

- 2) Rikotaanko kansallisen täytäntöönpanolain 5/A.§:ssä säädetyllä sakon määrällä Euroopan unionista tehdyn sopimuksessa ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 65 artiklan 3 kohdassa määrättyä kieltoa rajoittaa pääomien vapaata liikkuvuutta?

(¹) EUVL L 309, s. 9.

Ennakkoratkaisupyyntö, jonka Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa – CAAD) (Portugali) on esittänyt 28.5.2014 – Lisboagás GDL, Sociedade Distribuidora de Gás Natural de Lisboa, SA v. Autoridade Tributária e Aduaneira

(Asia C-256/14)

(2014/C 303/16)

Oikeudenkäyntikieli: portugali

Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin

Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa – CAAD)

Pääasian asianosaiset

Kantaja: Lisboagás GDL, Sociedade Distribuidora de Gás Natural de Lisboa, SA

Vastaaja: Autoridade Tributária e Aduaneira

Ennakkoratkaisukysymykset

- 1) Onko Euroopan unionin oikeuden vastaista kantaa arvonlisävero silloin, kun maakaasun jakeluinfrastruktuurin toimittava yksityinen yritys vyöryttää infrastruktuurin muodostavien putkistojen sijaintikunnille maksettavia maankäyttömaksuja vastaavat määrät palveluitaan käyttävälle yritykselle sisällyttämättä niihin mitään lisämääriä?
- 2) Koska paikalliset julkisyhteisöt perivät maankäyttömaksut viranomaisen toimivaltaa käyttäessään sisällyttämättä niihin arvonlisäveroa, onko Euroopan unionin oikeuden vastaista, että arvonlisävero kannetaan silloin, kun maakaasun jakeluinfrastruktuurin toimittava yksityinen yritys vyöryttää maksettuja maankäyttömaksuja vastaavat määrät palveluitaan käyttävälle yritykselle?

Ennakkoratkaisupyyntö, jonka Rechtbank Amsterdam (Alankomaat) on esittänyt 28.5.2014 – C. van der Lans v. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

(Asia C-257/14)

(2014/C 303/17)

