

- b) W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze lit. a), czy biorąc pod uwagę cele terminu, o którym mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 („nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu”), związane z kwestią nadkompletu pasażerów oraz z wymogami bezpieczeństwa, wspomniany termin należy interpretować w tym przypadku jako „nie później niż 45 minut przed nową godziną opóźnionego odlotu, ogłoszoną na tablicach ogłoszeniowych lotniska lub przekazaną pasażerom”?

- 2) W przedmiocie ciężaru dowodu „stawienia się do odprawy”:

W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze lit. a), to znaczy w przypadku zastosowania art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 z dnia 11 lutego 2004 r., do odszkodowania wnioskowanego przez pasażera poszkodowanego wskutek opóźnienia lotu:

- a) Czy warunki przewidziane w art. 3 ust. 2 lit. a) są przesłanką wstępną, którą konsument musi udowodnić dla zastosowania rozporządzenia, czy przesłanką zwolnienia przewoźnika lotniczego pozwalającą na przedłożenie rejestru pasażerów w celu wykazania, że konsument nie stawił się do odprawy, o której mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 z dnia 11 lutego 2004 r., „zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio na piśmie (w tym poprzez środki elektroniczne) przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowane biura podróży, lub, jeżeli czas nie został określony, nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu”, biorąc pod uwagę zmiany technologiczne umożliwiające obecnie elektroniczne wydawanie zdematerializowanych kart pokładowych, brak jakichkolwiek oznaczeń czasowych na papierowych kartach pokładowych, wynikający z tego brak jakiegokolwiek obowiązku fizycznego stawiennictwa przy stanowisku odpraw oraz posiadanie jedynie przez przewoźników lotniczych wszelkich informacji dotyczących odprawy podróży do zakończenia procedury odpraw pasażerów?
- b) Czy zasada praktycznej skuteczności, cele rozporządzenia (WE) nr 261/2004 z dnia 11 lutego 2004 r. oraz wysoki poziom ochrony pasażerów i ogólnie konsumentów gwarantowany przez rozporządzenie (WE) nr 261/2004 z dnia 11 lutego 2004 r. lub inne przepisy i zasady prawa wspólnotowego stoją na przeszkodzie przeniesieniu tylko i wyłącznie na pasażera ciężaru udowodnienia jego stawiennictwa do odprawy, o której mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 z dnia 11 lutego 2004 r., „zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio na piśmie (w tym poprzez środki elektroniczne) przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowane biura podróży, lub, jeżeli czas nie został określony, nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu”, biorąc pod uwagę zmiany technologiczne umożliwiające obecnie elektroniczne wydawanie zdematerializowanych kart pokładowych, brak jakichkolwiek oznaczeń czasowych na papierowych kartach pokładowych, wynikający z tego brak jakiegokolwiek obowiązku fizycznego stawiennictwa przy stanowisku odpraw oraz posiadanie jedynie przez przewoźników lotniczych wszelkich informacji dotyczących odprawy podróży do zakończenia procedury odpraw pasażerów?

(¹) Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Finanzgericht des Saarlandes
(Niemcy) w dniu 9 kwietnia 2019 r. — QM/Finanzamt Saarbrücken**

(Sprawa C-288/19)

(2019/C 206/43)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Finanzgericht des Saarlandes

Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca: QM

Strona pozwana: Finanzamt Saarbrücken

Pytanie prejudycjalne

Czy art. 56 ust. 2 dyrektywy 2006/112 ⁽¹⁾ należy interpretować w ten sposób, że pod pojęciem „wynajmu środków transportu na rzecz osób niebędących podatnikami” rozumieć należy także udostępnienie należącego do przedsiębiorstwa podatnika pojazdu (pojazdu służbowego) do użytkowania na rzecz pracowników przedsiębiorstwa, gdy pracownicy ci nie uiszczają w związku z tym świadczenia wzajemnego niestanowiącego (części) świadczenia przez nich pracy, a więc nie dokonują żadnej zapłaty, nie przeznaczają na to żadnej części swojego wynagrodzenia pieniężnego, a nadto nie dokonują wyboru pomiędzy różnymi korzyściami udzielanymi przez podatnika na podstawie porozumienia między stronami, zgodnie z którym roszczenie o użytkowanie samochodu służbowego wiąże się z rezygnacją z innych korzyści?

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 2006/112/WE z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz.U. 2006, L 347, s. 1) w brzmieniu dyrektywy Rady 2008/8/WE z dnia 12 lutego 2008 r. (Dz.U. 2008, L 44, s. 11).