

- 2) Czy art. 5/A krajowej ustawy wykonawczej w związku z kwotą ustanowionych przez niego grzywien nie narusza zakazu ukrytych ograniczeń [...] swobodnego przepływu kapitału ustanowionego w Traktacie o Unii Europejskiej i art. 65 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej?

⁽¹⁾ Dz.U. L 309, s. 9.

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa – CAAD) (Portugalia) w dniu 28 maja 2014 r. – Lisboagás GDL, Sociedade Distribuidora de Gás Natural de Lisboa SA przeciwko Autoridade Tributária e Aduaneira

(Sprawa C-256/14)

(2014/C 303/16)

Język postępowania: portugalski

Sąd odsyłający

Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa – CAAD).

Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca: Lisboagás GDL, Sociedade Distribuidora de Gás Natural de Lisboa SA.

Strona pozwana: Autoridade Tributária e Aduaneira.

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy prawo Unii Europejskiej sprzeciwia się temu, aby od przerwanych przez prywatne przedsiębiorstwo dostarczające infrastruktury dystrybucyjnej gazu ziemnego na inne przedsiębiorstwo nabywające jego usługi, bez jakiegokolwiek wartości dodanej, kwot opłat za zajmowanie części podziemnej płaconych na rzecz gmin, w których istnieją rury, które stanowią część owej infrastruktury, był naliczany podatek VAT?
- 2) Z uwagi na to, że opłaty za zajmowanie części podziemnej są pobierane przez organy samorządu terytorialnego bez naliczania podatku VAT, to czy prawo Unii Europejskiej sprzeciwia się temu, aby przy przerwaniu kwot tych opłat płaconych przez przedsiębiorstwo dostarczające infrastruktury dystrybucji gazu ziemnego na inne przedsiębiorstwo nabywające jego usługi był naliczany podatek VAT?

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Rechtbank Amsterdam (Niderlandy) w dniu 28 maja 2014 r. – C. van der Lans przeciwko Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

(Sprawa C-257/14)

(2014/C 303/17)

Język postępowania: niderlandzki

Sąd odsyłający

Rechtbank Amsterdam

Strony w postępowaniu głównym

Strona powodowa: C. van der Lans.

Strona pozwana: Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

Pytania prejudycjalne

- 1) W jaki sposób należy interpretować pojęcie zdarzenia w rozumieniu motywu 14 [rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 ⁽¹⁾]?
- 2) Nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu ww. motywu 14 nie są, w świetle pkt 22 wyroku Wallentin ⁽²⁾, tożsame z sytuacjami przywołanymi w charakterze przykładu w formie wyliczenia w ww. motywie 14 zdanie drugie, które zostały przez Trybunał uznane za zdarzenia w pkt 22 ww. wyroku. Czy jest prawdziwe twierdzenie, że zdarzenia w rozumieniu ww. pkt 22 nie są tożsame ze zdarzeniami w rozumieniu ww. motywu 14 [rozporządzenia]?
- 3) Co należy rozumieć przez pojęcie „nadzwyczajne okoliczności”, które zgodnie z pkt 23 wyroku Wallentin są związane ze zdarzeniem w postaci „nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu” w rozumieniu ww. motywu 14 [rozporządzenia], jeżeli zgodnie z pkt 22 [ww. wyroku] same nieoczekiwane wady mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu nie stanowią nadzwyczajnych okoliczności, lecz mogą one jedynie spowodować ich zaistnienie?
- 4) Zgodnie z pkt 23 ww. wyroku Wallentin problem techniczny można zaliczyć do „nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu”, a w związku z tym stanowi „zdarzenie” w rozumieniu pkt 22 ww. wyroku Wallentin; zgodnie z pkt 23 ww. wyroku Wallentin okoliczności związane z takim zdarzeniem mogą zostać uznane za nadzwyczajne tylko wówczas, gdy odnoszą się do zdarzenia, które nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala na skuteczne nad nim zapanowanie, ze względu na jego charakter lub źródło; zgodnie z jego pkt 24 rozwiązanie problemu technicznego będącego wynikiem braku przeglądu maszyny musi więc zostać uznane za immanentny element normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego; w konsekwencji zgodnie z pkt 25 ww. wyroku tego rodzaju problemy techniczne nie mogą stanowić, jako takie, nadzwyczajnych okoliczności. Z tych elementów uzasadnienia wydaje się wynikać, że problem techniczny należący do „nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu” jest jednocześnie zdarzeniem, z którym mogą być związane nadzwyczajne okoliczności, a nawet może sam stanowić nadzwyczajną okoliczność. Jak należy interpretować pkt 22-25 ww. wyroku Wallentin, tak by wyeliminować tę pozorną sprzeczność?
- 5) Wyrażenie: „wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego” jest regularnie interpretowane przez sądy niższej instancji jako: „związane z normalną działalnością przewoźnika lotniczego” – co jest z kolei zgodne z wykładnią pasującą do niderlandzkiego słowa „inherent” (wpisujący się w ramy; immanentny element) (wersja niderlandzka nie jest autentyczną wersją wyroku) – tak że np. zderzenia z ptakami lub chmury popiołu nie są również postrzegane jako zdarzenia w rozumieniu pkt 23 wyroku Wallentin. Inne przykłady z orzecnictwa nawiązują przede wszystkim do wyrażenia: „i nie pozwala [przewoźnikowi lotniczemu] na skuteczne nad nim [tym zdarzeniem] panowanie, ze względu na jego charakter lub źródło” również użytego w pkt 23 wyroku Wallentin. Czy wyrażenie „wpisuje się w ramy” należy interpretować w ten sposób, że zakresem tego pojęcia są objęte jedynie zdarzenia, nad którymi przewoźnik lotniczy rzeczywiście może zapanować?
- 6) W jaki sposób należy interpretować pkt 26 ww. wyroku Wallentin, względnie jak należy go interpretować w świetle odpowiedzi udzielonych przez Trybunał na pytania czwarte i piąte?
- 7) a. Jeżeli na pytanie 6 zostanie udzielona odpowiedź, w myśl której problemy techniczne należące do nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu stanowią nadzwyczajne okoliczności, które mogą prowadzić do uwzględnienia powołania się na art. 5 ust. 3 rozporządzenia, o ile problemy te wynikają ze zdarzenia, które nie wpisuje się w ramy wykonywania działalności przewoźnika lotniczego, nad którymi to okolicznościami przewoźnik lotniczy rzeczywiście nie może zapanować, to czy oznacza to, iż problem techniczny, który wystąpił samoistnie i nie jest następstwem nieprawidłowego dozoru, ani nie został wykryty podczas wykonywania regularnej kontroli (ww. w opisie stanu faktycznego kontrole A-D oraz Daily Control) może stanowić nadzwyczajną okoliczność (względnie takiej okoliczności stanowić nie może) – przy założeniu, że nie mógł zostać wykryty podczas regularnych kontroli, – ponieważ nie można wskazać na zdarzenie w rozumieniu pkt 26 i w związku z tym nie można również stwierdzić, czy wpisuje się ono w ramy wykonywania działalności przez przewoźnika lotniczego oraz czy przewoźnik lotniczy nie mógł nad nim zapanować?

