

Downloaded via the EU tax law app / web

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

23 dicembre 2015 (*)

«Imposta sul valore aggiunto – Fatto generatore ed esigibilità – Trasporto aereo – Biglietto acquistato ma non utilizzato – Esecuzione della prestazione di trasporto – Emissione del biglietto – Momento del versamento dell'imposta»

Nelle cause riunite C-250/14 e C-289/14,

aventi ad oggetto talune domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Conseil d'État (Consiglio di Stato, Francia), con decisioni del 21 maggio 2014, pervenute in cancelleria rispettivamente il 26 maggio 2014 e il 12 giugno 2014, nei procedimenti

Air France?KLM, precedentemente Air France (C-250/14),

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

contro

Ministère des Finances et des Comptes publics,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta da A. Tizzano, vicepresidente della Corte, facente funzione di presidente della Prima Sezione, F. Biltgen, A. Borg Barthet (relatore), E. Levits e S. Rodin, giudici,

avvocato generale: J. Kokott

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per l'Air France?KLM e per la Hop!?Brit Air SAS, da A. Beetschen, avvocato;
- per il governo francese, da D. Colas, J.- S. Pilczer e S. Ghiandoni, in qualità di agenti;
- per l'Irlanda, da E. Creedon, J. Quaney e A. Joyce, in qualità di agenti, assistiti da A. Keirse, BL;
- per il governo greco, da K. Nasopoulou e S. Lekkou, in qualità di agenti;
- per il governo portoghese, da L. Inez Fernandes, R. Campos Laires e A. Cunha, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da C. Soulay e L. Lozano Palacios, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Le domande di pronuncia pregiudiziale vertono sull'interpretazione degli articoli 2, punto 1, e 10, paragrafo 2, della sesta direttiva 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari – Sistema comune di imposta sul valore aggiunto: base imponibile uniforme (GU L 145, pag. 1), come modificata dalla direttiva 1999/59/CE del Consiglio, del 17 giugno 1999 (GU L 162, pag. 63; in prosieguo: la «sesta direttiva») e, successivamente, dalla direttiva 2001/115/CE del Consiglio, del 20 dicembre 2001 (GU L 15, pag. 24; in prosieguo: la «sesta direttiva modificata»).

2 Tali domande sono state presentate nell'ambito di controversie che vedono contrapposte, in un caso, l'Air France?KLM, precedentemente denominata Air France, e, nell'altro, la Hop!?Brit Air SAS, precedentemente denominata Brit Air, al ministère des Finances et des Comptes publics (Ministero delle finanze e dei conti pubblici), in merito all'assoggettamento all'imposta sul valore aggiunto (IVA) di un titolo di trasporto non utilizzato e delle somme versate da una compagnia di trasporto aereo ad un'impresa dello stesso tipo quale corrispettivo della vendita di biglietti di trasporto non utilizzati.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

3 Ai termini dell'articolo 2, punto 1, della sesta direttiva e della sesta direttiva modificata:

«Sono soggette all'imposta sul valore aggiunto:

1. le cessioni di beni e le prestazioni di servizi, effettuate a titolo oneroso all'interno del paese da un soggetto passivo che agisce in quanto tale».

4 L'articolo 10 della sesta direttiva prevedeva quanto segue:

«1. Sono considerati:

a) fatto generatore dell'imposta il fatto per il quale si realizzano le condizioni di legge necessarie per l'esigibilità dell'imposta;

b) esigibilità dell'imposta [il] diritto che l'Erario può far valere a norma di legge, a partire da un dato momento, presso il debitore, per il pagamento dell'imposta, anche se il pagamento può essere differito.

2. Il fatto generatore dell'imposta si verifica e l'imposta diventa esigibile all'atto della cessione di beni o della prestazione di servizi. (...)

Tuttavia, nel caso di pagamento di acconti anteriore alla cessione o alla prestazione di servizi, l'imposta diventa esigibile all'atto dell'incasso, a concorrenza dell'importo incassato.

