

Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca: Masterrind GmbH

Strona pozwana: Hauptzollamt Hamburg-Jonas

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy uregulowanie pkt 1.4 rozdziału V załącznika I do rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniającego dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 1255/97⁽¹⁾, zgodnie z którym zwierzętom należy zapewnić po 14 godzinach podróży okres odpoczynku trwający przynajmniej jedną godzinę, wystarczający w szczególności na podanie płynów oraz jeżeli jest to konieczne, na karmienie, po którym to okresie odpoczynku mogą być transponowane przez kolejne 14 godzin, należy interpretować w ten sposób, że okresy transportu mogą być również przerywane okresem odpoczynku, który trwa dłużej niż godzinę, lub kilkoma okresami odpoczynku, z których jeden trwa przynajmniej godzinę?
- 2) Czy agencja płatnicza państwa członkowskiego jest związana adnotacją urzędowego lekarza weterynarii w miejscu wywozu zgodnie z art. 2 ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 817/2010 z dnia 16 września 2010 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 1234/2007 w odniesieniu do wymagań dotyczących przyznania refundacji wywozowych związanych z dobrostanem żywego bydła w czasie transportu⁽²⁾ z tym skutkiem, że zgodność z prawem odmowy udzielenia adnotacji może być skontrolowana jedynie przez organ, który odpowiada za działania granicznego lekarza weterynarii, czy też adnotacja urzędowego lekarza weterynarii stanowi jedynie zwykłą urzędową czynność proceduralną, która może zostać podważona wyłącznie w ramach przysługujących środków zaskarżenia przeciwko decyzji agencji płatniczej?

⁽¹⁾ Dz.U. L 3, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 245, s. 16.

Skarga wniesiona w dniu 30 października 2014 r. – Komisja Europejska przeciwko Republice Federalnej Niemiec

(Sprawa C-482/14)

(2015/C 016/27)

Język postępowania: niemiecki

Strony

Strona skarżąca: Komisja Europejska (przedstawiciele: W. Mölls, J. Hottiaux i T. Maxian Rusche, pełnomocnicy)

Strona pozwana: Republika Federalna Niemiec

Żądania strony skarżącej

1. Republika Federalna Niemiec naruszyła swoje zobowiązania z art. 6 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE⁽¹⁾ (art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440/EWG) w ten sposób, że dopuściła, aby fundusze publiczne, które zostały wypłacone dla działalności gospodarczej związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, mogły być przenoszone na świadczenie usług przewozowych.
2. Republika Federalna Niemiec naruszyła swoje zobowiązania z art. 6 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE (art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440/EWG) w ten sposób, że nie zapewniła, poprzez typ rachunkowości, możliwości monitorowania przestrzegania zakazu przenoszenia funduszy publicznych wypłacanych dla działalności gospodarczej związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową na świadczenie usług przewozowych.

3. Republika Federalna Niemiec naruszyła swoje zobowiązania z art. 31 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE (art. 7 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE) w ten sposób, że nie zapewniła możliwości wykorzystywania opłaty za użytkowanie infrastruktury tylko do finansowania działalności gospodarczej zarządcy infrastruktury.
4. Republika Federalna Niemiec naruszyła swoje zobowiązania z art. 6 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE (art. 9 ust. 4 dyrektywy 91/440/EWG) oraz z art. 6 ust. 1 w związku z pkt 5 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 ⁽²⁾ w ten sposób, że nie zapewniła oddzielnego wykazania funduszy publicznych na świadczenie publicznych przewozów pasażerskich w odpowiednich zestawieniach rachunkowych.
5. Obciążenie Republiki Federalnej Niemiec kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Na poparcie swojej skargi skarżąca podnosi następujące argumenty:

Niemcy dopuszczają, aby koncern Deutsche Bahn dzięki porozumieniom o podziale zysku mógł wykorzystywać dochody zarządcy infrastruktury kolejowej w formie opłat za infrastrukturę i funduszy publicznych na inne cele niż zarządzanie infrastrukturą. Środki te mogą być mianowicie wykorzystywane na cele usług przewozowych. Jest to niezgodne z art. 6 ust. 1 i art. 31 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE.

Ponadto rachunkowość zarządców infrastruktury nie pozwala na monitorowanie zakazu przenoszenia funduszy publicznych na usługi przewozowe. Niemcy dopuszczają to, co jest sprzeczne z art. 6 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE.

Wreszcie Niemcy nie zapewniają oddzielnego wykazania środków publicznych na świadczenie publicznych przewozów pasażerskich w odpowiednich zestawieniach rachunkowych. Jest to sprzeczne z art. 6 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE oraz z art. 6 ust. 1 w związku z pkt 5 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

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

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, Dz.U. L 315, s. 1.

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Hanseatisches
Oberlandesgericht Hamburg (Niemcy) w dniu 4 listopada 2014 r. – postępowanie karne przeciwko
Piotrowi Kossowskiemu**

(Sprawa C-486/14)

(2015/C 016/28)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg

Strony w postępowaniu głównym

Piotr Kossowski

Inny uczestnik: Generalstaatsanwaltschaft Hamburg