

- b) En caso de respuesta afirmativa a la pregunta anterior, el plazo señalado en el artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 («con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida anunciada»), que está relacionado con el problema del *overbooking* y ciertos objetivos de seguridad, ¿debe interpretarse, en este caso, como «una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la nueva hora de salida del vuelo retrasado, publicada en los paneles informativos del aeropuerto o comunicada a los pasajeros»?

2) Sobre la carga de la prueba de la «presentación a la facturación»

En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, letra a), es decir, en caso de que el artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 sea aplicable a una compensación solicitada por un pasajero que ha sufrido un retraso del vuelo:

- a) ¿Los requisitos establecidos en el artículo 3, apartado 2, letra a), constituyen requisitos previos que incumbe al consumidor justificar para que se aplique el Reglamento, o constituyen una causa de exoneración de la compañía aérea que permite a esta aportar el registro de pasajeros para demostrar que el consumidor no se presentó a la facturación «en las condiciones requeridas y a la hora indicada previamente y por escrito (inclusive por medios electrónicos) por el transportista aéreo, el operador turístico o un agente de viajes autorizado, o bien, de no indicarse hora alguna, con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida anunciada» según prevé el artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004, habida cuenta de los avances tecnológicos que actualmente permiten la emisión electrónica de tarjetas de embarque desmaterializadas, la inexistencia de indicaciones horarias en las tarjetas de embarque en papel, la consiguiente inexistencia de cualquier obligación de presentarse físicamente en un mostrador de facturación y la circunstancia de que solo las compañías aéreas disponen de todos los datos sobre la facturación de los pasajeros hasta el cierre de las actividades de facturación?
- b) ¿El principio de efecto útil, los objetivos del Reglamento (CE) n.º 261/2004 y el elevado nivel de protección de los pasajeros y los consumidores en general que garantiza este Reglamento u otras disposiciones o normas de Derecho de la Unión se oponen a imponer única y exclusivamente al pasajero la carga de la prueba de su presentación a la facturación «en las condiciones requeridas y a la hora indicada previamente y por escrito (inclusive por medios electrónicos) por el transportista aéreo, el operador turístico o un agente de viajes autorizado, o bien, de no indicarse hora alguna, con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida anunciada» según prevé el artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004, habida cuenta de los avances tecnológicos que actualmente permiten la emisión electrónica de tarjetas de embarque desmaterializadas, la inexistencia de indicaciones horarias en las tarjetas de embarque en papel, la consiguiente inexistencia de cualquier obligación de presentarse físicamente en un mostrador de facturación y la circunstancia de que solo las compañías aéreas disponen de todos los datos sobre la facturación de los pasajeros hasta el cierre de las actividades de facturación?

(¹) Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1).

Petición de decisión prejudicial planteada por el Finanzgericht des Saarlandes (Alemania) el 9 de abril de 2019 — QM/Finanzamt Saarbrücken

(Asunto C-288/19)

(2019/C 206/43)

Lengua de procedimiento: alemán

Órgano jurisdiccional remitente

Finanzgericht des Saarlandes

Partes en el procedimiento principal

Recurrente: QM

Recurrida: Finanzamt Saarbrücken

Cuestión prejudicial

¿Debe interpretarse el artículo 56, apartado 2, de la Directiva del IVA ⁽¹⁾ en el sentido de que la «prestación de servicios de arrendamiento [...] de un medio de transporte a una persona que no tenga la condición de sujeto pasivo» comprende también la cesión de un vehículo afectado a la empresa de un sujeto pasivo (vehículo de empresa) a un miembro de su personal cuando este no realiza por ello una contraprestación diferente a (una parte de) su prestación de trabajo, es decir, cuando no realiza ningún pago, no emplea por ello ninguna parte de su retribución en metálico y tampoco elige entre diversas ventajas ofrecidas por el sujeto pasivo conforme a un acuerdo entre las partes en virtud del cual el derecho al uso del vehículo de empresa está vinculado a la renuncia a otras ventajas?

⁽¹⁾ Directiva 2006/112/CE del Consejo, de 28 de noviembre de 2006, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido (DO 2006, L 347, p. 1), en la versión correspondiente a la Directiva 2008/8/CE del Consejo, de 12 de febrero de 2008 (DO 2008, L 44, p. 11).
