

— obciążenie Królestwa Niderlandów kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Zdaniem Komisji niderlandzkie przepisy dotyczące przenoszenia kapitału emerytalnego zaoszczędzonego w ramach tzw. „drugiego filaru” – dodatkowego zabezpieczenia emerytalnego za pośrednictwem pracodawcy – są niezgodne ze swobodnym przepływem pracowników, swobodnym przepływem usług i swobodnym przepływem kapitału, ponieważ w sytuacjach transgranicznych kapitał emerytalny może być przenoszony za granicę bez podatku tylko wtedy, gdy możliwości wykupu emerytury jako kapitału są takie same jak w Niderlandach lub bardziej ograniczone. W niektórych państwach członkowskich emerytura może zostać wykupiona w całości lub w części w drodze jednorazowej płatności, przy czym od pracowników mobilnych, którzy przenieśli swój kapitał emerytalny do jednego z tych państw członkowskich, pobierany jest podatek. Podobne przeniesienia kapitału emerytalnego w samych Niderlandach nie są opodatkowane.

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Amtsgericht Frankfurt am Main (Niemcy) w dniu 14 czerwca 2022 r. – flihtright GmbH/Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

(Sprawa C-388/22)

(2022/C 318/43)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Amtsgericht Frankfurt am Main

Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca: flihtright GmbH

Strona pozwana: Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy zachodzi nadzwyczajna okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004⁽¹⁾ w sytuacji, gdy występują warunki meteorologiczne uniemożliwiające lot, niezależnie od tego, jakie to konkretnie warunki?
- 2) W przypadku odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze – czy warunki meteorologiczne można uznać za nadzwyczajne w zależności od regionalnej i sezonowej częstotliwości ich występowania w danym miejscu i czasie?
- 3) Czy zachodzi nadzwyczajna okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w sytuacji, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do konkretnego samolotu w konkretnym dniu powoduje, że dochodzi do powstania dużego opóźnienia, przełożenia lotu na następny dzień albo odwołania jednego lub więcej lotów tego samolotu, a to niezależnie od przyczyn podjęcia takiej decyzji?
- 4) W przypadku odpowiedzi przeczącej na pytanie trzecie – czy przyczyna podjęcia takiej decyzji sama w sobie musi mieć charakter nadzwyczajny, a więc być tego rodzaju, że nie trzeba się liczyć z możliwością jej wystąpienia?

⁽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).