In deroga alle precedenti disposizioni, gli Stati membri possono stabilire che, per talune operazioni o per talune categorie di soggetti passivi, l'imposta diventi esigibile:

- non oltre la data di emissione della fattura o del documento che ne fa le veci,
- al più tardi al momento dell'incasso del prezzo, ovvero
- in caso di mancata o tardiva emissione della fattura o del documento che ne fa le veci, entro un periodo determinato a decorrere dalla data in cui ha luogo il fatto generatore dell'imposta.

(...)».

5 All'articolo 10, paragrafo 2, terzo comma, primo e terzo trattino, della sesta direttiva modificata, il riferimento al documento facente le veci della fattura è stato soppresso. Tale disposizione pertanto menzionava unicamente l'emissione della fattura.

6 L'articolo 11 della sesta direttiva e della sesta direttiva modificata, relativo alla base imponibile, disponeva quanto segue:

«A. All'interno del paese:

1. La base imponibile è costituita:

a) per le forniture di beni e le prestazioni di servizi diverse da quelle di cui alle lettere b), c) e d), da tutto ciò che costituisce il corrispettivo versato o da versare al fornitore o al prestatore per tali operazioni da parte dell'acquirente, del destinatario o di un terzo, comprese le sovvenzioni direttamente connesse con il prezzo di tali operazioni;

(...)».

Diritto francese

7 Ai termini dell'articolo 256, punto I, del codice generale delle imposte (code général des impôts; in prosieguo: il «CGI»):

«Sono soggette all'imposta sul valore aggiunto le cessioni di beni e le prestazioni di servizi, effettuate a titolo oneroso da un soggetto passivo che agisce in quanto tale».

8 A norma dell'articolo 269 del CGI:

«1. Il fatto generatore dell'imposta si verifica:

a) all'atto della cessione, dell'acquisto intracomunitario del bene o della prestazione di servizi;

(...)

2. L'imposta è esigibile:

(...)

c) per le prestazioni di servizi, all'atto dell'incasso degli acconti, del prezzo, della retribuzione».

Procedimenti principali e questioni pregiudiziali

La causa C?250/14

9 L'Air France?KLM, che è subentrata all'Air France nel 2004, è una società stabilita in Francia che esercita un'attività di trasporto aereo. Nell'ambito di tale attività, l'Air France?KLM

effettua servizi di trasporto aereo di passeggeri all'interno del territorio francese. Poiché siffatti voli interni sono soggetti all'IVA, i biglietti aerei ad essi relativi sono venduti a prezzi comprensivi di tale imposta.

10 A partire dal 1999 l'Air France non ha più versato all'erario l'IVA percepita sul prezzo di vendita dei biglietti emessi e che non sono stati utilizzati dai passeggeri dei suoi voli interni. Si tratta, da un lato, dei biglietti scaduti non modificabili, in quanto i passeggeri non si sono presentati all'imbarco, nonché, dall'altro, dei biglietti scaduti modificabili che non sono stati utilizzati entro il periodo della loro validità.

11 A seguito di un accertamento contabile, l'amministrazione tributaria ha ritenuto che le somme relative a tali «biglietti emessi e non utilizzati» avrebbero dovuto essere assoggettate all'IVA ad aliquota ridotta del 5,5% applicabile alle prestazioni domestiche di trasporto aereo di passeggeri. Conseguentemente, essa ha notificato all'Air France-KLM avvisi di accertamento per IVA relativi al periodo compreso tra il 1° aprile 2000 e il 31 marzo 2003 per un importo pari a EUR 4 066 607 maggiorato degli interessi di mora per un importo pari a EUR 1 226 584.

