

Pytanie prejudycjalne

Czy art. 49 i 63 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej stoją na przeszkodzie przepisom krajowym, takim jak będące przedmiotem niniejszej sprawy [art. 11 ust. 2, art. 29 ust. 3 della Legge nr. 571/2003 privind Codul fiscal (ustawy nr 571/2003 ustanawiającej kodeks podatkowy)], które przewidują możliwość zmiany kwalifikacji bankowego przekazu środków pieniężnych z oddziału mającego siedzibę w jednym państwie członkowskim do spółki dominującej mającej siedzibę w innym państwie członkowskim na „transakcję generującą dochód”, do której mają zastosowanie przepisy dotyczące cen transferowych, chociaż gdyby ta sama transakcja została przeprowadzona między oddziałem a spółką dominującą, które mają siedzibę w tym samym państwie członkowskim, to nie mogłaby ona zostać przekwalifikowana w ten sam sposób, a dotyczące cen transferowych przepisy nie miałyby do niej zastosowania?

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Juzgado de lo Mercantil no 3 de Valencia (Hiszpania) w dniu 23 lipca 2019 r. – GT/Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo S.A.

(Sprawa C-560/19)

(2019/C 372/16)

Język postępowania: hiszpański

Sąd odsyłający

Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Valencia

Strony w postępowaniu głównym

Strona powodowa: GT

Strona pozwana: Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo S.A.

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy można uznać, że pojęcie „obsługujący przewoźnik” obejmuje spółkę zajmującą się przewozem lotniczym pasażerów, która sprzedaje bilet, ale nie obsługuje lotu, czyli faktycznie go nie wykonuje?
- 2) W przypadku gdy odpowiedź na powyższe pytanie będzie przecząca, czy pasażerom przysługuje prawo do uzyskania odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia 261/2004⁽¹⁾ w przypadku gdy na podróż składa się kilka lotów i w wyniku niewielkiego opóźnienia (mniejszego niż trzy godziny) jednego z lotów powstaje duże opóźnienie (powyżej trzech godzin) w miejscu docelowym z powodu utraty połączenia? W przypadku odpowiedzi twierdzącej, czy jeśli poszczególne loty są obsługiwane przez różnych przewoźników, przewoźnik obsługujący lot, który miał niewielkie opóźnienie (poniżej trzech godzin), jednak spowodował utratę połączenia, a przez to duże opóźnienie (powyżej trzech godzin) w miejscu docelowym, jest zobowiązany do zapłaty odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia 261/2004?

⁽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).