

Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Bundesfinanzhof (Germania) il 27 ottobre 2010 — Finanzamt Hildesheim/BLC Baumarkt GmbH & Co. KG

(Causa C-511/10)

(2011/C 30/25)

Lingua processuale: il tedesco

Giudice del rinvio

Bundesfinanzhof

Parti

Ricorrente: Finanzamt Hildesheim

Resistente: BLC Baumarkt GmbH & Co. KG

Questione pregiudiziale

Se l'art. 17, n. 5, terzo comma, della sesta direttiva del Consiglio 17 maggio 1977, 77/388/CEE⁽¹⁾, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari, debba essere interpretato nel senso che esso autorizzi gli Stati membri a prevedere, ai fini della ripartizione dell'imposta assolta a monte sulla costruzione di un edificio adibito ad uso promiscuo, un criterio di ripartizione diverso da quello basato sulla natura dell'operazione.

⁽¹⁾ Sesta direttiva del Consiglio 17 maggio 1977, 77/388/CEE, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari — Sistema comune di imposta sul valore aggiunto: base imponibile uniforme (GU L 145, pag. 1).

Ricorso presentato il 26 ottobre 2010 — Commissione europea/Repubblica di Polonia

(Causa C-512/10)

(2011/C 30/26)

Lingua processuale: il polacco

Parti

Ricorrente: Commissione europea (rappresentanti: H. Støvlbæk e K. Herrmann, agenti)

Convenuta: Repubblica di Polonia

Conclusioni della ricorrente

— dichiarare che, in rapporto alla trasposizione del primo pacchetto ferroviario, la Repubblica di Polonia è venuta meno agli obblighi incombenti, in forza dell'art. 6, n. 3, e dell'allegato II della direttiva del Consiglio 29 luglio 1991, 91/440/CE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie

come successivamente modificata⁽¹⁾ nonché degli artt. 4, n. 2, e 14, n. 2, della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 26 febbraio 2001, 2001/14/CE, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza⁽²⁾; nonché in forza dell'art. 6, nn. 2 e 3, della direttiva 2001/14/CE, dell'art. 6, n. 1, della direttiva 2001/14/CE in combinato disposto con gli artt. 7, nn. 3 e 4, della direttiva 91/440/CEE come successivamente modificata nonché degli artt. 7, n. 3, e 8, n. 1, della direttiva 2001/14/CE;

— condannare la Repubblica di Polonia alle spese.

Motivi e principali argomenti

La Commissione ha sollevato quattro censure di inadempimento delle disposizioni del primo pacchetto ferroviario da parte della Repubblica di Polonia.

In primo luogo, ad avviso della Commissione, la Repubblica di Polonia non ha previsto meccanismi che assicurino l'autonomia decisionale ed organizzativa del gestore dell'infrastruttura che svolge le funzioni essenziali, vale a dire la PLK S.A. (Polskie Linie Kolejowe, Spółka Akcyjna) [Ferrovie Polacche Spa], dalla holding, cioè tanto dalla società controllante PKP S.A. quanto dalle altre società, dipendenti dalla stessa holding, che siano imprese di trasporto ferroviarie.

In secondo luogo, la Repubblica di Polonia non ha posto in essere, a parere della Commissione, le modalità appropriate — ex art. 6, n. 1, primo comma, della direttiva 2001/14/CE ed art. 7, nn. 3 e 4, della direttiva 91/440/CEE — al fine di garantire il conseguimento, da parte del gestore dell'infrastruttura PLK S.A., dell'equilibrio finanziario entro un periodo ragionevole. Lo Stato polacco ammette che la PLK S.A. cumuli perdite sino al 2012.

In terzo luogo, secondo la Commissione, la Repubblica di Polonia non ha previsto, a favore della PLK S.A., un sistema dettagliato di incentivi, conformemente all'art. 6, nn. 2 e 3, della direttiva 2001/14/CE, onde ridurre i costi ed i diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

In quarto luogo, secondo l'opinione della Commissione, la Repubblica di Polonia non ha adottato — di contro all'art. 7, n. 3, della direttiva 2001/14/CE — le misure necessarie affinché i diritti per il pacchetto minimo di accesso all'infrastruttura ferroviaria fossero calcolati sulla base dei costi direttamente connessi al servizio ferroviario. Inoltre lo Stato polacco non ha previsto il meccanismo di controllo richiesto all'art. 8, n. 1, della direttiva 2001/14/CE, il quale permette di verificare se i vari segmenti del mercato siano economicamente in grado di sostenere diritti maggiorati per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria ed il suo utilizzo.

⁽¹⁾ GU L 237, pag. 25

⁽²⁾ GU L 75, pag. 29