

- 2) In caso di risposta affermativa alla questione sub 1): se l'articolo 322, lettera b), della direttiva IVA imponga, in capo al rivenditore, il diniego del diritto alla detrazione dell'imposta a monte sull'acquisto intracomunitario degli oggetti d'arte anche in assenza di una disposizione nazionale contenente analoga clausola.

(¹) GU L 347, pag. 1.

**Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Oberlandesgericht Düsseldorf (Germania) il
17 maggio 2017 — Rhein-Sieg-Kreis/Verkehrsbetrieb Hüttebräucker GmbH, BVR Busverkehr
Rheinland GmbH**

(Causa C-266/17)

(2017/C 283/25)

Lingua processuale: il tedesco

Giudice del rinvio

Oberlandesgericht Düsseldorf

Parti nel procedimento principale

Ricorrente: Rhein-Sieg-Kreis

Resistenti: Verkehrsbetrieb Hüttebräucker GmbH, BVR Busverkehr Rheinland GmbH

Questioni pregiudiziali

- 1) Se l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 (¹) sia applicabile a contratti che non costituiscono contratti che, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, primo periodo, di detto regolamento, assumono la forma di concessione di servizi quali definiti nelle direttive 2004/17/CE (²) o 2004/18/CE (³).

In caso di risposta affermativa alla prima questione:

- 2) Se il fatto che una singola autorità competente aggiudichi un contratto di servizio pubblico direttamente a un operatore interno, in conformità dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007, osti a un controllo congiunto di tale autorità con gli altri soci dell'operatore interno, allorché la facoltà di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata [articolo 2, lettere b) e c), del regolamento (CE) n. 1370/2007] è ripartita tra la singola autorità competente e un gruppo di autorità che offre servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, cosicché, per esempio, il potere di aggiudicare contratti di servizio pubblico a un operatore interno rimane in capo alla singola autorità competente, mentre la competenza tariffaria viene affidata a un consorzio di società di trasporto pubblico, comprendente oltre alla singola autorità altre autorità competenti nelle rispettive zone geografiche.
- 3) Se il fatto che una singola autorità competente aggiudichi un contratto di servizio pubblico direttamente a un operatore interno, in conformità dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007, osti a un controllo congiunto di tale autorità con gli altri soci dell'operatore interno, allorché in base allo statuto di quest'ultimo, in caso di decisioni in merito alla conclusione, alla modifica o alla cessazione di un contratto di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 ha diritto di voto unicamente il socio che aggiudichi, egli stesso, all'operatore interno un contratto di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007, o il cui proprietario diretto o indiretto aggiudichi un tale contratto.
- 4) Se l'articolo 5, paragrafo 2, secondo periodo, lettera b), del regolamento (CE) n. 1370/2007 consenta che l'operatore interno eserciti anche per conto di altre autorità competenti a livello locale, nell'ambito della rispettiva zona di competenza (comprese le linee in uscita o altri elementi secondari di tali attività che entrano nel territorio di autorità locali competenti vicine) attività di trasporto pubblico di passeggeri, allorché queste ultime non vengono assegnate nell'ambito di procedure di gara organizzate.
- 5) Se l'articolo 5, paragrafo 2, secondo periodo, lettera b), del regolamento (CE) n. 1370/2007 consenta che l'operatore interno eserciti attività di trasporto pubblico di passeggeri al di fuori del territorio di competenza dell'autorità appaltante per conto di altri enti incaricati del servizio sulla base di contratti di servizio pubblico che rientrano nell'ambito del regime transitorio di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

- 6) In quale momento debbano essere soddisfatti i requisiti posti dall'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

- ⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU 2007, L 315, pag. 1).
- ⁽²⁾ Direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali (GU L 134, pag. 1).
- ⁽³⁾ Direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi (GU L 134, pag. 114).

Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Amtsgericht Hannover (Germania) il 18 maggio 2017 — Herbert Blesgen/TUIfly GmbH

(Causa C-283/17)

(2017/C 283/26)

Lingua processuale: il tedesco

Giudice del rinvio

Amtsgericht Hannover

Parti nel procedimento principale

Ricorrente: Herbert Blesgen

Resistente: TUIfly GmbH

Questioni pregiudiziali

- 1) Se l'assenza per malattia di una parte del personale del vettore aereo operativo, parte rilevante ai fini dell'effettuazione dei voli, costituisca una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 ⁽¹⁾. In caso di risposta affermativa alla prima questione, quanto elevata debba essere la percentuale di assenteismo per riconoscere una siffatta circostanza.
- 2) In caso di risposta negativa alla prima questione, se l'assenza spontanea di una parte del personale del vettore aereo operativo, parte rilevante ai fini dell'effettuazione dei voli, in ragione di una sospensione del lavoro non legittimata dalla normativa in materia di lavoro e dai contratti collettivi («sciopero selvaggio») rappresenti una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004. In caso di risposta affermativa alla seconda questione, quanto elevata debba essere la percentuale di assenteismo per riconoscere una siffatta circostanza.
- 3) In caso di risposta affermativa alla prima o alla seconda questione, se la circostanza eccezionale debba essersi verificata proprio in relazione al volo cancellato o se il vettore aereo operativo possa predisporre un nuovo piano dei voli per considerazioni di carattere economico.
- 4) In caso di risposta affermativa alla prima o alla seconda questione, se ai fini dell'evitabilità assuma rilievo la circostanza eccezionale o le conseguenze del suo verificarsi.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, 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 (GU L 46, pag. 1).