

## Downloaded via the EU tax law app / web

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2015. december 23. (\*)

„Hozzáadottértékadó – Az adóztatandó tényállás és az adófizetési kötelezettség keletkezése – Légi közlekedés – Megvásárolt, de fel nem használt jegy – Szállítási szolgáltatás teljesítése – Jegykiadás – Az adófizetés időpontja”

A C-250/14. és C-289/14. sz. egyesített ügyekben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelmek tárgyában, amelyeket a Conseil d'État (államtanács, Franciaország) a Bírósághoz 2014. május 26-án, illetve június 12-én érkezett, 2014. május 21-i határozataival terjesztett elő az előtte

az **Air France-KLM**, korábban Air France (C-250/14),

a **Hop!-Brit Air SAS**, korábban Brit Air (C-289/14)

és

a **Ministère des Finances et des Comptes publics**

között folyamatban lévő eljárásokban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: A. Tizzano, a Bíróság elnökhelyettese, az első tanács elnökeként eljáró bíró, F. Biltgen, A. Borg Barthet (előadó), E. Levits és S. Rodin bírák,

előtanácsnok: J. Kokott,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- az Air France-KLM és a Hop!-Brit Air SAS képviseletében A. Beetschen avocate,
- a francia kormány képviseletében D. Colas, J.-S. Pilczner és S. Ghiandoni, meghatalmazotti minőségben,
- Írország képviseletében E. Creedon, J. Quaney és A. Joyce, meghatalmazotti minőségben, segítjük: A. Keirse BL,
- a görög kormány képviseletében K. Nasopoulou és S. Lekkou, meghatalmazotti minőségben,
- a portugál kormány képviseletében L. Inez Fernandes, R. Campos Laires és A. Cunha, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviseletében C. Soulay és L. Lozano Palacios, meghatalmazotti

minőségben,

tekintettel a f?tanácsnok meghallgatását követ?en hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a f?tanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következ?

## Ítéletet

1 Az el?zetes döntéshozatal iránti kérelmek a tagállamok forgalmi adóra vonatkozó jogszabályainak összehangolásáról – közös hozzáadottértékadó?rendszer: egységes adóalap?megállapításról szóló, 1977. május 17?i 77/388/EK hatodik tanácsi irányelv (HL L 145., 1. o.; magyar nyelv? különkiadás 9. fejezet, 1. kötet, 23. o.;) 2. cikke 1. pontjának és 10. cikke (2) bekezdésének az értelmezésére vonatkoznak, amint azt módosította az 1999. június 17?i 1999/59/EK tanácsi irányelv (HL L 162., 63. o.; magyar nyelv? különkiadás 9. fejezet, 1. kötet, 324. o.; a továbbiakban: hatodik irányelv), majd a 2001. december 20?i 2001/115/EK tanácsi irányelv (HL L 115., 24. o.; magyar nyelv? különkiadás 9. fejezet, 1. kötet, 352. o.; a továbbiakban: módosított hatodik irányelv).

2 E kérelmeket az Air France?KLM, korábban Air France, és a Hop! Brit Air SAS, korábban Brit Air, valamint a ministère des Finances et des Comptes publics (pénzügyekért és államháztartásért felel?s minisztérium) között folyamatban lév? jogvitákban terjesztették el?, amelyek tárgya, hogy a hozzáadottérték?adó (h?a) hatálya alá tartozik?e a fel nem használt menetjegy, valamint azok az összegek, amelyeket valamely légitársaság egy hasonló jelleg? vállalkozásnak fizet a fel nem használt menetjegyek értékesítésének ellenértékeként.

## Jogi háttér

### *Az uniós jog*

3 A hatodik irányelv és a módosított hatodik irányelv 2. cikkének 1. pontja értelmében:

„A hozzáadottérték?adó alá tartozik:

1. az adóalany által belföldön ellenszolgáltatás fejében teljesített termékértékesítés és szolgáltatásnyújtás”.

4 A hatodik irányelv 10. cikke el?írta:

„(1)

a) »adóköteles esemény« [helyesen: adóztatandó tényállás]: olyan esemény, amely által az adó felszámítási kötelezettségének törvényes feltételei [helyesen: az adó felszámíthatóságához szükséges törvényi feltételek] megvalósulnak;

b) az adó »felszámíthatósága« azon id?pontban keletkezik, amikor az adóhatóság törvény alapján jogosulttá válik, hogy az adóalannal szemben az adót követelje, függetlenül attól, hogy a tényleges megfizetés késleltetett lehet.

