

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy art. 13 ust. 1 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 883/2004/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego⁽¹⁾, art. 3 ust. 1 lit. a) oraz art. 11 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE⁽²⁾ oraz art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych⁽³⁾ należy interpretować w ten sposób, że z okoliczności, iż przedsiębiorstwo uzyskało zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 1071/2009 i nr 1072/2009 zezwolenie na przewóz drogowy, a zatem musi posiadać rzeczywistą i stałą siedzibę w tym państwie członkowskim, wynika, iż na potrzeby ustalenia mającego zastosowanie systemu zabezpieczenia społecznego wykazane zostało w sposób niewzruszalny, że siedziba tego przedsiębiorstwa znajduje się w tym państwie członkowskim w rozumieniu art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 883/2004/WE, oraz że organy państwa członkowskiego miejsca zatrudnienia są tym ustaleniem związane?
- 2) Czy sąd krajowy państwa członkowskiego miejsca zatrudnienia, który ustali, że przedmiotowe zezwolenie na wykonywanie transportu drogowego zostało uzyskane w drodze oszustwa, może zignorować istnienie takiego zezwolenia, czy też, w oparciu o ustalenie popełnienia oszustwa, organy państwa członkowskiego miejsca zatrudnienia powinny najpierw zwrócić się o cofnięcie zezwolenia do organów, które zezwolenie to wydały?

⁽¹⁾ Dz.U. 2004, L 166, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. 2009, L 300, s. 51.

⁽³⁾ Dz.U. 2009, L 300, s. 72.

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Litwa) w dniu 9 listopada 2021 r. – „Gargždų geležinkelis” UAB/Lietuvos transporto saugos administracija

(Sprawa C-671/21)

(2022/C 84/30)

Język postępowania: litewski

Sąd odsyłający

Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas

Strony w postępowaniu głównym

Wnoszący odwołanie: „Gargždų geležinkelis” UAB

Inne strony postępowania: Lietuvos transporto saugos administracija

Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba

„LTG Infra” AB

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy art. 47 ust. 4 zdania pierwsze i drugie dyrektywy 2012/34/UE⁽¹⁾ należy interpretować w ten sposób, że jednoznacznie zakazują one wprowadzenia przepisów krajowych, zgodnie z którymi w przypadku przepelnionej infrastruktury przy dokonywaniu alokacji zdolności przepustowej można brać pod uwagę intensywność wykorzystania infrastruktury kolejowej? Czy dla tej oceny ma znaczenie kwestia, czy stopień wykorzystania infrastruktury kolejowej jest powiązany z rzeczywistym wykorzystaniem tej infrastruktury w przeszłości, czy też z jej planowanym wykorzystaniem w okresie obowiązywania danego rozkładu jazdy? Czy przepisy art. 45 i 46 dyrektywy 2012/34/UE, które przyznają zarządcy infrastruktury publicznej lub podmiotowi podejmującemu decyzje w sprawie zdolności przepustowej szeroki zakres uznania w zakresie koordynacji wnioskowanej zdolności przepustowej, oraz wdrożenie tych przepisów do prawa krajowego mają jakiegokolwiek znaczenie dla tej oceny? Czy dla tej oceny jakiegokolwiek znaczenie ma okoliczność, że w konkretnym przypadku stwierdzono przepelnienie infrastruktury ze względu na to, że co najmniej dwa przedsiębiorstwa kolejowe ubiegają się o zdolność przepustową w odniesieniu do przewozu tego samego towaru?

- 2) Czy przepis art. 45 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z którym „[z]arządca infrastruktury może nadać priorytet określonym usługom w ramach procesu układania rozkładu jazdy i koordynacji, ale tylko w przypadkach określonych w art. 47 i 49”, oznacza, że zarządca infrastruktury może stosować krajową zasadę priorytetu również w przypadkach, gdy nie stwierdzono przepełnienia infrastruktury? W jakim zakresie (na podstawie jakich kryteriów) zarządca infrastruktury powinien, przed uznaniem infrastruktury za przepełnioną, skoordynować zamówione trasy pociągów i konsultować się z wnioskodawcami na podstawie art. 47 [ust. 1] zdanie pierwsze dyrektywy 2012/34/UE? Czy tego rodzaju konsultacje z wnioskodawcami powinny obejmować ocenę, czy najmniej dwóch wnioskodawców złożyło konkurencyjne wnioski na przewóz tych samych ładunków (towarów)?

(¹) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. 2012 L 343, s. 32).

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Vredegerecht te Antwerpen
(Belgia) w dniu 11 listopada 2021 r. – Fluvius Antwerpen / MX**

(Sprawa C-677/21)

(2022/C 84/31)

Język postępowania: niderlandzki

Sąd odsyłający

Vredegerecht te Antwerpen

Strony w postępowaniu głównym

Strona powodowa: Fluvius Antwerpen

Strona pozwana: MX

Pytania prejudycjalne

Czy art. 2 ust. 1 lit. a) w związku z art. 14 ust. 1 dyrektywy 2006/112/WE (¹) należy interpretować w ten sposób, że bezumowny pobór energii stanowi dostawę towarów, polegającą na przeniesieniu prawa do rozporządzania rzeczą jak właściciel?

W przypadku odpowiedzi przeczącej, czy art. 14 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2006/112/WE należy interpretować w ten sposób, że bezumowny pobór energii stanowi dostawę towarów, polegającą na odpłatnym przeniesieniu prawa własności do towaru z nakazu wydanego przez organ władzy publicznej lub w jego imieniu albo z mocy prawa?

Czy art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/112/WE należy interpretować w ten sposób, że skoro Fluvius Antwerpen przysługuje rekompensata z tytułu bezumownego poboru energii, to należy uznać, że jest on podatnikiem, ponieważ bezumowny pobór energii jest wynikiem wykonywania „działalności gospodarczej”, polegającej na wykorzystywaniu, w sposób ciągły, majątku rzeczowego w celu uzyskania z tego tytułu dochodu?

Jeżeli art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/112/WE należy interpretować w ten sposób, że bezumowny pobór energii jest wynikiem działalności gospodarczej, to czy art. 13 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy 2006/112/WE należy interpretować w ten sposób, że Fluvius Antwerpen jest organem władzy publicznej, a w przypadku odpowiedzi twierdzącej na to pytanie, czy art. 13 ust. 1 akapit trzeci tej dyrektywy należy zatem interpretować w ten sposób, że bezumowny pobór energii nie stanowi wyniku działań Fluvius Antwerpen o skali na tyle niewielkiej, by mogły zostać pominięte?

(¹) Dyrektywa 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej, Dz.U. 2006, L 347, s. 1.