12 Con sentenza del 9 giugno 2011, il tribunal administratif de Cergy-Pontoise (tribunale amministrativo di Cergy-Pontoise) ha respinto la domanda presentata dall'Air France-KLM diretta allo sgravio di tali avvisi di accertamento per IVA. La cour administrative d'appel de Versailles (corte amministrativa d'appello di Versailles) ha confermato, con sentenza del 13 novembre 2012, la suddetta decisione ed ha affermato che, conformemente a quanto disposto dagli articoli 256 e 269 del CGI, in combinato disposto con l'articolo 1234 del codice civile (code civil), le somme trattenute a seguito della mancata esecuzione definitiva della prestazione di trasporto dovevano essere assoggettate all'IVA. L'Air France-KLM ha proposto ricorso per cassazione contro tale sentenza.

13 Il Conseil d'État (Consiglio di Stato), nutrendo dubbi quanto all'assoggettamento all'IVA di un titolo di trasporto non utilizzato, ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se le disposizioni degli articoli 2, punto 1, e 10, punto 2, della [sesta direttiva e della sesta direttiva modificata] debbano essere interpretate nel senso che l'emissione del biglietto può essere assimilata all'esecuzione effettiva della prestazione di trasporto e che le somme trattenute da una compagnia aerea, qualora il titolare del biglietto aereo non abbia utilizzato il suo biglietto e qualora questo sia scaduto, sono soggette all'IVA;

2) in tale ipotesi, se l'imposta percepita debba essere versata all'erario a partire dal momento dell'incasso del prezzo, benché il viaggio possa non aver luogo per fatto del cliente».

La causa C?289/14

14 Dalla decisione di rinvio nella causa C?289/14 emerge che la Brit Air, divenuta SAS Hop!-Brit Air, effettuava servizi di trasporto aereo di passeggeri nell'ambito di un contratto di franchising concluso con l'Air France-KLM. Quest'ultima era incaricata della commercializzazione e della gestione della biglietteria per i voli di linea operati in franchising dalla Brit Air.

15 L'Air France-KLM percepiva il prezzo dei biglietti che provvedeva poi a versare alla Brit Air per ciascun passeggero trasportato. In base ai biglietti venduti ma non utilizzati, per la mancata presentazione del passeggero al momento dell'imbarco o per la scadenza del termine di validità del biglietto, l'Air France-KLM versava alla Brit Air una compensazione forfettaria annuale calcolata in misura percentuale (2%) del fatturato annuo (IVA inclusa) realizzato sui voli di linea operati in franchising. La Brit Air non assoggettava tale somma all'IVA.

16 A seguito di un accertamento contabile sulla Brit Air, le autorità fiscali le hanno notificato, per il periodo compreso tra il 1° aprile 2001 ed il 31 agosto 2005, avvisi di accertamento per IVA relativi alle somme corrispondenti ai biglietti non utilizzati da essa ricevute dall'Air France.

17 Il tribunal administratif de Montreuil (tribunale amministrativo di Montreuil), con decisione del 24 giugno 2010, ha respinto la domanda presentata dalla Brit Air e diretta allo sgravio dei suddetti avvisi di accertamento per IVA. La Brit Air ha interposto appello contro detta decisione dinanzi alla cour administrative d'appel de Versailles (corte amministrativa d'appello di Versailles), la quale ha confermato la decisione impugnata con sentenza pronunciata il 13 novembre 2012. La Brit Air ha quindi proposto ricorso per cassazione dinanzi al Conseil d'État (Consiglio di Stato).

18 Il Conseil d'État (Consiglio di Stato), nutrendo dubbi circa l'assoggettamento all'IVA delle somme versate da una compagnia di trasporto aereo ad un'impresa dello stesso tipo come corrispettivo della vendita di biglietti di trasporto non utilizzati, ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se le disposizioni degli articoli 2, punto 1, e 10, paragrafo 2, della [sesta direttiva e della sesta direttiva modificata] debbano essere interpretate nel senso che la somma forfettaria calcolata in percentuale del fatturato annuo realizzato sui voli di linea operati in franchising e trasferita da una compagnia aerea che per conto di un'altra ha emesso biglietti che scadono costituisce un indennizzo non imponibile versato a quest'ultima, in riparazione del danno risarcibile subito a causa dell'inutile mobilitazione da parte di questa dei suoi mezzi di trasporto, o una somma corrispondente ai ricavi dei biglietti emessi e scaduti;

2) nel caso si dovesse ritenere che tale somma corrisponda al prezzo dei biglietti emessi e scaduti, se tali disposizioni debbano essere interpretate nel senso che l'emissione del biglietto può essere assimilata all'esecuzione effettiva della prestazione di trasporto e che le somme trattenute da una compagnia aerea, qualora il titolare del biglietto aereo non abbia utilizzato il suo biglietto e qualora questo sia scaduto, sono soggette all'IVA;

3) in tale ipotesi, se l'imposta percepita debba essere versata all'Erario da parte dell'Air France o della Brit Air a partire dal momento dell'incasso del prezzo, benché il viaggio possa non aver luogo per fatto del cliente».

19 Con decisione del presidente della Corte del 10 luglio 2014, le cause C?250/14 e C?289/14 sono state riunite ai fini delle fasi scritta ed orale del procedimento nonché della sentenza.

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione posta nella causa C?250/14 e sulla seconda questione posta nella causa C?289/14

20 Con la prima questione posta nella causa C?250/14 e con la seconda questione posta nella causa C?289/14, il giudice del rinvio chiede se gli articoli 2, punto 1, e 10, paragrafo 2, della sesta direttiva e della sesta direttiva modificata debbano essere interpretati nel senso che l'emissione da

parte di una compagnia aerea di biglietti è soggetta all'IVA, qualora tali biglietti non siano stati utilizzati dai passeggeri e questi ultimi non possano ottenerne il rimborso.

21 Va ricordato che, ai sensi dell'articolo 2, punto 1, della sesta direttiva e della sesta direttiva modificata, «sono soggette ad IVA (...) le prestazioni di servizi effettuate a titolo oneroso all'interno del paese da un soggetto passivo che agisce in quanto tale».

22 Secondo una giurisprudenza costante, una prestazione di servizi viene effettuata «a titolo oneroso», ai sensi della disposizione in parola, soltanto quando tra il prestatore e il destinatario intercorra un rapporto giuridico nell'ambito del quale avvenga uno scambio di reciproche prestazioni e il compenso ricevuto dal prestatore costituisca il controvalore effettivo del servizio prestato al destinatario (sentenza Tolsma, C?16/93, EU:C:1994:80, punto 14).

23 Ciò si verifica quando sussiste un nesso diretto tra il servizio reso e il controvalore ricevuto, ove le somme versate costituiscano l'effettivo corrispettivo di un servizio individuabile fornito nell'ambito di un simile rapporto giuridico (sentenza Société thermale d'Eugénie-les-Bains, C?277/05, EU:C:2007:440, punto 19 e giurisprudenza ivi citata).

24 Dall'articolo 10, paragrafo 2, della sesta direttiva e della sesta direttiva modificata risulta altresì che il fatto generatore dell'imposta di cui all'articolo 2, punto 1, si verifica solo all'atto della prestazione di servizi.

25 Da tali elementi si evince che una prestazione di servizi, quale il trasporto aereo di passeggeri, è soggetta all'IVA allorché, da un lato, la somma versata da un passeggero ad una compagnia aerea, nell'ambito del rapporto giuridico perfezionato con il contratto di trasporto, è direttamente connessa ad un servizio individuabile di cui essa costituisce il compenso e, dall'altro, nel momento in cui detto servizio è effettuato.

26 A tale riguardo la Corte ha precisato che i servizi la cui fornitura corrisponde all'esecuzione degli obblighi derivanti da un contratto di trasporto aereo di persone sono la registrazione, l'imbarco dei passeggeri e l'accoglienza degli stessi a bordo dell'aereo nel luogo di decollo stabilito nel contratto di trasporto medesimo, la partenza dell'aereo all'ora prevista, il trasporto dei passeggeri e dei loro bagagli dal luogo di partenza a quello di arrivo, la gestione dei passeggeri durante il volo e, infine, il loro sbarco, in condizioni di sicurezza, nel luogo di atterraggio e all'ora convenuti nel contratto (v. sentenza Rehder, C?204/08, EU:C:2009:439, punto 40).