(2) Az adóköteles esemény [helyesen: adóztatandó tényállás] és az adó felszámíthatósága azon id?pontban keletkezik, amikor a termék értékesítése vagy a szolgáltatás nyújtása megtörténik. [...]

Amennyiben el?legfizetésekre kerül sor a termék leszállítását vagy a szolgáltatás teljesítését

megelőzően, úgy az adó felszámíthatósága az ellenérték átvételének időpontjában keletkezik az ellenérték összegének megfelelő mértékben.

Az előző rendelkezésektől eltérően a tagállamok előírhatják, hogy az adó felszámíthatósága – egyes értékesítésekre vagy adóalanyok meghatározott csoportjaira vonatkozóan – a következő időpontokban keletkezzen:

- legkésőbb a számla vagy a számlát helyettesítő bizonylat kibocsátása, vagy
- legkésőbb az ellenérték átvétele, vagy
- az adóköteles esemény [helyesen: adóztatandó tényállás] tényleges beállításának időpontját követő meghatározott időszakon belül, amennyiben a számla vagy a számlát helyettesítő bizonylat kiállítása nem, vagy csak később valósul meg.

[...]

5 A módosított hatodik irányelv 10. cikke (2) bekezdése harmadik albekezdésének első és harmadik francia bekezdésében törölte a számlát helyettesítő bizonylatra való hivatkozást. Így ez a rendelkezés már csak a számla kiállítására hivatkozik.

6 A hatodik irányelv és a módosított hatodik irányelv 11. cikke az adóalapról így rendelkezett:

„A. Belföldön

(1) Az adóalap a következő:

a) a b), c) és d) pontban nem említett termékértékesítés és szolgáltatásnyújtás teljesítése esetén minden, ami a teljesítés ellenértékét képezi, amelyet az átadó [helyesen: eladó] vagy a szolgáltatást teljesítő ezért az értékesítésért az átvevőtől [helyesen: vevőtől], a szolgáltatás címzettjétől vagy harmadik személytől kap vagy kapnia kell, beleértve az ezen értékesítés árával közvetlenül összefüggő támogatásokat;

[...]

*A francia jog*

7 Az általános adókodeks (code général des impôts, a továbbiakban: CGI) 256. cikke szerint:

„A hozzáadottértékadó alá tartoznak az adóalany által e minőségében ellenszolgáltatás fejében végzett termékértékesítések és szolgáltatásnyújtások.”

8 A CGI 269. cikke szerint:

„1. Az adóztatandó tényállás megvalósul:

a) amikor a termékek értékesítése, Közösségen belüli beszerzése vagy a szolgáltatásnyújtás megtörténik;

[...]

2. Adófizetési kötelezettség keletkezik:

[...]

c) szolgáltatásnyújtások esetén az el?leg, az ár, az ellenérték átvételekor.”

## **Az alapeljárások és az el?zetes döntéshozatalra el?terjesztett kérdések**

*A C?250/14. sz. ügy*

9 Az Air France?KLM, amely 2004?ben az Air France jogutódjává vált, franciaországi székhely? társaság, amely légi fuvarozói tevékenységet végez. E tevékenység keretében az Air France?KLM légi személyszállítási szolgáltatást nyújt Franciaország belterületén. Mivel e belföldi járatok a héa hatálya alá tartoznak, az ezekre szóló repül?jegyeket olyan áron értékesítik, amely tartalmazza ezt az adót.

10 1999?t?l az Air France nem fizette be az államkincstárba az általa kibocsátott olyan jegyek vételára után beszedett héát, amelyeket a belföldi járatainak utasai nem használtak fel. Egyrészt olyan nem visszaváltható jegyekr?l van szó, amelyek azért váltak érvénytelenné, mert az utasok nem jelentek meg a beszállásnál, másrészt pedig olyan visszaváltható, de érvénytelen jegyekr?l van szó, amelyeket nem használtak fel az érvényességi id?n belül.

