

Demande de décision préjudicielle présentée par le Bundesfinanzhof (Allemagne) le 27 octobre 2010 — Finanzamt Hildesheim/BLC Baumarkt GmbH & Co. KG

(Affaire C-511/10)

(2011/C 30/25)

Langue de procédure: l'allemand

Juridiction de renvoi

Bundesfinanzhof (Allemagne).

Parties dans la procédure au principal

Partie requérante: Finanzamt Hildesheim.

Partie défenderesse: BLC Baumarkt GmbH & Co. KG.

Questions préjudicielles

- 1) L'article 17, paragraphe 5, alinéa 3, de la Sixième directive 77/388/CEE du Conseil, du 17 mai 1977, en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires ⁽¹⁾, doit-il être interprété en ce sens que cette disposition autorise les États membres à privilégier, pour la répartition de la TVA due en amont pour la construction d'un immeuble d'utilisation mixte, une formule de répartition différente de la répartition des chiffres d'affaire?

⁽¹⁾ Sixième directive 77/388/CEE du Conseil, du 17 mai 1977, en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires — Système commun de taxe sur la valeur ajoutée: assiette uniforme (JO L 145, p. 1).

Recours introduit le 26 octobre 2010 — Commission européenne/République de Pologne

(Affaire C-512/10)

(2011/C 30/26)

Langue de procédure: le polonais

Parties

Partie requérante: Commission européenne (représentants: H. Støvlbæk et K. Herrmann, agents)

Partie défenderesse: République de Pologne

Conclusions

— constater que la République de Pologne, dans le cadre de la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire, a manqué aux obligations qui lui incombent aux termes de l'article 6, para-

graphe 3, et de l'annexe II de la directive 91/440/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires telle que modifiée ⁽¹⁾ et des articles 4, paragraphe 2, et 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 février 2001, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ⁽²⁾, ainsi que des articles 6, paragraphes 2 et 3, de la directive 2001/14/CE, 6, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE en combinaison avec l'article 7, paragraphes 3 et 4, de la directive 91/440/CEE telle que modifiée et des articles 7, paragraphe 3, et 8, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE;

— condamner la République de Pologne aux dépens.

Moyens et principaux arguments

La Commission invoque quatre motifs de manquement par la République de Pologne aux obligations du premier paquet ferroviaire.

Premièrement, selon la Commission, la République de Pologne n'a pas prévu de mécanismes assurant l'indépendance décisionnelle et organisationnelle du gestionnaire de l'infrastructure exerçant des fonctions essentielles comme la PLK S.A. (Polskie Linie Kolejowe, société anonyme) vis-à-vis de la société holding, c'est-à-dire tant de la société mère PKP S.A. que d'autres sociétés de transport ferroviaire filiales de la holding.

Deuxièmement, selon la Commission, la République de Pologne n'a pas pris les mesures appropriées — conformément à l'article 6, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive 2001/14/CE et à l'article 7, paragraphes 3 et 4, de la directive 91/440/CEE — en vue d'assurer la réalisation par rapport à une période raisonnable d'un équilibre financier par le gestionnaire de l'infrastructure PLK S.A.. L'État polonais autorise PLK S.A. à cumuler des pertes jusqu'en 2012.

Troisièmement, selon la Commission, la République de Pologne n'a pas prévu le régime spécial d'incitation exigé par l'article 6, paragraphes 2 et 3, de la directive 2001/14/CE pour la société PLK S.A. en vue de réduire les coûts et la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Quatrièmement, selon la Commission, la République de Pologne n'a pas pris — en dépit de l'article 7, paragraphe 3, de la directive 2001/14/CE — les mesures requises afin d'assurer que les redevances perçues pour l'accès minimal à l'infrastructure ferroviaire soient calculées sur la base des coûts directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire. En outre, la République de Pologne n'a pas prévu le mécanisme de contrôle exigé par l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE, permettant de vérifier si les différents segments du marché sont en mesure de supporter économiquement les redevances pour l'accès à l'infrastructure ferroviaire et son utilisation.

⁽¹⁾ JO L 237, p. 25.

⁽²⁾ JO L 75, p. 29.