27 Tuttavia, la realizzazione di dette prestazioni è possibile solo a condizione che il passeggero della compagnia aerea si presenti alla data e nel luogo dell'imbarco previsto, in quanto la suddetta compagnia aerea gli riserva il diritto di usufruirne fino all'ora d'imbarco e alle condizioni specificate nel contratto di trasporto concluso al momento dell'acquisto del biglietto.

28 Pertanto, la controprestazione del prezzo versato al momento dell'acquisto del biglietto è costituita dal diritto che ne deriva per il passeggero di usufruire dell'esecuzione delle obbligazioni risultanti dal contratto di trasporto, indipendentemente dal fatto che il passeggero si avvalga di tale diritto, giacché la compagnia aerea realizza la prestazione nel momento in cui pone il passeggero in condizione di usufruire delle prestazioni medesime.

29 In tal modo, le ricorrenti nei procedimenti principali non possono far valere che il prezzo, pagato dal passeggero e conservato dalla compagnia, rappresenta un indennizzo contrattuale il quale, in quanto inteso a porre rimedio ad un danno subito dalla compagnia, non è soggetto a IVA.

30 Difatti, in primo luogo, una siffatta interpretazione altererebbe la natura del corrispettivo

versato dal passeggero, il quale diverrebbe un indennizzo contrattuale quando questi non si sia avvalso del servizio individuabile proposto dalla compagnia aerea.

31 Orbene, la nozione di «prestazione di servizi», ai sensi della sesta direttiva e della sesta direttiva modificata, deve essere interpretata indipendentemente dagli scopi e dai risultati delle operazioni di cui trattasi, senza che l'amministrazione fiscale sia obbligata a procedere ad indagini per accertare la volontà del soggetto, in considerazione del suo carattere obiettivo (v. sentenza Newey, C?653/11, EU:C:2013:409, punto 41 e giurisprudenza ivi citata).

32 In secondo luogo, una simile modifica della qualificazione del prezzo pagato dal passeggero per il biglietto in funzione del fatto che quest'ultimo si presenti o meno all'imbarco comporterebbe una divergenza tra l'ammontare del danno fatto valere dalla compagnia aerea in conseguenza della mancata presentazione del passeggero no-show e l'importo versato al momento dell'acquisto del biglietto. Infatti, nel caso in cui il passeggero si presenti all'imbarco, l'importo della prestazione corrisponde al prezzo del biglietto IVA esclusa, mentre l'ammontare dell'indennizzo adottata dalle ricorrenti nel procedimento principale corrisponderebbe a tale prezzo aumentato dell'importo corrispondente all'IVA che sarebbe stata esigibile. Orbene, non si ravvisa alcun elemento atto a giustificare il fatto che l'ammontare dell'indennizzo sia superiore al prezzo pagato dal passeggero.

33 In terzo luogo, le ricorrenti nei procedimenti principali non possono neppure fondarsi sulla giurisprudenza della Corte relativa al non assoggettamento ad IVA delle somme versate a titolo di caparra. Infatti, nei casi di cui trattasi nei procedimenti principali, da un lato, il prezzo pagato dal passeggero no-show corrisponde alla totalità del prezzo dovuto. Dall'altro, dal momento in cui il passeggero ha versato il prezzo del biglietto e la compagnia aerea conferma che un posto è prenotato in suo favore, la vendita è conclusa e definitiva. In aggiunta, occorre osservare che le compagnie aeree si riservano il diritto di rivendere il servizio non utilizzato ad un altro passeggero, senza essere tenute a rimborsarne il prezzo al passeggero iniziale. Ne discende che la concessione di un indennizzo sarebbe, in mancanza di un danno, priva di giustificazione.

