

2) Czy podatek akcyzowy, taki jak sporny podatek akcyzowy w przedmiotowej sprawie zawisłej przed Wojewódzkim Sądem Administracyjnym w Białymstoku, który opodatkowuje każdą sprzedaż samochodu osobowego przed pierwszą jego rejestracją na terytorium kraju, sprzeciwia się przepisowi art. 90 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, wyrażającemu zakaz dyskryminacji lub protekcyjnego stosowania krajowego systemu podatkowego w stosunku do podobnych produktów krajowych, w sytuacji kiedy podatkiem takim nie jest obciążona sprzedaż samochodów używanych zarejestrowanych wcześniej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej?

W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie drugie:

3. Czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) 261/2004 powinien być interpretowany w ten sposób, że awaria techniczna samolotu i związana z nią zmiana planu lotów stanowią nadzwyczajne okoliczności (których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków)?

(¹) Dz.U. L 46 str. 1.

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Handelsgericht Wien (Austria) w dniu 18 września 2007 r. — Stefan Böck i Cornelia Lepuschitz przeciwko Air France SA

(Sprawa C-432/07)

(2007/C 283/37)

Język postępowania: niemiecki

Sąd krajowy

Handelsgericht Wien

Strony w postępowaniu przed sądem krajowym

Strona skarżąca: Stefan Böck i Cornelia Lepuschitz

Strona pozwana: Air France SA

Pytania prejudycjalne

1. Czy art. 5 w związku z art. 2 lit. l) i art. 6 rozporządzenia (WE) 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (¹) należy interpretować w ten sposób, iż opóźnienie odlotu o 22 godziny stanowi „opóźnienie” w rozumieniu art. 6?
2. Czy art. 2 lit. l) rozporządzenia (WE) 261/2004 powinien być interpretowany w ten sposób, że przypadki, gdy pasażerowie odbywają lot w znacząco późniejszym czasie (22 godziny) i jest to lot o rozszerzonym numerze lotu (pierwotny numer lotu uzupełniony o „A”), przy czym uczestnikami lotu jest jedynie część, mimo iż znaczna, pasażerów posiadających pierwotnie rezerwację oraz dodatkowi pasażerowie nieposiadający pierwotnie rezerwacji, nie stanowią „opóźnienia” lecz „odwołania”?

Skarga wniesiona w dniu 19 września 2007 r. — Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Królestwu Szwecji

(Sprawa C-438/07)

(2007/C 283/38)

Język postępowania: szwedzki

Strony

Strona skarżąca: Komisja Wspólnot Europejskich (przedstawiciele: L. Parpala, M. Patakia, i S. Pardo Quintillán)

Strona pozwana: Królestwo Szwecji

Żądania strony skarżącej

Komisja Wspólnot Europejskich wnosi do Trybunału o:

- stwierdzenie, że strona pozwana naruszyła art. 5 ust. 2, 3 i 5 dyrektywy Rady 91/271/EWG (¹) z dnia 21 maja 1991 r. dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych, zmienionej dyrektywą Komisji 98/15/WE z dnia 27 lutego 1998 r. (²). Uchybienie polega na tym, że Królestwo Szwecji nie podjęło w dniu 31 grudnia 1998 r. działań koniecznych, aby wszystkie zrzuty pochodzące z oczyszczalni ścieków komunalnych aglomeracji o równoważnej liczbie mieszkańców wynoszącej ponad 10 000, bezpośrednio odprowadzane na obszary wrażliwe lub do zlewni hydrograficznych, spełniały wymogi przewidziane w załączniku 1 do dyrektywy 91/271/EWG.
- obciążenie Królestwa Szwecji kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

W 1994 r. Szwecja dokonała klasyfikacji wszystkich swych wód w obszarach wrażliwych. W 1998 r. i w 2000 r. Szwecja potwierdziła Komisji Wspólnot Europejskich (zwanej dalej „Komisją”) tę klasyfikację i poinformowała, że jako kryterium zastosowała eutrofizację, i że są to te ilości wody, które określają rodzaj koniecznego trzeciego oczyszczania.