11 Számviteli ellen?rzést követ?en az adóhatóság úgy vélte, hogy az ilyen „kiadott, de fel nem használt jegyekre” es? vételár 5,5%-os kedvezményes héamérték alá tartozott volna, amelyet a belföldi légi utasszállítási szolgáltatások nyújtására kell alkalmazni. Következésképpen e hatóság héafizetési felszólítást küldött az Air France?KLM részére a 2000. április 1?jét?l 2003. március 31?ig terjed? id?szak vonatkozásában 4 066 607 euróról és 1 226 584 euró összeg? járulékos késedelmi kamatokról.

12 A tribunal administratif de Cergy?Pontoise (cergy?pontoise?i közigazgatási bíróság) 2011. június 9?i határozatában elutasította az Air France?KLM által e héafizetési felszólítások törlése iránt benyújtott kérelmet. A cour administrative d’appel de Versailles (versailles?i közigazgatási fellebbviteli bíróság) 2012. november 13?i ítéletében jóváhagyta ezt a határozatot, és a CGI?nek a polgári törvénykönyv (code civil) 1234. cikkével összefüggésben értelmezett 256. és 269. cikke rendelkezéseinek megfelelően megállapította, hogy héakötelesek azok az összegek, amelyek azt követ?en maradtak a szolgáltatónál, hogy a fuvarozási szolgáltatás teljesítésére végül nem került sor. Az Air France?KLM ezen ítélettel szemben felülvizsgálati kérelmet terjesztett el?.

13 A Conseil d’État (államtanács), miután kétségei támadtak azzal kapcsolatban, hogy a héa hatálya alá tartozik?e a fel nem használt menetjegy, felfüggesztette az eljárást, és el?zetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1) A [hatodik irányelv és a módosított hatodik irányelv] 2. cikke 1. pontjának és 10. cikke (2) bekezdésének rendelkezéseit úgy kell?e értelmezni, hogy a jegy kiállítás a szállítási szolgáltatás tényleges nyújtásával esik egy tekintet alá, és a héa hatálya alá tartoznak a légitársaságnál amiatt maradó összegek, hogy a repül?jegy jogosultja nem használta fel jegyét, és annak érvényessége lejárt?

2) Ebben az esetben a beszedett adót az ellenérték átvételekor meg kell?e fizetni az államkincstár részére, annak ellenére, hogy az utazás az ügyfélnek betudható okokból esetleg nem jön létre?”

*A C?289/14. sz. ügy*

14 A C?289/14. sz. ügyben az el?zetes döntéshozatalra utaló határozatból kit?nik, hogy a Brit Air, jelenleg SAS Hop!?Brit Air SAS, légi személyszállítási szolgáltatásokat nyújtott az Air France–KLM?mel kötött franchise?szerz?dés keretében. Utóbbi a Brit Air által franchise keretében

üzemeltetett járatokra megbízottként értékesítette a jegyeket és kezelte a jegykiadást.

15 Az Air France–KLM szedte be a jegyek árát, majd minden egyes szállított utas után átutalta azt a Brit Air részére. Az olyan értékesített jegyek után, amelyeket azért nem használtak fel, mert az utas nem jelent meg a beszálláskor vagy lejárt a jegyek érvényessége, az Air France–KLM éves átalánytérítést fizetett a Brit Air részére, amelyet a franchise keretében üzemeltetett járatokon elért (héát tartalmazó) forgalom meghatározott hányada (2%?) alapján számítottak ki. A Brit Air nem számított fel héát ezen összeg után.

16 A Brit Air számviteli ellenőrzését követően az adóhatóságok héafizetési felszólítást küldtek e társaság részére a 2001. április 1-jétől 2005. augusztus 31-ig terjedő időszak vonatkozásában az Air France-tól kapott, fel nem használt jegyeknek megfelelő összegben.

17 A tribunal administratif de Montreuil (montreuil-i közigazgatási bíróság) 2010. június 24-i ítéletében elutasította a Brit Air által e héafizetési felszólítások törlése iránt benyújtott kérelmet. A Brit Air fellebbezést nyújtott be ezen ítélettel szemben a cour administrative d'appel de Versailles-hoz (versailles-i közigazgatási fellebbviteli bíróság). Miután e bíróság 2012. november 13-i ítéletében jóváhagyta a megtámadott ítéletet, a Brit Air felülvizsgálati kérelmet terjesztett a Conseil d'État (államtanács) elé.