34 Si deve pertanto rilevare che l'importo trattenuto delle compagnie aeree non mira a risarcire un danno da esse subito in conseguenza della mancata presentazione di un passeggero all'imbarco, ma costituisce senz'altro un compenso, e ciò anche se il passeggero non ha usufruito del trasporto.

35 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla prima questione nella causa C?250/14 e alla seconda questione nella causa C?289/14 dichiarando che gli articoli 2, punto 1, e 10, paragrafo 2, della sesta direttiva e della sesta direttiva modificata devono essere interpretati nel senso che l'emissione da parte di una compagnia aerea di biglietti è soggetta all'IVA, qualora i biglietti emessi non siano stati utilizzati dai passeggeri e questi ultimi non ne possano ottenere il rimborso.

Sulla seconda questione posta nella causa C?250/14 e sulla terza questione posta nella causa C?289/14

36 Con la seconda questione posta nella causa C?250/14 e con la terza questione posta nella causa C?289/14, il giudice del rinvio chiede in sostanza se gli articoli 2, punto 1, e 10, paragrafo 2, della sesta direttiva e della sesta direttiva modificata debbano essere interpretati nel senso che l'IVA pagata al momento dell'acquisto del biglietto aereo dal passeggero che non l'ha utilizzato diviene esigibile all'atto dell'incasso del prezzo del biglietto da parte della compagnia aerea o da parte di un terzo in nome di questa.

37 Si deve rammentare che, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2 primo comma, della sesta

direttiva e della sesta direttiva modificata, il fatto generatore dell'imposta si verifica e l'imposta diventa esigibile all'atto della cessione del bene o della prestazione di servizi.

38 Tuttavia, in primo luogo, l'articolo 10, paragrafo 2, secondo comma, della sesta direttiva e della sesta direttiva modificata prevede una deroga a tale regola nel caso in cui siano versati acconti anteriormente alla prestazione di servizi. In tal caso, l'imposta diventa esigibile all'atto dell'incasso, a concorrenza dell'importo incassato (v., in tal senso, sentenza Orfey Balgaria, C?549/11, EU:C:2012:832, punto 27, e ordinanza Sani treyd, C?153/12, EU:C:2013:201, punto 24).

39 Inoltre, la Corte ha dichiarato che, affinché l'IVA sia esigibile senza che la prestazione sia ancora stata effettuata, è necessario e sufficiente che tutti gli elementi rilevanti del fatto generatore, cioè della futura prestazione, siano già noti e, dunque, segnatamente che, al momento del pagamento dell'acconto, i beni o i servizi siano specificamente individuati (v. sentenza Orfey Balgaria, C?549/11, EU:C:2012:832, punti 28 e 39, nonché ordinanza Sani treyd, C?153/12, EU:C:2013:201, punti 25 e 33).

40 Occorre rilevare che, nei procedimenti principali, i presupposti per l'applicazione dell'articolo 10, paragrafo 2, secondo comma, della sesta direttiva e della sesta direttiva modificata possono essere soddisfatti a condizione che tutti gli elementi della futura prestazione di trasporto siano già noti e individuati con precisione al momento dell'acquisto del biglietto.

41 Il carattere integrale e non parziale del pagamento del prezzo non è atto a mettere in discussione una simile interpretazione (v. in tal senso, sentenze Orfey Balgaria, C?549/11, EU:C:2012:832, punto 37; Efir, C?19/12, EU:C:2013:148, punto 39, nonché ordinanza Sani treyd, C?153/12, EU:C:2013:201, punto 32).

42 In secondo luogo, occorre ricordare, come risulta dai punti 27 e seguenti della presente sentenza, che, nell'ipotesi di un passeggero no?show, la compagnia aerea che vende un biglietto di trasporto adempie alle proprie obbligazioni contrattuali allorché pone il passeggero in condizione di far valere i suoi diritti alle prestazioni previste nel contratto di trasporto.

