

**Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal
Bundesfinanzhof (Germania) l'11 febbraio 2010 —
Systeme Helmholtz GmbH/Hauptzollamt Nürnberg**

(Causa C-79/10)

(2010/C 113/35)

Lingua processuale: il tedesco

Giudice del rinvio

Bundesfinanzhofs

Parti

Ricorrente in primo grado: Systeme Helmholtz GmbH

Resistente in primo grado: Hauptzollamt Nürnberg

Questioni pregiudiziali

- 1) Se l'art. 14, n. 1, lett. b), prima frase, della direttiva del Consiglio 27 ottobre 2003, 2003/96/CE, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità⁽¹⁾, sia da interpretare nel senso che l'esclusione dell'aviazione privata da diporto dalle agevolazioni fiscali significhi che l'esenzione fiscale per prodotti energetici utilizzabili come carburanti nel trasporto aereo debba essere concessa solo alle imprese di trasporto aereo oppure se l'esenzione debba essere estesa a tutti i carburanti impiegati nel trasporto aereo, nella misura in cui l'impiego dell'aeromobile sia destinato a scopi commerciali.
- 2) Se l'art. 15, n. 1, lett. j), della direttiva del Consiglio 27 ottobre 2003, 2003/96/CE, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, sia da interpretare nel senso che la disposizione comprenda anche i carburanti necessari ad un aeromobile per il volo verso e di ritorno dalle officine ovvero se l'agevolazione sussista solo per le imprese il cui effettivo oggetto sociale consista nella fabbricazione, nello sviluppo, nel controllo o nella manutenzione di aeromobili.
- 3) Se l'art. 11, n. 3, della direttiva del Consiglio 27 ottobre 2003, 2003/96/CE, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, sia

da interpretare nel senso che, nel caso in cui un aeromobile utilizzato per scopi sia privati sia commerciali venga impiegato in voli di manutenzione o di addestramento, per il carburante usato in tali voli, debba essere concessa, ai sensi dell'art. 14, n. 1, lett. b), della direttiva del Consiglio 27 ottobre 2003, 2003/96/CE, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, un'esenzione proporzionale relativa all'uso commerciale.

- 4) In caso di soluzione negativa della questione sub 3): se dall'inapplicabilità dell'art. 11, n. 3, della direttiva del Consiglio 27 ottobre 2003, 2003/96/CE, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, possa dedursi, nell'ambito del successivo art. 14, n. 1, lett. b), che nessuna esenzione fiscale possa essere concessa in caso di utilizzazione mista di un aeromobile per scopi privati e commerciali.
- 5) In caso di soluzione affermativa della questione sub 3) o di equivalenti effetti giuridici derivanti da altra disposizione della direttiva del Consiglio 27 ottobre 2003, 2003/96/CE, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità: quali criteri e quale periodo di riferimento siano alla base della determinazione della quota rispettivamente utilizzata ai sensi dell'art. 11, n. 3, della direttiva del Consiglio 27 ottobre 2003, 2003/96/CE, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, nel caso di voli di manutenzione e di addestramento.

⁽¹⁾ GU L 283, pag. 51.

Ricorso proposto l'11 febbraio 2010 — Commissione europea/Irlanda

(Causa C-82/10)

(2010/C 113/36)

Lingua processuale: l'inglese

Parti

Ricorrente: Commissione europea (rappresentante: N. Yerrell, agente)

Convenuta: Irlanda

Conclusioni della ricorrente

— Dichiarare che la Repubblica d'Irlanda, non avendo applicato integralmente la normativa dell'Unione europea sulle assicurazioni a tutte le compagnie di assicurazioni in modo non discriminatorio, è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti, segnatamente, in forza degli artt. 6, 8, 9, 13, 15, 16 e 17 della direttiva del Consiglio 24 luglio 1973, 73/239/CEE recante coordinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative in materia di accesso e di esercizio dell'assicurazione diretta diversa dell'assicurazione sulla vita, come successivamente modificata, e degli artt. 22 e 23 della direttiva del Consiglio 92/49/CEE che coordina le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative riguardanti l'assicurazione diretta diversa dell'assicurazione sulla vita e che modifica le direttive 73/239/CEE e 88/357/CEE; e

— condannare l'Irlanda alle spese.