18 A Conseil d'État (államtanács), miután kétségei támadtak azzal kapcsolatban, hogy a héa hatálya alá tartoznak-e azok az összegek, amelyeket valamely légitársaság egy hasonló jellegű vállalkozásnak fizet a fel nem használt menetjegyek értékesítésének ellenértékéért, felfüggesztette az eljárást, és elzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1) A [hatodik irányelv és a módosított hatodik irányelv] 2. cikke 1. pontjának és 10. cikke (2) bekezdésének rendelkezéseit úgy kell-e értelmezni, hogy a franchise-szerződés keretében üzemeltetett járatokból származó éves forgalom arányában számított, és egy, az érvénytelenné vált jegyeket egy másik légitársaság számára kiállító légitársaság által fizetett átalányösszeg, ez utóbbi által fizetett olyan nem adóköteles kártérítésnek minősül, amely a másik légitársaság által közlekedési eszközeinek üres mozgósításából eredő veszteség ellentételezésére irányul, vagy egy, a kiállított és érvénytelenné vált jegyek árának megfelelő összegnek?

2) Abban az esetben, ha úgy tekintik, hogy ez az összeg megfelel a kiállított és érvénytelenné vált jegyek árának, e rendelkezéseket úgy kell-e értelmezni, hogy a jegy kiállítása a szállítási szolgáltatás tényleges nyújtásával esik egy tekintet alá, és a héa hatálya alá tartoznak a légitársaságnál amiatt maradó összegek, hogy a repülőjegy jogosultja nem használta fel jegyét és annak érvényessége lejárt?

3) Ebben az esetben a beszedett adót az ellenérték beszedésekor az Air France társaságnak vagy a Brit Air társaságnak meg kell-e fizetnie az államkincstár részére, annak ellenére, hogy az utazás az ügyfélnek betudható okokból esetleg nem jön létre?”

19 A Bíróság elnöke 2014. július 10-i végzésével az írásbeli és a szóbeli szakasz lefolytatása, valamint az ítélethozatal céljából egyesítette a C-250/14. és a C-289/14. sz. ügyeket.

### **Az elzetes döntéshozatalra elterjesztett kérdésekről**

*A C-250/14. sz. ügyben feltett első kérdésről és a C-289/14. sz. ügyben feltett második kérdésről*

20 A C-250/14. sz. ügyben feltett első kérdésével és a C-289/14. sz. ügyben feltett második kérdésével a kérdést elterjesztő bíróság azt kívánja megtudni, hogy a hatodik irányelv és a

módosított hatodik irányelv 2. cikke 1. pontját és 10. cikke (2) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a légitársaság általi jegykiadás a hía hatálya alá tartozik, ha az utasok e jegyeket nem használták fel, és nem is igényelhetik azok visszatérítését.

21 Emlékeztetni kell arra, hogy a hatodik irányelv és a módosított hatodik irányelv 2. cikkének 1. pontja értelmében a „[hía] alá” tartozik „az adóalany által belföldön ellenszolgáltatás fejében teljesített termékértékesítés és szolgáltatásnyújtás”.

22 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint valamely szolgáltatásnyújtás csak akkor minősül az e rendelkezés értelmében vett „ellenszolgáltatás fejében” teljesítettnek, ha a szolgáltatásnyújtó és a szolgáltatást igénybe vevő között létezik egy olyan jogviszony, amelynek keretében kölcsönös szolgáltatások kerülnek átadásra úgy, hogy a szolgáltatásnyújtó által kapott juttatás képezi a szolgáltatást igénybe vevő számára nyújtott szolgáltatás tényleges ellenértékét (Tolsma-ítélet, C-16/93, EU:C:1994:80, 14. pont).

23 Erről van szó abban az esetben, ha a nyújtott szolgáltatás és a kapott ellenérték között közvetlen kapcsolat áll fenn, mivel a fizetett összeg egyedileg meghatározható, ilyen jogviszony keretében nyújtott szolgáltatás tényleges ellenértékét képezi (Société thermale d'Eugénie-les-Bains ítélet, C-277/05, EU:C:2007:440, 19. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

24 Ezenkívül a hatodik irányelv és a módosított hatodik irányelv 10. cikkének (2) bekezdéséből az következik, hogy az ezen irányelvek 2. cikkének 1. pontjában szereplő adóztatandó tényállás csak azon időpontban keletkezik, amikor a szolgáltatásnyújtás teljesül.

