

Verzoek om een prejudiciële beslissing ingediend door het Bundesfinanzhof (Duitsland) op 11 februari 2010 — Systeme Helmholtz GmbH/Hauptzollamt Nürnberg

(Zaak C-79/10)

(2010/C 113/35)

Procestaal: Duits

Verwijzende rechter

Bundesfinanzhof

Partijen in het hoofdgeding

Verzoekende partij: Systeme Helmholtz GmbH

Verwerende partij: Hauptzollamt Nürnberg

Prejudiciële vragen

1. Dient artikel 14, lid 1, sub b, eerste zin, van richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit ⁽¹⁾, aldus te worden uitgelegd dat de uitsluiting van de particuliere plezierluchtvaart van de belastingvrijstelling betekent dat de belastingvrijstelling voor energieproducten die worden geleverd voor gebruik als brandstof voor de luchtvaart, alleen behoort te worden verleend aan luchtvaartmaatschappijen, of dient de belastingvrijstelling te gelden voor alle in de luchtvaart gebruikte brandstoffen, voor zover het vliegtuig voor zakelijke doeleinden wordt gebruikt?
2. Dient artikel 15, lid 1, sub j, van richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit, aldus te worden uitgelegd dat de bepaling ook van toepassing is op brandstof die een vliegtuig voor het vliegen naar en van een onderhoudsbedrijf nodig heeft, of geldt de vrijstellingsmogelijkheid alleen voor ondernemingen waarvan het werkelijke bedrijfsdoel de vervaardiging, de ontwikkeling, het testen en het onderhoud van luchtvaartuigen is?
3. Dient artikel 11, lid 3, van richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energiepro-

ducten en elektriciteit aldus te worden uitgelegd, dat, wanneer een zowel privé als commercieel gebruikt vliegtuig ten behoeve van onderhouds- en instructievluchten wordt ingezet, overeenkomstig artikel 14, lid 1, sub b, van voormelde richtlijn een belastingvrijstelling naar evenredigheid van het commerciële gebruik moet gelden voor de bij deze vluchten gebruikte brandstof?

4. Indien de derde vraag ontkennend wordt beantwoord: Kan uit de niet-toepasselijkheid van artikel 11, lid 3, van richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit, in het kader van artikel 14, lid 1, sub b, van voormelde richtlijn, de conclusie worden getrokken dat bij gemengd gebruik van een vliegtuig voor privé- en commerciële doeleinden geen belastingvrijstelling voor onderhouds- en instructievluchten behoort te worden verleend?
5. Indien de derde vraag bevestigend wordt beantwoord, of eenzelfde rechtsgevolg voortvloeit uit een andere bepaling van richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit: Welke criteria en welke referentieperiode moeten dan in acht worden genomen bij de vaststelling van het evenredige aandeel van elk type gebruik in de zin van artikel 11, lid 3, van voormelde richtlijn bij wat onderhouds- en instructievluchten betreft?

⁽¹⁾ PB L 283, blz. 51.

Beroep ingesteld op 11 februari 2010 — Europese Commissie/Ierland

(Zaak C-82/10)

(2010/C 113/36)

Procestaal: Engels

Partijen

Verzoekende partij: Europese Commissie (vertegenwoordiger: N. Yerrell gemachtigde)

Verwerende partij: Ierland

Conclusies

— vaststellen dat de Republiek Ierland, door niet zonder discriminatie de verzekeringsregelingen van de Europese Unie volledig toe te passen op alle verzekeringsmaatschappijen, de verplichtingen niet is nagekomen die op haar rusten krachtens inzonderheid de artikelen 6, 8, 9, 13, 15, 16 en 17 van de Eerste richtlijn (73/239/EEG) van de Raad van 24 juli 1973 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende de toegang tot het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche, en de uitoefening daarvan, zoals vervolgens gewijzigd, en de artikelen 22 en 23 van richtlijn 92/49/EEG van de Raad van 18 juni 1992 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche, en houdende wijziging van de richtlijnen 73/239/EEG en 88/357/EEG; en

— Ierland verwijzen in de kosten.

Middelen en voornaamste argumenten

De Commissie is van mening dat i) de Voluntary Health Insurance Board (hierna: „VHI”) met ingang van de eerste wijziging van zijn bekwaamheid bij de inwerkingtreding van de Voluntary Health Insurance (Amendment) Act 1996, niet langer een vrijstelling krachtens artikel 4 van richtlijn 73/239/EEG kon genieten en ii) vanaf die datum volledig was onderworpen aan de vereisten van de verzekeringswetgeving van de Europese Unie, waaronder in het bijzonder die inzake vergunning, financieel toezicht, invoering van technische bepalingen en een solvabiliteitsmarge, waaronder een garantiefonds.

VHI werkt thans voort zonder vergunning van de Irish Financial Regulator te hebben verkregen of te hebben voldaan aan, onder meer, de noodzakelijke solvabiliteitsvereisten.

Verzoek om een prejudiciële beslissing ingediend door de Juzgado de lo Mercantil de Pontevedra (Spanje) op 11 februari 2010 — Aurora Sousa Rodríguez en anderen/Air France S.A.

(Zaak C-83/10)

(2010/C 113/37)

Procestaal: Spaans

Verwijzende rechter

Juzgado de lo Mercantil de Pontevedra

Partijen in het hoofdgeding

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

Verwerende partij: Air France S.A.

Prejudiciële vragen

1. Dient het begrip „annulering” in de zin van artikel 2, sub 1, van verordening 261/2004/EG ⁽¹⁾ aldus te worden uitgelegd, dat daarvan slechts sprake is wanneer een geplande vlucht geen doorgang vindt, of ook bij elke omstandigheid waardoor de geboekte vlucht wel is opgestegen maar niet op zijn bestemming aankomt, daaronder begrepen de gedwongen terugkeer om technische redenen naar de luchthaven van vertrek?
2. Dient het begrip „verdere compensatie” in de zin van artikel 12 van verordening 261/2004/EG aldus te worden uitgelegd, dat de nationale rechter in geval van annulering vergoeding van de schade, met inbegrip van immateriële schade, wegens niet-nakoming van de luchtvervoersovereenkomst mag toekennen overeenkomstig de in de nationale wetgeving en rechtspraak vastgestelde criteria inzake niet-contractuele aansprakelijkheid, dan wel dat die compensatie zich daarentegen moet beperken tot de door de passagiers gemaakte en naar behoren aangetoonde kosten die niet voldoende door de luchtvaartmaatschappij zijn vergoed overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 8 en 9 van verordening 261/2004/EG, zonder dat die bepalingen zijn ingeroepen, of dat, ten slotte, deze twee begrippen van verdere compensatie met elkaar verenigbaar zijn.

⁽¹⁾ van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (Voor de EER relevante tekst) — Verklaring van de Commissie

Verzoek om een prejudiciële beslissing ingediend door het Arbeitsgericht Siegburg (Duitsland) op 12 februari 2010 — Hüseyin Balaban/Zelter GmbH

(Zaak C-86/10)

(2010/C 113/38)

Procestaal: Duits

Verwijzende rechter

Arbeitsgericht Siegburg