

- 2) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze: czy w przypadku drugiego nabywcy odmowa jest ograniczona kwotowo do wysokości szkody podatkowej wyrządzonej oszustwem podatkowym?
- 3) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie drugie: czy szkodę podatkową oblicza się
- w drodze porównania kwoty podatku należnego w ramach łańcucha dostaw zgodnie z przepisami oraz kwoty rzeczywiście naliczonego podatku,
 - w drodze porównania kwoty podatku należnego w ramach łańcucha dostaw zgodnie z przepisami oraz kwoty rzeczywiście zapłaconego podatku albo
 - w jaki inny sposób?

(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).

**Odwołanie od wyroku Sądu (ósma izba) wydanego w dniu 28 lipca 2021 r. w sprawie T-634/20,
UPTR / Parlament i Rada, wniesione w dniu 28 września 2021 r. przez Unie van Professionele
Transporteurs en Logistieke Ondernemers (UPTR)**

(Sprawa C-603/21 P)

(2021/C 513/31)

Język postępowania: niderlandzki

Strony

Wnoszący odwołanie: Unie van Professionele Transporteurs en Logistieke Ondernemers (UPTR) (przedstawiciel: adwokat F. Vanden Bogaerde)

Druga strona postępowania: Parlament Europejski, Rada Unii Europejskiej

Żądania wnoszącego odwołanie

- Po pierwsze: stwierdzenie dopuszczalności odwołania.
- Po drugie: stwierdzenie nieważności art. 2 pkt 4 rozporządzenia (¹) Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym. Żądanie to jest oparte na art. 263 skonsolidowanej wersji Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i na streszczonych poniżej zarzutach.
- Po trzecie: rozstrzygnięcie w przedmiocie kosztów.

Zarzuty i główne argumenty

Zarzut pierwszy: dopuszczalność pierwotnej skargi

Członkowie wnoszącej odwołanie powinni korzystać ze skutecznej ochrony prawnej. Aby móc skorzystać ze skutecznej ochrony prawnej, nie można w niniejszej sprawie przyjmować ścisłej wykładni wyrażenia „dotyczy bezpośrednio i indywidualnie”. Wynika to ze szczególnego kontekstu karnoprawnego i sankcyjnego, w którym członkowie wnoszącej odwołanie nie dysponują prawem podmiotowym, przez co nie dysponują bezpośrednim dostępem do sądów.

Trudno uznać za skuteczną ochronę prawną sytuację, w której członkowie skarżącej musieliby spowodować niezgodność z prawem, aby być potem zależnymi od instancji kontrolnych, które musiałyby mieć możliwość ścigania lub karania, ale nie byłyby do tego zobowiązane. Ponadto skuteczna ochrona prawna nie jest zagwarantowana, gdyż sąd krajowy nie zawsze jest zobowiązany do skierowania do Trybunału pytania w trybie prejudycjalnym.

Zarzut drugi: naruszenie rynku wewnętrznego

Celem art. 3 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej jest ustanowienie rynku wewnętrznego. Ten europejski rynek wewnętrzny tworzony jest między innymi przez zasadę swobody przepływu usług.

Swoboda przepływu usług w sektorze transportu regulowana jest postanowieniami tytułu VI Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Co się tyczy transportu drogowego a w szczególności transportu kabotażowego, należy zatem dążyć do stopniowej liberalizacji.

Z perspektywy historycznej osiągnięto zresztą tę liberalizację na rynku transportowym. W osiągniętej liberalizacji rynku transportowego i usuwaniu ograniczeń nastąpił jednak regres. W wyniku zaskarżonego przepisu następuje jeszcze dalszy regres liberalizacji, gdyż obejmuje on daleko idące ograniczenie, które jest niekorzystne przede wszystkim dla przedsiębiorców transportowych, którzy są członkami wnoszącej odwołanie.

Powody, które faktycznie leżały u podstaw tego ograniczenia, zostały już uwzględnione w innych działaniach legislacyjnych Unii (Mobility Package).

Zaskarżony przepis narusza art. 3 ust. 3 TUE i zasadę swobody przepływu usług zapisaną w tytule IV TFUE i za tego powody należy stwierdzić jego nieważność.

Zarzut trzeci: naruszenie zasady proporcjonalności

W celu dalszej liberalizacji transportu kabotażowego w Unii Europejskiej przeprowadzono analizę wpływu dotyczącą propozycji rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009 w celu ich dostosowania do rozwoju sektora transportu drogowego.

Przy tej analizie wpływu nie uwzględniono ewentualnego czasu oczekiwania, który dopiero później wprowadzono do procesu legislacyjnego. Dlatego można jedynie przyjąć, że wprowadzenie czasu oczekiwania wynoszącego cztery dni po przeprowadzeniu ostatniego przewozu kabotażowego może mieć znaczący wpływ na liczbę przewozów kabotażowych. Skutki tych czasów oczekiwania nie zostały jednak ocenione w ramach analizy wpływu w toku procesu legislacyjnego.

Co się tyczy zmiany uregulowania dotyczącego transportu kabotażowego, w wyniku której osiągnięty dotychczas poziom liberalizacji został znacznie obniżony poprzez wprowadzenie czasu oczekiwania wynoszącego cztery dni po ostatnim przewozie kabotażowym, nie można twierdzić, że nie chodzi o zmianę „istotną”. Dlatego należy uznać, że dla dalszego przebiegu procesu legislacyjnego konieczna jest analiza wpływu.

Parlament Europejski i Rada nie mogą twierdzić, że aktualizacja analizy wpływu nie była odpowiednia lub wymagana dla procesu legislacyjnego.

Brak aktualizacji analizy wpływu należy zatem uznać za naruszenie zasady proporcjonalności, która jest wiążąca dla Parlamentu Europejskiego i Rady.

(¹) Dz.U. 2020, L 249, s. 17.

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Městský soud v Praze (Republika Czeska) w dniu 30 września 2021 r. – Heureka Group a.s. / Google LLC

(Sprawa C-605/21)

(2021/C 513/32)

Język postępowania: czeski

Sąd odsyłający

Městský soud v Praze

Strony w postępowaniu głównym

Strona powodowa: Heureka Group a.s.

Strona pozwana: Google LLC