25 Ezekből az elemekből az következik, hogy a hía hatálya alá tartozik az olyan szolgáltatásnyújtás, mint a légi személyszállítás, amennyiben egyrészt az az összeg, amelyet az utas a légitársaság részére fizet a szállítási szerződés révén létrejött jogviszony keretében, közvetlenül kapcsolódik ahhoz az egyedileg meghatározható szolgáltatáshoz, amelynek ellenértékét képezi, másrészt pedig amennyiben az említett szolgáltatás teljesül.

26 E tekintetben a Bíróság kifejtette, hogy melyek azok a szolgáltatásnyújtások, amelyek légi személyszállítási szerződésből eredő kötelezettségek teljesítésének felelnek meg: az utasfelvétel, és a beszállítás, az utasok fogadása a repülőgép fedélzetén a szállítási szerződésben megjelölt felszállási helyen, a gép elindulása az előírt időben, az utasoknak és poggyászaiknak az indulási helyről az érkezési helyre történő fuvarozása, az út tartama alatt az utasokról való gondoskodás és végül az utasok biztonságos kiszállítása a szerződésben megjelölt leszállási helyen és időben (lásd: Rehder-ítélet, C-204/08, EU:C:2009:439, 40. pont).

27 Azonban e szolgáltatások teljesítése csak azzal a feltétellel lehetséges, ha a légitársaság utasa az előírt beszállási időpontban és helyen megjelenik, mivel az említett társaság az erre vonatkozó jogot a beszállás időpontjáig tartja fenn számára a jegyvásárláskor megkötött szállítási szerződésben rögzített feltételek mellett.

28 Következésképpen a jegy vásárlásakor fizetett ár ellenszolgáltatását a jegyen alapuló, a szállítási szerződésből eredő kötelezettségek teljesítésének igénybevételéhez való jog teszi ki, függetlenül attól, hogy az utas él-e ezzel a joggal, a légitársaság ugyanis teljesíti a szolgáltatást, mivel az utast képessé teszi arra, hogy igénybe vehesse e szolgáltatásokat.

29 Ezáltal az alapeljárás felperesei nem hivatkozhatnak arra, hogy a meg nem jelenő utas által fizetett és a társaság által megtartott ár olyan, szerződésen alapuló kártérítés, amely nem tartozik a hía hatálya alá, mivel arra irányul, hogy a társaságot ért sérelmet orvosolja.

30 Ugyanis az ilyen értelmezés el?sz?r is m?dosítaná az utas által fizetett ellenérték természetét, amely így szerz?déss?n alapuló kártérítéssé válna, amennyiben az el?bbi nem vette igénybe a légitársaság által kínált egyedileg meghatározható szolgáltatást.

31 Márpedig a hatodik irányelv és a módosított hatodik irányelv értelmében vett „szolgáltatásnyújtás” fogalmát objektív jellegére tekintettel az érintett ügyletek céljától és eredményét?l függetlenül kell alkalmazni, anélkül hogy az adóhatóság köteles lenne vizsgálatot indítani az adóalany szándékának megállapítása iránt (lásd: Newey?ítélet, C?653/11, EU:C:2013:409, 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

32 Másodszor, az utas által a jegyért fizetett ár ilyen átmin?sítése aszerint, hogy el?bbi a beszállásnál megjelenik?e, vagy sem, magával vonná azt, hogy eltérés mutatkozna a légitársaság által hivatkozott, az utas meg nem jelenése miatt bekövetkez? állítólagos kár és a jegyvásárláskor fizetett összeg között. Így abban az esetben, ha az utas megjelenik a beszálláskor, a szolgáltatás összege a jegy héa nélküli árának felel meg, míg az alapeljárás felperesei által hivatkozott állítólagos kártérítés összege ugyanennek, de a felszámítandó héa összegével növelt árnak felelne meg. Márpedig nem merül fel olyan elem, amely indokolná, hogy a kártérítés összege magasabb legyen, mint az utas által fizetett ár.

