

- 2) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze, czy ten sam artykuł stoi na przeszkodzie temu, by poręczyciel użytkownika usług płatniczych powoływał się, w oparciu o te same okoliczności faktyczne, na odpowiedzialność cywilną na podstawie prawa powszechnego dostawcy usług płatniczych, korzystającego z poręczenia, w celu zakwestionowania kwoty zabezpieczonego długu?

(¹) Dz.U. 2007, L 319, s. 1.

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Cour de cassation (Francja)
w dniu 24 lipca 2020 r. – Bank Sepah / Overseas Financial Limited, Oaktree Finance Limited**

(Sprawa C-340/20)

(2020/C 339/05)

Język postępowania: francuski

Sąd odsyłający

Cour de cassation

Strony w postępowaniu głównym

Strona wnosząca kasację: Bank Sepah

Druga strona postępowania kasacyjnego: Overseas Financial Limited, Oaktree Finance Limited

Pozostali uczestnicy postępowania: Procureur général près la Cour de cassation

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy art. 1 lit. h) i j) oraz art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 423/2007 (¹), art. 1 lit. i) i h) oraz art. 16 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 961/2010 (²), a także art. 1 lit. k) i j) oraz art. 23 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 267/2012 (³) należy interpretować w ten sposób, że stoją one na przeszkodzie zastosowaniu wobec zamrożonych aktywów, bez uprzedniego uzyskania zezwolenia właściwego organu krajowego, środka, który nie wywołuje skutku w postaci wstąpienia wierzyciela w prawa i obowiązki dłużnika, takim jak zabezpieczenie sądowe lub zajęcie zabezpieczające, przewidziane we francuskim kodeksie cywilnego postępowania egzekucyjnego?
- 2) Czy dla udzielenia odpowiedzi na pytanie pierwsze ma znaczenie okoliczność, że podstawa wierzytelności podlegającej odzyskaniu od osoby lub podmiotu, którego aktywa zostały zamrożone, nie jest związana z irańskimi programami jądrowym i pocisków balistycznych, a zaistniała przed przyjęciem rezolucji Rady Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych nr 1737 (2006) z dnia 23 grudnia 2006 r.?

(¹) Rozporządzenie Rady (WE) nr 423/2007 z dnia 19 kwietnia 2007 r. dotyczące środków ograniczających wobec Iranu (Dz.U. 2007, L 103, s. 1).

(²) Rozporządzenie Rady (UE) nr 961/2010 z dnia 25 października 2010 r. w sprawie środków ograniczających wobec Iranu i uchylające rozporządzenie (WE) nr 423/2007 (Dz.U. 2010, L 281, s. 1).

(³) Rozporządzenie Rady (UE) nr 267/2012 z dnia 23 marca 2012 r. w sprawie środków ograniczających wobec Iranu i uchylające rozporządzenie (UE) nr 961/2010 (Dz.U. 2012, L 88, s. 1).

Skarga wniesiona w dniu 24 lipca 2020 r. – Komisja Europejska / Republika Włoska

(Sprawa C-341/20)

(2020/C 339/06)

Język postępowania: włoski

Strony

Strona skarżąca: Komisja Europejska (przedstawiciele: F. Moro, A. Armenia, pełnomocnicy)

Strona pozwana: Republika Włoska

Żądania strony skarżącej

- Komisja wnosi do Trybunału o stwierdzenie, że Republika Włoska, przyznając zwolnienie z podatku akcyzowego od paliw silnikowych wykorzystywanych przez jednostki pływające prywatnej żeglugi niehandlowej wyłącznie jeżeli jednostki te są przedmiotem umowy czarterowej, niezależnie od rzeczywistego ich wykorzystania, uchybiła zobowiązaniom wynikającym z art. 14 ust. 1 lit. c) dyrektywy 2003/96/WE⁽¹⁾.
- Komisja wnosi ponadto o obciążenie Republiki Włoskiej kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

