det sidstnævnte selskab har modtaget som modydelse til de billetter, som Air France-KLM har udstedt for Brit Airs regning, men som køberne ikke har gjort brug af. Der består således en direkte sammenhæng mellem den leverede tjenesteydelse og det herfor modtagne vederlag.

52 Henset til det ovenstående skal det første spørgsmål i sag C-289/14 besvares med, at artikel 2, nr. 1), og artikel 10, stk. 2, i sjette direktiv og sjette direktiv med ændringer skal fortolkes således, at i den situation, hvor tredjemand inden for rammerne af en franchisekontrakt dels markedsfører et luftfartsselskabs billetter for selskabets regning, dels for de udstedte og udløbne billetter betaler det nævnte selskab en standardkompensation, der er beregnet som en procentdel af den årlige omsætning på de tilsvarende ruter, udgør denne kompensation et beløb, der skal pålægges afgift som modydelse til disse billetter.

### **Sagsomkostningerne**

53 Da sagernes behandling i forhold til hovedsagernes parter udgør et led i de sager, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Første Afdeling) for ret:

1) **Artikel 2, nr. 1), og artikel 10, stk. 2, i Rådets sjette direktiv 77/388/EØF af 17. maj 1977 om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning om omsætningsafgifter – Det fælles merværdiafgiftssystem: ensartet beregningsgrundlag, som ændret ved Rådets direktiv 1999/59/EF af 17. juni 1999 og derefter ved Rådets direktiv 2001/115/EF af 20. december 2001, skal fortolkes således, at et luftfartsselskabs udstedelse af billetter skal pålægges merværdiafgift, når de udstedte billetter ikke er blevet brugt af passagererne, og når de sidstnævnte ikke har kunnet opnå tilbagebetaling herfor.**

2) **Artikel 2, nr. 1), og artikel 10, stk. 2, første og andet afsnit, i sjette direktiv 77/388, som ændret ved direktiv 1999/59 og derefter ved direktiv 2001/115, skal fortolkes således, at den merværdiafgift, der i forbindelse med købet af flybilletten er blevet erlagt af en passager, som ikke har brugt sin billet, forfalder på det tidspunkt, hvor prisen for billetten modtages,**

uanset om det er af luftfartsselskabet selv, af tredjemand, der handler i selskabets navn eller på dets vegne, eller af tredjemand, der handler i eget navn, men for luftfartsselskabets regning.

3) Artikel 2, nr. 1), og artikel 10, stk. 2, i sjette direktiv 77/388, som ændret ved direktiv 1999/59 og derefter ved direktiv 2001/115, skal fortolkes således, at i den situation, hvor tredjemand inden for rammerne af en franchisekontrakt dels markedsfører et luftfartsselskabs billetter for selskabets regning, dels for de udstedte og udløbne billetter betaler det nævnte selskab en standardkompensation, der er beregnet som en procentdel af den årlige omsætning på de tilsvarende ruter, udgør denne kompensation et beløb, der skal pålægges afgift som modydelse til disse billetter.

Underskrifter

\* Processprog: fransk.