43 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla seconda questione nella causa C?250/14 e alla terza questione nella causa C?289/14 dichiarando che gli articoli 2, punto 1, e 10, paragrafo 2, primo e secondo comma, devono essere interpretati nel senso che l'IVA pagata al momento dell'acquisto del biglietto aereo dal passeggero che non abbia utilizzato il proprio biglietto diviene esigibile all'atto dell'incasso del prezzo del biglietto, indipendentemente dal fatto che tale incasso sia effettuato dalla stessa compagnia aerea, da un terzo che agisca in nome e per conto propri, o da un terzo che agisca in nome proprio, ma per conto della compagnia aerea.

Sulla prima questione nella causa C?289/14

44 Con la prima questione nella causa C?289/14, il giudice del rinvio chiede in sostanza se gli articoli 2, punto 1, e 10, paragrafo 2, della sesta direttiva e della sesta direttiva modificata debbano essere interpretati nel senso che, nell'ipotesi in cui un terzo commercializzi i biglietti di una compagnia aerea per conto di quest'ultima nell'ambito di un contratto di franchising e ad essa versi, per i biglietti emessi e scaduti, una somma forfettaria calcolata in misura percentuale del fatturato annuale realizzato sui voli di linea corrispondenti, tale somma forfettaria costituisce una somma imponibile in quanto corrispettivo di detti biglietti.

45 Occorre rilevare che, in forza dell'articolo 21, paragrafo 1, lettera a), della sesta direttiva e della sesta direttiva modificata, il debitore dell'IVA dovuta sul prezzo del biglietto venduto è la compagnia aerea che effettua il servizio di trasporto.

46 Come risulta dalla risposta fornita alle precedenti questioni, il prezzo del biglietto pagato dal passeggero costituisce il corrispettivo del servizio di trasporto offerto dalla compagnia aerea e, a tale titolo, tale prezzo è soggetto all'IVA. Inoltre, tale imposta diventa esigibile all'atto dell'incasso del prezzo del biglietto, e ciò anche qualora il passeggero non effettui il volo.

47 Nel caso in cui il giudice del rinvio ritenga che, nella commercializzazione dei biglietti, l'Air France-KLM agisse in nome e per conto della Brit Air, quest'ultima era tenuta a versare l'IVA sui biglietti. Invece, qualora tale giudice ritenga che l'Air France-KLM agisse in nome proprio, ma per conto della Brit Air, si susseguono due operazioni, che tuttavia non incidono in alcun modo sull'importo finale dell'IVA, dal momento che gli importi sono identici, in quanto ciascuna delle società deve fare la propria dichiarazione includendovi l'IVA percepita e traslata nel prezzo.

48 Quanto alla somma forfettaria versata dall'Air France-KLM alla Brit Air per i biglietti venduti e scaduti, occorre anzitutto rilevare che, contrariamente a quanto sostenuto dalla Brit Air, non si può ritenere che la somma che quest'ultima percepiva dall'Air France-KLM corrispondesse ad un indennizzo compensativo corrisposto dall'Air France-KLM per un danno subito dalla Brit Air.

49 In proposito, per quanto riguarda i suddetti biglietti emessi e non utilizzati, occorre ricordare che la compagnia aerea non subisce alcun danno in conseguenza del fatto che il passeggero non si presenta all'imbarco. Tale passeggero versa il prezzo del servizio di trasporto al momento dell'acquisto del biglietto. La Brit Air eseguiva la prestazione alla quale si era obbligata per il semplice fatto che il passeggero disponeva del diritto di usufruire dell'esecuzione delle obbligazioni derivanti dal contratto di trasporto aereo di persone. L'assenza di un diritto al rimborso del prezzo del biglietto attesta il fatto che la compagnia aerea non abbia subito alcun pregiudizio.