33 Harmadszor, az alapeljárás felperesei egyáltalán nem hivatkozhatnak a Bíróság azon ítélkezési gyakorlatára, amely szerint a foglaló címén fizetett összegek nem tartoznak a héa hatálya alá. Ugyanis az alapügyek esetében egyrészt a meg nem jelen? utas által fizetett ár megegyezik a fizetend? ár egészével. Másrészt, amennyiben az utas megfizette a jegyárat, és a légitársaság meger?síti, hogy egy helyet lefoglalt számára, az adásvétel kötelez? erej? és végleges. Ráadásul meg kell jegyezni, hogy a légitársaságok fenntartják a jogot, hogy az igénybe nem vett szolgáltatást más utas számára értékesítsék, anélkül hogy annak árát vissza kellene téríteniük az eredeti utas részére. Ebb?l következik, hogy a kártérítés nyújtása – kár hiányában – nem lenne igazolható.

34 Meg kell tehát állapítani, hogy a légitársaságok által megtartott összeg nem arra irányul, hogy megtérítse azt a kárt, amely azért érte ?ket, mert nem jelent meg valamely utas, hanem valójában egy ellenértéket képez még abban az esetben is, ha az utas nem vette igénybe a szállítást.

35 A fentiekre tekintettel a C?250/14. sz. ügyben feltett els? kérdésre és a C?289/14. sz. ügyben feltett második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a hatodik irányelv és a módosított hatodik irányelv 2. cikke (1) bekezdését és 10. cikke (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a légitársaság általi jegykiadás a héa hatálya alá tartozik, ha az utasok a kibocsátott jegyeket nem használták fel, és nem is igényelhetik azok visszatérítését.

*A C?250/14. sz. ügyben feltett második kérdésr?l és a C?289/14. sz. ügyben feltett harmadik kérdésr?l*

36 A C?250/14. sz. ügyben feltett második kérdésével és a C?289/14. sz. ügyben feltett harmadik kérdésével a kérdést el?terjeszt? bíróság lényegében azt kívánja megtudni, hogy a hatodik irányelv és a módosított hatodik irányelv 2. cikke 1. pontját és 10. cikke (2) bekezdését úgy kell?e értelmezni, hogy az a héa, amelyet az utas az általa fel nem használt repül?jegy megvásárláskor megfizetett, akkor válik?e felszámíthatóvá, amikor a jegy ellenértékét a légitársaság vagy a nevében eljáró harmadik személy átveszi.

37 Emlékeztetni kell arra, hogy a hatodik irányelv 10. cikke (2) bekezdésének els? albekezdése szerint az adóztatandó tényállás és az adófizetési kötelezettség azon id?pontban keletkezik,

amikor a termék értékesítése vagy a szolgáltatás nyújtása megtörténik.

38 Először is azonban a hatodik irányelv és a módosított hatodik irányelv 10. cikkének (2) bekezdése eltérést jelentett a szabálytól abban az esetben, ha a szolgáltatásnyújtás teljesítését megelőzően előlegfizetésre kerül sor. Ebben az esetben az adófizetési kötelezettség az ellenérték átvételének időpontjában keletkezik, az ellenérték összegének megfelelően (lásd ebben az értelemben: Orfey Bulgaria ítélet, C-549/11, EU:C:2012:832, 27. pont, és Sani treyd végzés, C-153/12, EU:C:2013:201, 24. pont).

39 Ezenkívül a Bíróság már kimondta, hogy a termékértékesítés vagy a szolgáltatásnyújtás teljesítése előtt a héafizetési kötelezettség keletkezéséhez az szükséges, és az elegendő, hogy az adóztatandó tényállás, azaz a jövőbeni szolgáltatásnyújtás valamennyi lényeges eleme ismert legyen, és különösen, hogy a termékeket, illetve szolgáltatásokat az előlegfizetés időpontjában kifejezetten megjelöljék (Orfey Bulgaria ítélet, C-549/11, EU:C:2012:832, 28. és 39. pont, valamint Sani treyd végzés, C-153/12, EU:C:2013:201, 25. és 33. pont).

40 Meg kell állapítani, hogy alapügyekben fennállhatnak a hatodik irányelv és a módosított hatodik irányelv 10. cikke (2) bekezdése második albekezdésének alkalmazási feltételei, feltéve, hogy a jövőbeni szállítási szolgáltatás valamennyi lényeges eleme ismert, és azokat a jegyvásárlás időpontjában kifejezetten megjelölték.

