

- 2) ¿No contraviene el artículo 5/A de la Ley nacional de ejecución, como consecuencia de la cuantía de las multas que establece, la prohibición de restricciones [omissis] encubiertas de la libre circulación de capitales que se recoge en el Tratado de la Unión Europea y en el artículo 65, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea?

(¹) DO L 309, p. 9.

Petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa — CAAD) (Portugal) el 28 de mayo de 2014 — Lisboagás GDL, Sociedade Distribuidora de Gás Natural de Lisboa, S.A./Autoridade Tributária e Aduaneira

(Asunto C-256/14)

(2014/C 303/16)

Lengua de procedimiento: portugués

Órgano jurisdiccional remitente

Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa — CAAD)

Partes en el procedimiento principal

Instante: Lisboagás GDL, Sociedade Distribuidora de Gás Natural de Lisboa, S.A.

Instada: Autoridade Tributária e Aduaneira

Cuestiones prejudiciales

- 1) ¿Se opone el Derecho de la Unión Europea a que se liquide IVA con ocasión de la repercusión, sin inclusión de ningún importe adicional, por una empresa privada suministradora de infraestructuras de distribución de gas natural a una empresa adquirente de sus servicios, de los importes correspondientes a las tasas de ocupación del subsuelo que se abonen a los municipios en que se encuentren las tuberías que integran esas infraestructuras?
- 2) Dado que las entidades locales liquidan las tasas de ocupación del subsuelo en ejercicio de sus potestades de autoridad, sin inclusión de IVA, ¿se opone el Derecho de la Unión Europea a que se liquide IVA con ocasión de la repercusión de los importes correspondientes a esas tasas abonados por una empresa privada suministradora de infraestructuras de distribución de gas natural a una empresa adquirente de sus servicios?

Petición de decisión prejudicial planteada por el Rechtbank Amsterdam (Países Bajos) el 28 de mayo de 2014 — C. van der Lans/Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

(Asunto C-257/14)

(2014/C 303/17)

Lengua de procedimiento: Neerlandés

Órgano jurisdiccional remitente

Rechtbank Amsterdam

Partes en el proceso principal

Demandante: C. van der Lans

Demandada: Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

Cuestiones prejudiciales

- 1) ¿Cómo debe interpretarse el concepto «suceso» del decimocuarto considerando [del Reglamento (CE) n° 261/2004 ⁽¹⁾ del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n° 295/91]?
- 2) Las circunstancias extraordinarias a las que se refiere el mencionado considerando decimocuarto, habida cuenta del apartado 22 de la sentencia Wallentin ⁽²⁾, no coinciden con los incidentes mencionados como ejemplo en la enumeración que se encuentra en la segunda frase del considerando decimocuarto, y a los que el Tribunal de Justicia designa como acontecimientos en el apartado 22. ¿Es cierto que los acontecimientos a los que se refiere el apartado 22 antes citado no son los mismos que el suceso del considerando decimocuarto?
- 3) ¿Qué debe entenderse con el concepto de circunstancias extraordinarias que, según el apartado 23 de la sentencia Wallentin, acompañan al acontecimiento «deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo», al que se refiere el considerando decimocuarto antes mencionado, si, habida cuenta del apartado 22, las deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo no pueden constituir en sí circunstancias extraordinarias, sino que únicamente pueden dar lugar a circunstancias de esta índole?
- 4) De conformidad con el apartado 23 de la sentencia Wallentin, un problema técnico puede considerarse una «deficiencia inesperada en la seguridad del vuelo» y es, por consiguiente, un «acontecimiento» en el sentido del apartado 22 de la sentencia Wallentin. Las circunstancias que acompañan a ese acontecimiento podrán calificarse, no obstante, de extraordinarias cuando se refieran a un acontecimiento que no sea inherente al ejercicio normal de las actividades de transportista aéreo y que hubiese escapado al control efectivo de dicho transportista a causa de su naturaleza o de su origen, según el apartado 23 de la sentencia Wallentin. De conformidad con el apartado 24, resolver un problema técnico atribuible a un mantenimiento defectuoso es inherente al ejercicio normal de la actividad de la empresa de transporte aéreo. Este es el motivo por el que tales problemas técnicos no pueden constituir circunstancias extraordinarias según el apartado 25 de la sentencia Wallentin. De estos apartados parece resultar que un problema técnico que vaya ligado a «deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo» es, al mismo tiempo, un acontecimiento que puede ir acompañado de circunstancias extraordinarias y constituir en sí una circunstancia extraordinaria. ¿Cómo deben interpretarse los apartados 22 a 25 de la sentencia Wallentin para eliminar esa aparente contradicción?
- 5) La expresión «inherente al ejercicio normal de la actividad de transportista aéreo» suele interpretarse en la jurisprudencia de los tribunales inferiores como «relativo a las actividades normales del transporte aéreo» —lo que constituye además una interpretación que encaja con el término neerlandés inherente (que no es el texto auténtico de la sentencia)—, de modo que tampoco se consideran acontecimientos, en el sentido del apartado 23 de la sentencia Wallentin, por ejemplo, los choques con aves o las nubes de cenizas. Otra jurisprudencia hace hincapié en la expresión «que hubiese escapado al control efectivo de dicho transportista a causa de su naturaleza o de su origen», también en el apartado 23 de la sentencia Wallentin. ¿Debe interpretarse «inherente a» en el sentido de que únicamente están incluidos en ese concepto los acontecimientos que no escapan al control efectivo del transportista aéreo?
- 6) ¿En qué sentido debe interpretarse el apartado 26 de la sentencia Wallentin o, al menos, cómo debe interpretarse el mismo a la luz de la respuesta del Tribunal de Justicia a las cuestiones prejudiciales cuarta y quinta?
- 7) a. En caso de que se responda a la sexta cuestión prejudicial en el sentido de que los problemas técnicos que deban considerarse deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo constituyen circunstancias extraordinarias que permiten invocar el artículo 5, apartado 3, del Reglamento si resultan de un acontecimiento que no sea inherente al ejercicio de la actividad de transportista aéreo y si escapan a su control efectivo, ¿significa esto entonces que un problema técnico que surgió espontáneamente, que no sea imputable a un mantenimiento defectuoso ni haya sido descubierto tampoco durante un mantenimiento periódico (las mencionadas comprobaciones A a D y el Daily Control [...]), puede o no constituir una circunstancia extraordinaria —suponiendo que no hubiera podido descubrirse durante esas revisiones de mantenimiento periódicas— porque no es posible identificar ningún acontecimiento en el sentido del apartado 26 ni tampoco determinar, por tanto, si es inherente al ejercicio de la actividad de transportista aéreo y escapa, por consiguiente, a su control?