50 Ne consegue che il prezzo del biglietto trattenuto dalla compagnia non mira a indennizzare un eventuale danno subito dalla compagnia per il fatto della mancata presentazione di un cliente all'imbarco, ma costituisce effettivamente il compenso del servizio di trasporto che la compagnia offre al cliente, e ciò anche qualora quest'ultimo non utilizzi il servizio.

51 Ciò premesso, non può ritenersi che la somma forfettaria versata dall'Air France-KLM alla Brit Air per i biglietti venduti e scaduti, calcolata in misura percentuale del fatturato annuale realizzato sulle tratte aeree corrispondenti, sia stata stipulata tra le parti al fine di compensare un danno subito dalla Brit Air. Al contrario, risulta che tale somma, fissata contrattualmente tra le parti, corrisponde al valore attribuito dalle due società interessate ai biglietti emessi allo scopo di fornire un servizio di trasporto e non utilizzati dagli acquirenti. Pertanto, la somma forfettaria versata dall'Air France-KLM alla Brit Air costituisce il compenso percepito da quest'ultima società quale corrispettivo di biglietti emessi dall'Air France-KLM per suo conto, ma che non sono stati utilizzati dagli acquirenti. Sussiste pertanto un nesso diretto tra la prestazione di servizi fornita e il compenso percepito a tale titolo.

52 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla prima questione posta nella causa C?289/14 dichiarando che gli articoli 2, punto 1, e 10, paragrafo 2, della sesta direttiva e della sesta direttiva modificata devono essere interpretati nel senso che, nell'ipotesi in cui un terzo commercializzi i biglietti di una compagnia aerea per conto di questa nell'ambito di un contratto di franchising e ad essa versi, per i biglietti emessi e scaduti, una somma forfettaria calcolata in misura percentuale del fatturato annuale realizzato sulle tratte aeree corrispondenti, tale somma costituisce una somma imponibile in quanto corrispettivo di detti biglietti.

Sulle spese

53 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Prima Sezione) dichiara:

- 1) **Gli articoli 2, paragrafo 1, e 10, paragrafo 2, della sesta direttiva 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari – Sistema comune di imposta sul valore aggiunto: base imponibile uniforme, come modificata dalla direttiva 1999/59/CE del Consiglio, del 17 giugno 1999, e, successivamente, dalla direttiva 2001/115/CE del Consiglio, del 20 dicembre 2001, devono essere interpretati nel senso che l'emissione da parte di una compagnia aerea di biglietti è soggetta all'imposta sul valore aggiunto, qualora i biglietti emessi non siano stati utilizzati dai passeggeri e questi ultimi non ne possano ottenere il rimborso.**
- 2) **Gli articoli 2, punto 1, e 10, paragrafo 2, primo e secondo comma, della sesta direttiva 77/388, come modificata dalla direttiva 1999/59 e, successivamente, dalla direttiva 2001/115, devono essere interpretati nel senso che l'imposta sul valore aggiunto pagata al momento dell'acquisto del biglietto aereo dal passeggero che non abbia utilizzato il proprio biglietto diviene esigibile all'atto dell'incasso del prezzo del biglietto, indipendentemente dal fatto che tale incasso sia effettuato dalla stessa compagnia aerea, da un terzo che agisca in nome e per conto propri, o da un terzo che agisca in nome proprio, ma per conto della compagnia aerea.**
- 3) **Gli articoli 2, punto 1, e 10, paragrafo 2, della sesta direttiva 77/388, come modificata dalla direttiva 1999/59 e, successivamente, dalla direttiva 2001/115, devono essere interpretati nel senso che, nell'ipotesi in cui un terzo commercializzi i biglietti di una compagnia aerea per conto di questa nell'ambito di un contratto di franchising e ad essa versi, per i biglietti emessi e scaduti, una somma forfettaria calcolata in misura percentuale del fatturato annuale realizzato sulle tratte aeree corrispondenti, tale somma costituisce una somma imponibile in quanto corrispettivo di detti biglietti.**

Firme

* Lingua processuale: il francese.