41 Az, hogy az ellenértékét nem részben, hanem teljesen megfizetik, nem kérdőjelezheti meg ezt az értelmezést (lásd ebben az értelemben: Orfey Bulgaria ítélet C-549/11, EU:C:2012:832, 37. pont, és Efir ítélet, C-19/12, EU:C:2013:148, 39. pont, valamint Sani treyd végzés, C-153/12, EU:C:2013:201, 32. pont).

42 Másodszor emlékeztetni kell arra, amint a jelen ítélet 26. és azt követő pontjaiból is következik, hogy a menetjegyet értékesítő légitársaság az utas meg nem jelenése esetén általa teljesíti szerződéses kötelezettségeit, hogy az utast képessé teszi arra, hogy érvényesíthesse a szállítási szerződésben foglalt szolgáltatásokhoz fűződő jogát.

43 A fentiekre tekintettel a C-250/14. sz. ügyben feltett második kérdésre és a C-289/14. sz. ügyben feltett harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a hatodik irányelv és a módosított hatodik irányelv 2. cikke 1. pontját és 10. cikke (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az a hiba, amelyet az általa fel nem használt repülőjegy megvásárlásakor az utas megfizetett, a jegy ellenértékének átvételkor válik felszámíthatóvá, legyen ez az átvevő akár maga a légitársaság, akár pedig az ő nevében és számlájára eljáró harmadik személy, vagy egy saját nevében, de a légitársaság számlájára eljáró harmadik személy.

*A C-289/14. sz. ügyben előterjesztett első kérdésről*

44 A C-289/14. sz. ügyben feltett első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kívánja megtudni, hogy a hatodik irányelv és a módosított hatodik irányelv 2. cikke 1. pontját és 10. cikke (2) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy abban az esetben, ha valamely harmadik személy franchise-szerződés keretében értékesíti egy légitársaság jegyeit az utóbbi számlájára, és e légitársaság részére a kibocsátott, de érvénytelenné vált jegyek után a megfelelő légi járatokból származó éves forgalom arányában számított átalányösszeget fizeti, ez az összeg az említett jegyek ellenértéke jogcímén adókötelesnek minősül.

45 Meg kell állapítani, hogy a hatodik irányelv és a módosított hatodik irányelv 21. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján az eladott jegyek ellenértéke után fizetendő hiba befizetésére az a légitársaság köteles, amely a szállítási szolgáltatást teljesíti.



46 Amint az elz? kérdésekre adott válaszból kit?nik, az utas által a légitársaságnak fizetett jegyár a légitársaság által nyújtott szállítási szolgáltatás ellenértékének min?sül, amely e jogcímen a héa hatálya alá tartozik. Továbbá ez az adó a jegy ellenértékének átvételekor felszámíthatóvá válik még abban az esetben is, ha az utas nem veszi igénybe a járatot.

47 Ha a kérdést el?terjeszt? bíróság azt állapítja meg, hogy az Air France?KLM a Brit Air nevében és számlájára járt el a jegyek értékesítésekor, akkor a Brit Air köteles a jegyek utáni héa befizetésére. Ha ellenben úgy ítéli meg, hogy az Air France?KLM a saját nevében, de a Brit Air számlájára járt el, akkor két ügylet követi egymást, amelyeknek azonban nincs kihatása a végleges héaösszegre, tekintettel arra, hogy az összegek azonosak, és mindegyik társaság köteles a beszedett és áthárított héát tartalmazó saját bevallását benyújtani.

48 Azon átalányösszeg kapcsán, amelyet az Air France?KLM fizetett a Brit Air részére az értékesített, de érvénytelenné vált jegyek jogcímén, el?zetesen meg kell állapítani, hogy a Brit Air állításával szemben az az összeg, amelyet az Air France?KLM?t?l kapott, nem tekinthet? olyan összegnek, amely megfelelne a Brit Air?t ér? kár ellenében az Air France?KLM által fizetett kártérítésnek.

49 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a szóban forgó kibocsátott, de fel nem használt jegyek kapcsán a légitársaságot egyáltalán nem éri olyan kár, amely abból eredne, hogy az utas nem jelenik meg a beszállásnál. Ez az utas a jegyvásárláskor megfizette a szállítási szolgáltatás ellenértékét. A Brit Air teljesítette az általa vállalt szolgáltatást önmagában azáltal, hogy az utas rendelkezett a légi személyszállítási szerz?désb?l ered? kötelezettségek teljesítésének igénybevételéhez való joggal. A jegyár?visszaigénylési jog hiánya is arról tanúskodik, hogy semmilyen kár nem érte a légitársaságot.