- b. Jeżeli na pytanie 6 zostanie udzielona odpowiedź, w myśl której problemy techniczne należące do nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu stanowią nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu pkt 22 [ww. wyroku Wallentin], a problem techniczny wystąpił samoistnie i nie jest następstwem nieprawidłowego dozoru, ani nie został wykryty podczas wykonywania regularnej kontroli (ww. w opisie stanu faktycznego kontrole A-D oraz Daily Control), to czy ten problem techniczny wpisuje się w ramy wykonywania działalności przez przewoźnika lotniczego oraz czy mógł on nad nim zapanować, czy też nie w rozumieniu ww. pkt 26?
- c. Jeżeli na pytanie 6 zostanie udzielona odpowiedź, w myśl której problemy techniczne należące do nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu stanowią nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu pkt 22 [ww. wyroku Wallentin], a problem techniczny wystąpił samoistnie i nie jest następstwem nieprawidłowego dozoru, ani nie został wykryty podczas wykonywania regularnej kontroli (ww. w opisie stanu faktycznego kontrole A-D oraz Daily Control), to z jakimi okolicznościami ten problem techniczny musi być związany i kiedy okoliczności te należy uznać za nadzwyczajne, tak żeby można się było na nie powołać w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia?
- 8) Przewoźnik lotniczy może powołać się na nadzwyczajne okoliczności tylko jeżeli jest w stanie dowieść, że odwołanie, względnie opóźnienie [lotu] jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć nawet wtedy gdyby podjęto wszelkie racjonalne środki. Czy trafny jest wniosek, iż podjęcie wszelkich racjonalnych środków rozumie się jako odnoszące się do uniknięcia zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności a nie do podjęcia środków mających na celu utrzymanie opóźnienia w granicach 3 godzin, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt c-iii) rozporządzenia nr 261/2004 w związku z pkt 57-61 wyroku w sprawach połączonych C-402/07 Sturgeon i in. ⁽³⁾?
- 9) W zasadzie można wyobrazić sobie dwa rodzaje środków służących ograniczeniu opóźnienia wynikającego z wystąpienia problemów technicznych do maksymalnie 3 godzin: z jednej strony przechowywanie zapasu części zamiennych w różnych miejscach na świecie, a więc nie tylko na lotnisku macierzystym przewoźnika lotniczego, a z drugiej strony przebookowanie pasażerów na inny lot. Czy decydując o ilości przechowywanych części wymiennych oraz o miejscach ich składowania na świecie przewoźnicy lotniczy mogą przyjąć za punkt wyjścia to co jest zwykle praktykowane w tym sektorze, również przez przedsiębiorstwa związane rozporządzeniem tylko w pewnym zakresie?
- 10) Czy rozstrzygając kwestię tego, czy podjęto wszelkie racjonalne środki w celu ograniczenia opóźnienia wynikającego z wystąpienia problemów technicznych wpływających na bezpieczeństwo lotu, sąd musi wziąć pod uwagę okoliczności potęgujące skutki opóźnienia, takie jak okoliczność, iż samolot, którego dotyczy problem techniczny, zanim – tak jak w niniejszej sprawie – powrócił do swojej macierzystej bazy musi wylądować na większej liczbie lotnisk, co może spowodować jeszcze większą stratę czasu?

⁽¹⁾ Dz.U. L 46, s. 1.

⁽²⁾ Wyrok Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771

⁽³⁾ Wyrok Sturgeon i in. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716

**Odwołanie od wyroku Sądu (dziewiąta izba) wydanego w dniu 3 kwietnia 2014 r. w sprawie T-356/
12 Debonair Trading Internacional Ld^a przeciwko Urzędowi Harmonizacji w ramach Rynku
Wewnętrznego (znaki towarowe i wzory) (OHIM), wniesione w dniu 3 czerwca 2014 r. przez
Debonair Trading Internacional Ld^a**

(Sprawa C-270/14 P)

(2014/C 303/18)

Język postępowania: angielski

Strony

Wnosząca odwołanie: Debonair Trading Internacional Ld^a (przedstawiciel: T. Alkin, barrister)

Druga strona postępowania: Urząd Harmonizacji w ramach Rynku Wewnętrznego (znaki towarowe i wzory)