1. Artykuł 14 ust. 1 lit. c) dyrektywy Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej przewiduje, że państwa członkowskie zwalniają od podatku produkty energetyczne dostarczane w celu zastosowania jako paliwo do celów żeglugi na wodach terytorialnych Unii (włącznie z połowami), z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej. Z definicji prywatnej żeglugi handlowej zawartej w cytowanym przepisie wynika, że zwolnienie jest zastrzeżone dla rekreacyjnych jednostek pływających wykorzystywanych do odpłatnego świadczenia usług w celach handlowych. Zachowuje to ważność zarówno wówczas gdy użytkownikiem jednostki pływającej jest jej właściciel jak też gdy jest nim najemca lub podmiot czarterujący.
2. Pojęcie użytkownika zostało wyjaśnione w wyroku Trybunału Sprawiedliwości z dnia 21 grudnia 2011 r., Haltergemeinschaft, C-250/10⁽²⁾, zgodnie z którym w ramach najmu lub czarteru do celów przyznania lub odmowy odnośnego zwolnienia użytkownikiem, którego należy brać pod uwagę jest najemca lub podmiot czarterujący a nie wynajmujący lub oddający w czarter. Z wyroku tego wynika także, że aby skorzystać ze zwolnienia nie wystarcza, aby czarter był uznany jako taki za działalność gospodarczą oddającego w czarter, gdyż istotne jest zbadanie, w jaki sposób wykorzystuje jednostkę pływającą podmiot czarterujący. A zatem istotne są końcowy użytkownik i ostateczne wykorzystanie jednostki pływającej, a wykorzystanie to musi służyć „bezpośrednio do odpłatnego świadczenia usług”, aby możliwe było skorzystanie z prawa do zwolnienia, jak przypomniał Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 13 lipca 2017 r., Vakarų Baltijos laivų statykla, C-151/16⁽³⁾.
3. Do celów zastosowania odnośnego zwolnienia konieczne jest zatem dokonanie analizy w każdym poszczególnym przypadku jakie jest rzeczywiste wykorzystanie rekreacyjnej jednostki pływającej.
4. Tymczasem z analizy włoskich uregulowań, które wdrażają odnośne zwolnienie jak i z odpowiedzi na wezwanie do usunięcia uchybienia i na uzasadnioną opinię wynika, że odmowa zwolnienia lub jego przyznanie następują niezależnie od rzeczywistego wykorzystania jednostki pływającej.
5. W niniejszej skardze Komisja uznaje, że we Włoszech zastosowanie odnośnego zwolnienia jest sprzeczne z art. 14 ust. 1 lit. c) dyrektywy 2003/96/WE.
6. Komisja podnosi w szczególności, że włoskie organy podatkowe do celów przyznania zwolnienia lub jego odmowy nie dokonują w każdym poszczególnym przypadku oceny sposobu, w jaki jest rzeczywiście wykorzystywana jednostka pływająca. Włoskie organy twierdzą w istocie, że taka ocena jest dokonywana z uwzględnieniem elementów uregulowań sektorowych, mających wyłączenie na celu ułatwienie tej oceny, takich jak fakt, że żegluga odbywa się w ramach typowej umowy czarteru czy też umowy najmu lub czarteru doraźnego. Włoskie organy twierdzą jednak, że w przypadku czarteru zwolnienie powinno być przyznane podmiotom gospodarczym świadczącym usługi żeglugi morskiej, a należy go odmówić podmiotom dokonującym najmu i doraźnego czarteru. Stwierdzając, że przyznanie zwolnienia lub jego odmowa powinny następować na podstawie rodzaju zawartej umowy, a zatem in abstracto, włoskie organy potwierdzają, że nie badają in concreto, czy zwolnienie zostało przyznane temu, kto ma do tego prawo, a odmówione podmiotowi, któremu takie prawo nie przysługuje.
7. Z wyjątkiem czarteru, w przypadku najmu i doraźnego czarteru wyłączona jest zatem jakkolwiek możliwość przyznania zwolnienia, także wówczas gdy w rzeczywistości jednostka pływająca może być wykorzystane przez użytkownika końcowego bezpośrednio do odpłatnego świadczenia usług, a bez znaczenia pozostaje w tym względzie to, że wynajmujący lub oddający w doraźny czarter ma sam zamiar prowadzić działalność żeglugową. Doraźny czarter nie jest we włoskim porządku prawnym uznawany w istocie za możliwe wykorzystanie jednostki pływającej w celach handlowych.

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (Dz.U. 2003, L 283, s. 51).

⁽²⁾ EU:C:2011:862, pkt 22.

⁽³⁾ EU:C:2017:537, pkt 29 i 30.