50 Ebb?l következik, hogy a társaság által megtartott jegyár nem arra irányul, hogy pótolja azt az esetleges kárt, amely a társaságot érte amiatt, hogy valamely utas nem jelent meg, hanem valójában azon szállítási szolgáltatás ellenértékét képezi, amelyet a társaság kínál az utasnak, még abban az esetben is, ha utóbbi nem veszi igénybe a szolgáltatást.

51 E feltételek mellett azt az átalányösszeget, amelyet az Air France?KLM fizetett a Brit Air részére az értékesített, de érvénytelenné vált jegyek jogcímén, és amelyet a megfelel? légi járatokból származó éves forgalom arányában számítottak, nem lehet olyan összegnek tekinteni, amelyet a felek abból a célból intézményesítettek egymás között, hogy megtérüljön a Brit Air kára. Ezzel szemben úgy t?nik, hogy ez a felek között szerz?déses úton rögzített összeg megegyezik azzal az értékkel, amelyet a két érintett társaság a szállítási szolgáltatás teljesítése céljából kibocsátott, de a vev?k által fel nem használt jegyeknek tulajdonított. Így az Air France?KLM által a Brit Air részére fizetett átalányösszeg az a díjazás, amelyet ez utóbbi társaság azon jegyek ellenértékeként kapott, amelyeket az Air France?KLM a saját számlájára bocsátott ki, de amelyeket a vev?k nem használtak fel. Közvetlen kapcsolat van tehát a nyújtott szolgáltatás és az ezért kapott ellenérték között.

52 A fentiekre tekintettel a C?289/14. sz. ügyben feltett els? kérdésre azt a választ kell adni, hogy a hatodik irányelv és a módosított hatodik irányelv 2. cikke 1. pontját és 10. cikke (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy abban az esetben, ha valamely harmadik személy franchise?szerz?dés keretében értékesíti egy légitársaság jegyeit az utóbbi számlájára, és e légitársaság részére a kibocsátott, de érvénytelenné vált jegyek után a megfelel? légi járatokból származó éves forgalom arányában számított átalányösszeget fizeti, ez az összeg az említett jegyek ellenértéke jogcímén adókötelesnek min?sül.

## A költségekről

53 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (első tanács) a következőképpen határozott:

- 1) **Az 1999. június 17-i 1999/59/EK tanácsi irányelvvel, majd a 2001. december 20-i 2001/115/EK tanácsi irányelvvel módosított, a tagállamok forgalmi adóra vonatkozó jogszabályainak összehangolásáról – közös hozzáadottértékadó-rendszer: egységes adóalap-megállapításról szóló, 1977. május 17-i 77/388/EK hatodik tanácsi irányelv 2. cikke 1. pontját és 10. cikke (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a légitársaság általi jegykiadás a hozzáadottértékadó hatálya alá tartozik, ha az utasok a kibocsátott jegyeket nem használták fel, és nem is igényelhetik azok visszatérítését.**
- 2) **Az 1999/59 irányelvvel, majd a 2001/115 irányelvvel módosított 77/388 hatodik irányelv 2. cikke 1. pontját és 10. cikke (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az a hozzáadottértékadó, amelyet az általa fel nem használt repülőjegy megvásárlásakor az utas megfizetett, a jegy ellenértékének átvételekor válik felszámíthatóvá, legyen ez az átvevő akár maga a légitársaság, akár pedig az ő nevében és számlájára eljáró harmadik személy, vagy egy saját nevében, de a légitársaság számlájára eljáró harmadik személy.**
- 3) **Az 1999/59 irányelvvel, majd a 2001/115 irányelvvel módosított 77/388 hatodik irányelv 2. cikke 1. pontját és 10. cikke (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy abban az esetben, ha valamely harmadik személy franchise-szerződés keretében értékesíti egy légitársaság jegyeit az utóbbi számlájára, és e légitársaság részére a kibocsátott, de érvénytelenné vált jegyek után a megfelelő légi járatokból származó éves forgalom arányában számított átalányösszeget fizeti, ez az összeg az említett jegyek ellenértéke jogcímén adókötelesnek minősül.**

Aláírások

\*\* Az eljárás nyelve: francia.