- b. En caso de que se responda a la sexta cuestión prejudicial en el sentido de que los problemas técnicos que deban considerarse deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo son acontecimientos a efectos del apartado 22 y de que el problema técnico hubiese surgido espontáneamente, no sea imputable a un mantenimiento defectuoso ni haya sido descubierto tampoco durante un mantenimiento periódico (las mencionadas comprobaciones A a D y el Daily Control), ¿ese problema técnico inherente o no al ejercicio de la actividad de transportista aéreo y escapa o no a su control en el sentido del apartado 26 antes citado?
- c. En caso de que se responda a la sexta cuestión prejudicial en el sentido de que los problemas técnicos que deban considerarse deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo son acontecimientos a efectos del apartado 22 y de que el problema técnico hubiese surgido espontáneamente, no sea imputable a un mantenimiento defectuoso ni haya sido descubierto tampoco durante un mantenimiento periódico (las mencionadas comprobaciones A a D y el Daily Control), ¿qué circunstancias deben acompañar entonces a ese problema técnico y cuándo deben considerarse extraordinarias esas circunstancias para que puedan invocarse en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento?
- 8) Un transportista aéreo sólo puede invocar circunstancias extraordinarias si puede probar que la cancelación o el retraso se deben a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables. ¿Es correcta la conclusión de que el objetivo de la adopción de todas las medidas razonables es evitar que se produzcan circunstancias extraordinarias y no que se tomen medidas para que el retraso no supere el plazo de tres horas mencionado en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n° 261/2004, en relación con los apartados 57 a 61 de la sentencia *Sturgeon* (C-420/07) ⁽³⁾?
- 9) En principio, cabe pensar en dos tipos de medidas para limitar los retrasos como consecuencia de problemas técnicos a un máximo de tres horas, a saber, por una parte, el mantenimiento de un stock de piezas de recambio en varios lugares del mundo y, por consiguiente, no sólo en el aeropuerto de base del transportista aéreo, y, por otra parte, la reubicación de los pasajeros del vuelo retrasado. ¿Pueden los transportistas aéreos, al determinar el volumen del stock que mantienen y en qué lugares del mundo lo hacen, partir de lo que es habitual en el mundo de la aviación, también para los transportistas aéreos que sólo están sometidos parcialmente al Reglamento?
- 10) Para responder a la cuestión de si se tomaron todas las medidas razonables para limitar el retraso producido como consecuencia de problemas técnicos que influyen en las deficiencias en la seguridad del vuelo, ¿debe tener en cuenta el juez las circunstancias que amplían las consecuencias de un retraso, como la circunstancia de que el avión afectado por los problemas técnicos antes de regresar a su aeropuerto de base, como en el caso de autos, deba hacer escala en varios aeropuertos, pudiendo producirse con ello una acumulación del tiempo perdido?

⁽¹⁾ DO L 46, p. 1.

⁽²⁾ Sentencia Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771.

⁽³⁾ Sentencia *Sturgeon* y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716.

Recurso de casación interpuesto el 3 de junio de 2014 por Debonair Trading Internacional Ld^a contra la sentencia del Tribunal General (Sala Novena) dictada el 3 de abril de 2014 en el asunto T-356/12, Debonair Trading Internacional Ld^a/Oficina de Armonización del Mercado Interior (Marcas, Dibujos y Modelos) (OAMI)

(Asunto C-270/14 P)

(2014/C 303/18)

Lengua de procedimiento: inglés

Partes

Recurrente: Debonair Trading Internacional Ld^a (representante: T. Alkin, Barrister)

Otra parte en el procedimiento: Oficina de Armonización del Mercado Interior (Marcas, Dibujos y Modelos)