2. V případě kladné odpovědi na první předběžnou otázku: je v případě odepření u druhého pořizovatele částka omezena výší ztráty způsobené daňovým únikem?

3. V případě kladné odpovědi na druhou předběžnou otázku: Vypočítá se daňová ztráta

   a. porovnáním daně splatné ze zákona v řetězci poskytnutí služeb se skutečně vyměřenou daní,

   b. porovnáním daně splatné ze zákona v řetězci poskytnutí služeb se skutečně odvedenou daní nebo

   c. jakým jiným způsobem?

([1]) Směrnice Rady 2006/112/ES ze dne 28. listopadu 2006 o společném systému daně z přidané hodnoty (Úř. věst. 2006, L 347, s. 1).

Kasační opravný prostředek podaný dne 28. září 2021 Unie van Professionele Transporteurs en Logistieke Ondernemers (UPTR) proti usnesení Tribunálu (osmého senátu) ze dne 28. července 2021 ve věci T-634/20, UPTR v. Parlament a Rada

(Věc C-603/21 P)

(2021/C 513/31)

Jednací jazyk: nizozemština

Účastníci řízení

Účastnice řízení podávající kasační opravný prostředek: Unie van Professionele Transporteurs en Logistieke Ondernemers (UPTR) (zástupce: F. Vanden Bogaerde, advokát)

Další účastníci řízení: Evropský parlament, Rada Evropské unie

Návrhová žádání účastnice řízení podávající kasační opravný prostředek

Účastnice řízení podávající kasační opravný prostředek (dále jen „navrhovatelka“) navrhuje, aby Soudní dvůr:

— zaprvé: prohlásil kasační opravný prostředek za přípustný;

— zadruhé: zrušil čl. 2 bod 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EU) č. 1024/2012 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví silniční dopravy ([1]), a to na základě článku 263 konsolidovaného znění Smlouvy o fungování Evropské unie a na základě níže uvedených důvodů kasačního opravného prostředku;

— zatřetí: rozhodl o nákladech řízení.

Důvody kasačního opravného prostředku a hlavní argumenty

První důvod kasačního opravného prostředku: Přípustnost původní žaloby

Členové navrhovatelky musí požívat účinné právní ochrany. Za tímto účelem nelze v této věci zachovat úzký výklad pojmu „bezprostředního a osobního dotčení“. Vyplývá to ze zvláštního trestněprávního/sankčního kontextu, v němž členové navrhovatelky nemají subjektivní právo, takže nemají přímý přístup k soudům.

Podle tvrzení navrhovatelky lze stěží považovat za účinnou právní ochranu, pokud se členové navrhovatelky musí dostat do protiprávní situace, aby se pak stali závislými na kontrolních instancích, které musí mít možnost stíhat nebo sankcionovat, aniž jsou k tomu povinné. Navíc není zaručena účinná právní ochrana, jelikož vnitrostátní soud není vždy nucen předložit žádost o rozhodnutí o předběžné otázce Soudnímu dvoru.

Druhý důvod kasačního opravného prostředku: Porušení vnitřního trhu

Cílem čl. 3 odst. 3 Smlouvy o Evropské unii je vytvoření vnitřního trhu. Tento evropský vnitřní trh je vytvořen mimo jiné prostřednictvím zásady svobodného poskytování služeb.

Volný pohyb služeb v odvětví dopravy je upraven pravidly obsaženými v hlavě VI Smlouvy o fungování Evropské unie.

Důsledkem toho musí být v oblasti silniční dopravy a zvláště kabotáže dosažení postupné liberalizace.

Této liberalizace na trhu dopravy bylo z historického hlediska také skutečně dosaženo. Dosažená liberalizace trhu dopravy a zrušení omezení však byly oslabeny. Dosažená liberalizace se ještě více snížila v důsledku napadeného ustanovení, jelikož obsahuje významné omezení, které je nevýhodné především pro dopravce, kteří jsou členy navrhovatelky.

Důvody, na nichž je toto omezení skutečně založeno, jsou již zahrnuty v jiných unijních legislativních opatřeních (*Mobility Package*).

Napadené ustanovení porušuje čl. 3 odst. 3 SEU a zásadu volného pohybu služeb podle hlavy IV SFEU a musí být proto zrušeno.

Třetí důvod kasačního opravného prostředku: Porušení zásady proporcionality

Analýza dopadů týkající se návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví silniční dopravy, se uskutečnila za účelem další liberalizace kabotážní přepravy v Evropské unii.

V rámci této analýzy dopadů nebyla zohledněna žádná případná čekací doba, která byla legislativně upravena až v pozdější fázi. Lze tedy jen předpokládat, že zavedení čekací doby v délce čtyř dnů po provedení poslední kabotáže bude mít významný dopad na počet kabotáží uvnitř Evropské unie. Účinky této čekací doby však nebyly v rámci analýzy dopadů během legislativního procesu zkoumány.

Stran změny úpravy kabotáže, která vedla k silnému poklesu již dosažené úrovně liberalizace zavedením čekací doby v délce čtyř dnů po poslední kabotáži, nelze tvrdit, že se nejedná o „podstatnou“ změnu. Analýza dopadů musí být proto považována za nezbytnou pro další průběh legislativního procesu.

Evropský parlament a Rada nemohou tvrdit, že aktualizace analýzy dopadů nebyla vhodná nebo nezbytná pro legislativní proces.

Neprovedení aktualizace analýzy dopadů musí být proto považováno za porušení zásady proporcionality, kterou jsou Evropský parlament a Rada vázány.

(1) Úř. věst. 2020, L 249, s. 17.

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Městským soudem v Praze (Česká republika) dne 30. září 2021 – Heureka Group a.s. v. Google LLC

(Věc C-605/21)

(2021/C 513/32)

Jednací jazyk: čeština

Předkládající soud

Městský soud v Praze

Účastníci původního řízení

Žalobkyně: Heureka Group a.s.

Žalovaná: Google LLC