Motivi e principali argomenti

La Commissione ritiene che i) il Voluntary Health Insurance Board (Consiglio di assicurazione privata di malattia; in prosieguo: il «VHI») non poteva legittimamente continuare a beneficiare di un'esenzione ai sensi dell'art. 4 della direttiva 73/239/CEE a partire dalla prima modifica delle sue competenze in forza dell'entrata in vigore dell'Voluntary Health Insurance (Amendment) Act 1996 (legge recante modifica dell'assicurazione malattia volontaria del 1996), e ii) a partire da questa data soggiace interamente alle prescrizioni della normativa dell'Unione europea sulle assicurazioni, in particolare comprese quelle riguardanti l'autorizzazione, la vigilanza finanziaria, l'adozione di disposizioni tecniche e il margine di solvibilità, tra cui il fondo di garanzia.

Il VHI prosegue attualmente tutte le sue operazioni senza avere ottenuto l'autorizzazione dell'organo di regolamentazione finanziaria irlandese e senza essersi conformato, tra l'altro, alle necessarie prescrizioni in materia di solvibilità.

Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Juzgado de lo Mercantil de Pontevedra (Spagna) l'11 febbraio 2010
— Aurora Sousa Rodríguez e a./Air France S.A.

(Causa C-83/10)

(2010/C 113/37)

Lingua processuale: lo spagnolo

Giudice del rinvio

Juzgado de lo Mercantil de Pontevedra

Parti

Ricorrenti: Aurora Sousa Rodríguez, Yago López Sousa, Rodrigo Puga Lueiro, Luis Rodríguez González, María del Mar Pato Barreiro, Manuel López Alonso, Yaiza Pato Rodríguez

Convenuta: Air France S.A.

Questioni pregiudiziali

- 1) Se la nozione di «cancellazione del volo» definita all'art. 2, lett. l), del regolamento 261/2004/CE⁽¹⁾ debba essere interpretata nel senso che si riferisce esclusivamente alla mancata partenza del volo nei termini originariamente previsti o se, invece, possa comprendere anche qualunque circostanza in cui il volo sul quale è stato prenotato un posto, pur essendo partito, non giunga al luogo di destinazione, inclusa l'ipotesi del rientro forzato all'aeroporto di origine per cause tecniche.
- 2) Se la nozione di «risarcimento supplementare» di cui all'art. 12 dello stesso regolamento debba essere interpretata nel senso che consente al giudice nazionale, in caso di cancellazione del volo, di concedere un risarcimento dei danni, inclusi i danni morali, per inadempimento del contratto di trasporto aereo, conformemente ai criteri stabiliti dalla normativa e dalla giurisprudenza nazionali in materia di responsabilità contrattuale o se, al contrario, tale risarcimento debba limitarsi alle spese sostenute dai passeggeri debitamente comprovate e non sufficientemente rimborsate dal vettore aereo, conformemente agli artt. 8 e 9 del regolamento n. 261/2004/CE, senza che tali disposizioni siano state invocate, o se, infine, tali due nozioni di risarcimento supplementare siano tra loro compatibili.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 11 febbraio 2004, n. 261, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (Testo rilevante ai fini del SEE) — Dichiarazione della Commissione (GU L 46, pag. 1).

Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Arbeitsgericht Siegburg (Germania) il 12 febbraio 2010 — Hüseyin Balaban/Zelter GmbH

(Causa C-86/10)

(2010/C 113/38)

Lingua processuale: il tedesco

Giudice del rinvio

Arbeitsgericht Siegburg