

z dnia 11 kwietnia 1983 r., która uzależnia przyznanie prawa zaliczenia na poczet podatku fikcyjnej zaliczki na poczet podatku od dochodów kapitałowych beneficjentom przychodów w zakresie wierzytelności lub pożyczek udzielonych centrum koordynacyjnemu w rozumieniu *arrêté royal* nr 187 z dnia 30 grudnia 1982 r. w sprawie tworzenia centrów koordynacyjnych od spełnienia warunku, że prawo używania dobra materialnego finansowanego za pomocą owych wierzytelności lub pożyczek nie zostanie przyznane członkowi grupy mającemu siedzibę w innym państwie przez żadną spółkę należącą do grupy, a nie tylko przez spółkę, która nabywa dobro materialne dzięki temu finansowaniu i która używa go w Belgii do prowadzenia swej działalności zawodowej?

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Bundesgerichtshof (Niemcy) w dniu 11 stycznia 2011 r. — Air France przeciwko Heinz-Gerke Folkerts i Luz-Tereza Folkerts

(Sprawa C-11/11)

(2011/C 95/07)

Język postępowania: niemiecki

Sąd krajowy

Bundesgerichtshof

Strony w postępowaniu przed sądem krajowym

Strona skarżąca: Air France.

Strona pozwana: Heinz-Gerke Folkerts i Luz-Tereza Folkerts

Pytania prejudycjalne

1) Czy pasażer ma prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91⁽¹⁾, gdy opóźnienie odlotu nie osiąga limitów czasowych określonych w art. 6 ust. 1 rozporządzenia, ale przylot do ostatniego miejsca docelowego następuje nie wcześniej niż trzy godziny po planowym czasie przylotu?

Na wypadek, gdyby na pytanie pierwsze należało udzielić odpowiedzi przeczącej:

2) Czy dla kwestii zaistnienia opóźnienia w rozumieniu art. 6 ust. 1 rozporządzenia, w przypadku lotu składającego się z wielu lotów transferowych, decydujące są poszczególne loty transferowe, czy też odległość do ostatniego miejsca docelowego?

⁽¹⁾ Dz.U. L 46, str. 1

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Tribunal da Relação de Guimarães (Portugalia) w dniu 11 stycznia 2011 r. — Maria das Dores Meira da Silva przeciwko Zurich — Companhia de Seguros SA

(Sprawa C-13/11)

(2011/C 95/08)

Język postępowania: portugalski

Sąd krajowy

Tribunal da Relação de Guimarães.

Strony w postępowaniu przed sądem krajowym

Strona skarżąca: Maria das Dores Meira da Silva.

Strona pozwana: Zurich — Companhia de Seguros SA.

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy w wypadku drogowym, w którym uczestniczyli pojazd samochodowy i pieszy, który przechodził na drugą stronę ulicy, i w którym to wypadku pieszy doznał uszkodzenia ciała i odniósł szkodę materialną, należy uznać, że wyłączenie odszkodowania za takie szkody wówczas, gdy zdarzenie powodujące te szkody wynikało z zachowania pieszego, na podstawie art. 505 i 570 portugalskiego Código Civil, jest sprzeczne z prawem wspólnotowym, a w szczególności z art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy (72/166/EWG)⁽¹⁾, art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy (84/5/EWG)⁽²⁾ oraz art. 1 a trzeciej dyrektywy (90/232/EWG)⁽³⁾, wprowadzonym przez art. 4 piątej dyrektywy (2005/14/WE)⁽⁴⁾ (wszystkie dyrektywy dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynikającej z ruchu pojazdów samochodowych), z uwagi na orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości w zakresie okoliczności, w jakich może zostać wyłączone odszkodowanie za obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za ruch pojazdów samochodowych?
- 2) W przypadku odpowiedzi twierdzącej, to znaczy, jeżeli takie wyłączenie odszkodowania byłoby sprzeczne z prawem wspólnotowym, to czy jest zgodna z ww. dyrektywami wspólnotowymi, wykładnia rzeczonych przepisów portugalskiego prawa cywilnego, zgodnie z którą dochodzi do ograniczenia lub obniżenia owego odszkodowania z uwzględnieniem winy pieszego, z jednej strony, oraz ryzyka związanego z pojazdem samochodowym, z drugiej strony, w przyznaniu się do zaistnienia wypadku?

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (pierwsza dyrektywa) (Dz.U. L 103, s. 1).

⁽²⁾ Druga dyrektywa Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych (Dz.U. L 8, s. 17).

⁽³⁾ Trzecia dyrektywa Rady 2000/26/WE z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. L 129, s. 33).

⁽⁴⁾ Dyrektywa 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniająca dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. L 149, s. 14).