

- 2) Czy art. 67 ust. 2 TFUE, a także art. 20 i 21 rozporządzenia nr 562/2006 ustanawiającego wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeksu granicznego Schengen) czy też inne przepisy unijne należy interpretować w taki sposób, że sprzeczny jest z nimi taki przepis krajowy, który, w sytuacji, gdy nie doszło do przewidzianego w art. 23 i nast. kodeksu granicznego Schengen tymczasowego przywrócenia kontroli granicznej na granicach wewnętrznych, przyznaje organom policyjnym danego kraju – w celu zapobiegania nielegalnemu wjazdowi na terytorium tego państwa i udaremniania go – uprawnienie do dokonywania w pociągach i na urządzeniach kolei tego kraju krótkoterminowych zatrzymań i przeszuchań, domagania się przedstawienia dokumentów poświadczających tożsamość czy też upoważniających do przekroczenia granicy, którymi legitymuje się dana osoba, a także – dokonywania kontroli wzrokowej przewożonych przez nią przedmiotów, jeśli istotne informacje o okolicznościach faktycznych czy też doświadczenia straży granicznej pozwalają domniemywać, że te pociągi czy też urządzenia kolejowe są wykorzystywane do nielegalnego wjazdu dokonywanego z terytorium państwa, które jest stroną Konwencji Wykonawczej do Układu z Schengen z dnia 14 czerwca 1985 r.?

- ⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) (Dz.U. L 105, s. 1)
- ⁽²⁾ Konwencja Wykonawcza do układu z Schengen z dnia 14 czerwca 1985 roku między Rządami Państw Unii Gospodarczej Beneluksu, Republiki Federalnej Niemiec oraz Republiki Francuskiej w sprawie stopniowego znoszenia kontroli na wspólnych granicach z dnia 19 czerwca 1990 r. (Dz.U. 2000 L 239, s. 19, Polskie wydanie specjalne: Rozdział 19 Tom 002 s. 9–52)

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa – CAAD) (Portugalia) w dniu 18 stycznia 2016 r. – Santogal M-Comércio e Reparação de Automóveis Lda/Autoridade Tributária e Aduaneira

(Sprawa C-26/16)

(2016/C 136/14)

Język postępowania: portugalski

Sąd odsyłający

Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa – CAAD)

Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca: Santogal M-Comércio e Reparação de Automóveis Lda

Strona pozwana: Autoridade Tributária e Aduaneira

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy art. 138 ust. 2 lit. a) dyrektywy Rady 2006/112/WE ⁽¹⁾ z dnia 28 listopada 2006 r. stoi na przeszkodzie temu, by przepisy krajowe [art. 1 lit. e) i art. 14 lit. b) systemu podatkowego VAT w transakcjach wewnątrzspółnotowych] wymagały dla uznania zwolnienia z podatku VAT dotyczącego dokonywanej odpłatnie dostawy nowych środków transportu, transportowanych przez nabywcę z terytorium krajowego do innego państwa członkowskiego, by nabywca miał siedzibę lub miejsce zamieszkania w tamtym państwie członkowskim?
- 2) Czy art. 138 ust. 2 lit. a) dyrektywy Rady 2006/112/WE stoi na przeszkodzie odmowie przyznania zwolnienia w państwie członkowskim, z którego wyjechał transport, w sytuacji gdy nabyty środek transportu został przetransportowany do Hiszpanii, gdzie otrzymał rejestrację turystyczną o charakterze tymczasowym, objętą zasadami opodatkowania określonymi w art. 8–11, 13 i 15 hiszpańskiego Real Decreto nr 1571/1993 z dnia 10 września?

- 3) Czy art. 138 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2006/112/WE stoi na przeszkodzie wymaganiu zapłaty podatku VAT od dostawcy nowego środka transportu, w sytuacji gdy nie zostało wykazane, czy rejestracja turystyczna dobiegła końca na jeden ze sposobów określonych w art. 11 i 15 hiszpańskiego Real Decreto nr 1571/1993 z dnia 10 września, ani czy podatek VAT został lub będzie zapłacony w następstwie końca ważności tej rejestracji?
- 4) Czy art. 138 ust. 2 lit. a) dyrektywy Rady 2006/112/WE oraz zasady pewności prawa, proporcjonalności i ochrony uzasadnionych oczekiwań stoją na przeszkodzie wymaganiu zapłaty podatku VAT od dostawcy nowego środka transportu wysłanego do innego państwa członkowskiego, w sytuacji gdy:
- nabywca przed wysyłką poinformował dostawcę, że ma miejsce zamieszkania w państwie członkowskim przeznaczenia i okazał mu dokument poświadczający, że został mu przyznany w tym państwie członkowskim numer identyfikacyjny cudzoziemca, w którym wskazano miejsce zamieszkania w tym państwie członkowskim, inne niż to, które on sam twierdził, że ma;
 - nabywca przedstawił w późniejszym czasie dostawcy dokumenty poświadczające, że nabyty środek transportu został poddany przeglądowi technicznemu w państwie członkowskim przeznaczenia i otrzymał tam rejestrację turystyczną;
 - nie wykazano, że dostawca współdziałał z nabywcą w celu uniknięcia zapłaty podatku VAT;
 - organy celne nie zgłaszały żadnych zastrzeżeń wobec anulowania deklaracji celnej pojazdu na podstawie dokumentów znajdujących się w posiadaniu dostawcy?

⁽¹⁾ Dz.U. L 347, s. 1.

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landgericht Stralsund (Niemcy) w dniu 18 stycznia 2016 r. – HanseYachts AG/Port D’Hiver Yachting SARL, Société Maritime Côte D’Azur, Compagnie Generali IARD SA

(Sprawa C-29/16)

(2016/C 136/15)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Landgericht Stralsund

Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca: HanseYachts AG

Strona pozwana: Port D’Hiver Yachting SARL, Société Maritime Côte D’Azur, Compagnie Generali IARD SA

Pytania prejudycjalne

Jeżeli prawo procesowe państwa członkowskiego przewiduje samodzielne postępowanie dowodowe, w którym na zarządzenie sądu zasięgana jest opinia biegłego (tutaj: expertise judiciaire prawa francuskiego), i jeżeli w tym państwie prowadzone jest takie postępowanie, i następnie w tym samym państwie członkowskim wszczynane jest postępowanie sporne między tymi samymi stronami opierające się na wynikach samodzielnego postępowania dowodowego: