

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Bundesfinanzhof (Niemcy) w dniu 27 października 2010 r. — Finanzamt Hildesheim przeciwko BLC Baumarkt GmbH & Co. KG

(Sprawa C-511/10)

(2011/C 30/25)

Język postępowania: niemiecki

Sąd krajowy

Bundesfinanzhof

Strony w postępowaniu przed sądem krajowym

Strona skarżąca: Finanzamt Hildesheim

Strona pozwana: BLC Baumarkt GmbH & Co. KG

Pytanie prejudycjalne

Czy art. 17 ust. 5 akapit trzeci szóstej dyrektywy Rady 77/388/EWG z dnia 17 maja 1977 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do podatków obrotowych⁽¹⁾ należy interpretować w ten sposób, że upoważnia on państwa członkowskie do wprowadzenia dla podziału podatku naliczonego od wzniesienia budynku mieszanego użytku w pierwszej kolejności innego kryterium podziału, niż kryterium transakcji?

⁽¹⁾ Szósta dyrektywa Rady z dnia 17 maja 1977 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do podatków obrotowych — wspólny system podatku od wartości dodanej: ujednolicona podstawa wymiaru podatku (Dz.U. L 145, s. 1)

Skarga wniesiona w dniu 26 października 2010 r. — Komisja Europejska przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej

(Sprawa C-512/10)

(2011/C 30/26)

Język postępowania: polski

Strony

Strona skarżąca: Komisja Europejska (Przedstawiciele: H. Støvlbæk i K. Herrmann, pełnomocnicy)

Strona pozwana: Rzeczypospolita Polska

Żądania strony skarżącej

— stwierdzenie, że w związku z wdrożeniem pierwszego pakietu kolejowego Rzeczypospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 6 ust. 3 i załącznika II do dyrektywy Rady z 29 lipca 1991r. 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych z późniejszymi zmianami⁽¹⁾ oraz art. 4 ust.2 i art.14 ust.2 dyrektywy Parlamentu europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001r. 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa⁽²⁾; jak również na mocy art. 6 ust.2 i 3 Dyrektywy 2001/14/WE, art. 6 ust.1 Dyrektywy 2001/14/WE w związku z art. 7 ust.3 i 4 Dyrektywy 91/440/EWG z późniejszymi zmianami oraz art. 7 ust. 3 i art. 8 ust. 1 Dyrektywy 2001/14/WE;

— obciążenie Rzeczypospolitej Polskiej kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Komisja podnosi cztery zarzuty uchybienia przez Rzeczypospolitą Polskę postanowieniom pierwszego pakietu kolejowego.

Po pierwsze, zdaniem Komisji, Rzeczypospolita Polska nie przewidziała mechanizmów zapewniających niezależność decyzyjną i organizacyjną zarządcy infrastruktury pełniącego funkcje podstawowe jakim jest PLK S.A. (Polskie Linie Kolejowe, Spółka Akcyjna) od holdingu tj. zarówno spółki dominującej PKP S.A. jak i innych spółek zależnych holdingu będących przewoźnikami kolejowymi.

Po drugie, Rzeczypospolita Polska nie podjęła, zdaniem Komisji, właściwych środków — zgodnie z art. 6 ust.1, pierwszy akapit dyrektywy 2001/14/WE i art. 7 ust.3 i 4 dyrektywy 91/440/EWG — w celu zapewnienia osiągnięcia przez zarządcę infrastruktury PLK S.A. równowagi finansowej w stosownym czasie. Państwo polskie dopuszcza, aby PLK S.A. kumulowała straty do 2012 roku.

Po trzecie, zdaniem Komisji, Rzeczypospolita Polska nie przewidziała szczególnego systemu zachęt wymaganego przez art. 6 ust. 2 i 3 Dyrektywy 2001/14/WE dla PLK S.A. w celu zmniejszenia kosztów i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Po czwarte, zdaniem Komisji, Rzeczypospolita Polska nie podjęła — wbrew art. 7 ust.3 dyrektywy 2001/14/WE — należytych środków, aby opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obliczane były na podstawie kosztów bezpośrednio ponoszonych w wyniku przewozu pociągami. Ponadto, państwo polskie nie przewidziało mechanizmu kontrolnego wymaganego przez art. 8 ust.1 dyrektywy 2001/14/WE pozwalającego na sprawdzenie, czy różne segmenty rynku są w stanie wytrzymać pod względem ekonomicznym podwyższone opłaty za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 237, s. 25

⁽²⁾ Dz.U. L 75, s. 29