Oikeudenkäyntikieli: hollanti

Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin

Rechtbank Amsterdam

Pääasian asianosaiset

Kantaja: C. van der Lans

Vastaaja: Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

Ennakkoratkaisukysymykset

- 1) Miten [matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 261/2004⁽¹⁾] johdanto-osan 14 perustelukappaleessa mainittua tapauksen käsitettä on tulkittava?
- 2) Kun otetaan huomioon Wallentin-tuomion⁽²⁾ 22 kohta, edellä mainittu asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitetut poikkeukselliset olosuhteet eivät tarkoita samaa kuin tapahtumat, jotka luetellaan suuntaa-antavasti asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen toisessa virkkeessä ja jotka yhteisöjen tuomioistuimien luokittelee tapahtumiksi tuomion 22 kohdassa. Pitääkö paikkansa, että edellä mainitussa tuomion 22 kohdassa tarkoitetut tapahtumat eivät ole asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitettuja tapauksia?
- 3) Miten on tulkittava poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä, kun poikkeukselliset olosuhteet liittyvät Wallentin-tuomion 23 kohdan mukaan asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa lueteltuun tapahtumaan ”odottamattomat lentoturvallisuuteen vaikuttavat puutteet”, jos tuomion 22 kohta huomioon ottaen odottamattomat lentoturvallisuuteen vaikuttavat puutteet eivät ole itsessään poikkeuksellisia olosuhteita, vaan ne ovat ainoastaan omiaan aiheuttamaan tällaisia olosuhteita?
- 4) Wallentin-tuomion 23 kohdan mukaan tekninen vika voidaan lukea tällaisiin odottamattomiin lentoturvallisuuteen vaikuttaviin puutteisiin ja on siis tapahtuma Wallentin-tuomion 22 kohdan mukaisessa merkityksessä. Tähän tapahtumaan liittyviä olosuhteita voidaan tuomion 23 kohdan mukaan pitää poikkeuksellisina, jos ne liittyvät tapahtumaan, joka ei liity lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eikä luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa. Kyseisen tuomion 24 kohdan mukaan lentokoneen huoltoon liittyvästä puutteesta johtuvan teknisen vian korjaamisen on siis katsottava kuuluvan lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen. Wallentin-tuomion 25 kohdan mukaan tällaiset tekniset viat eivät siten ole poikkeuksellisia olosuhteita. Näistä perusteluista vaikuttaa seuraavan, että tekninen vika, joka kuuluu odottamattomiin lentoturvallisuuteen vaikuttaviin puutteisiin, on samanaikaisesti tapahtuma, joka voi liittyä poikkeuksellisiin olosuhteisiin ja olla itsessään poikkeuksellinen olosuhde. Miten Wallentin-tuomion 22–25 kohtaa on tulkittava, jotta tämä näennäinen ristiriitaisuus poistuisi?
- 5) Ilmaisua ”liittyy lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen” tulkitaan kansallisissa ensimmäisen asteen tuomioistuimissa säännöllisesti seuraavasti: ”liitännäinen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaisiin toimintoihin”. Tämä tulkinta sopii hollannin kielen sanan ”inherent” merkitykseen (ei tuomion todistusvoimainen teksti). Tällöin myös esimerkiksi lintuihin tai tuhkapilviin törmäämisistä ei pidettäisi tapahtumina Wallentin-tuomion 23 kohdan mukaisessa merkityksessä. Muussa oikeuskäytännössä annetaan painoarvoa myös Wallentin-tuomion 23 kohdassa mainitulle ilmaisulle ”eikä luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa”. Onko ilmaisua ”liittyy” tulkittava siten, että sen alaan kuuluvat vain sellaiset tapahtumat, jotka ovat tosiasiallisesti lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa?
- 6) Mikä merkitys Wallentin-tuomion 26 kohdalle on annettava, ja miten tätä tuomion kohtaa on joka tapauksessa tulkittava niiden vastausten valossa, jotka unionin tuomioistuin antaa edellä esitettyihin neljanteen ja viidenteen kysymykseen?
- 7) a. Mikäli kuudenteen kysymykseen vastataan siten, että tekniset viat, joita on pidettävä odottamattomina lentoturvallisuuteen vaikuttavina puutteina, ovat poikkeuksellisia olosuhteita, joiden perusteella asetuksen 5 artiklan 3 kohtaan voidaan vedota menestyksekkäästi, jos ne johtuvat tapahtumista, jotka eivät liity lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen ja jotka eivät ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa, merkitseekö tämä sitä, että tekninen vika, joka syntyy spontaanisti, joka ei johdu puutteellisesta huollosta ja joka ei ole myöskään käynyt ilmi säännöllisen huollon (edellä tosiseikkojen yhteydessä mainitut A–D-tarkastukset ja Daily Control) yhteydessä, voi mahdollisesti olla poikkeuksellinen olosuhde – olettaen, ettei sitä voida havaita näiden säännöllisten huoltokertojen yhteydessä –, koska silloinhan mitään tapahtumaa ei voida pitää tuomion 26 kohdassa tarkoitettuna tapahtumana, eikä voida myöskään vahvistaa sitä, liittyykö se lentoliikenteen harjoittajan tavanomaisen toiminnan harjoittamiseen ja onko se tämän tosiasiallisesti hallittavissa?

- b. Mikäli kuudenteen kysymykseen vastataan siten, että tekniset viat, joita on pidettävä odottamattomina lentoturvallisuuteen vaikuttavina puutteina, ovat tuomion 22 kohdassa tarkoitettuja tapahtumia, ja tekninen vika on syntynyt spontaanisti eikä johdu puutteellisesta huollosta eikä sitä ole myöskään havaittu säännöllisen huollon yhteydessä (edellä mainitut A–D-tarkastukset ja Daily Control), liittyykö tämä tekninen vika silloin lentoliikenteen harjoittajan tavanomaisen toiminnan harjoittamiseen ja onko se tämän hallittavissa edellä mainitun 26 kohdan mukaisessa merkityksessä?
- c. Mikäli kysymykseen kuusi vastataan siten, että tekniset viat, joita on pidettävä odottamattomina lentoturvallisuuteen vaikuttavina puutteina, ovat 22 kohdassa tarkoitettuja tapahtumia, ja tekninen vika on syntynyt spontaanisti, eikä se johdu puutteellisesta huollosta eikä sitä ole myöskään havaittu säännöllisen huollon yhteydessä (edellä mainitut A–D-tarkastukset ja Daily Control), mitä olosuhteita tähän tekniseen vikaan on silloin liitettävä, ja milloin näitä olosuhteita voidaan pitää poikkeuksellisin siten, että niihin voidaan vedota asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaisessa merkityksessä?
- 8) Lentoliikenteen harjoittaja voi vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin vain, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus tai viivästyminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu. Onko perusteltua tehdä tästä se johtopäätös, että kohtuudella edellytettävien toimenpiteiden toteuttamisella tarkoitetaan poikkeuksellisten olosuhteiden syntymisen välttämistä eikä sellaisten toimenpiteiden toteuttamista, joilla viivästyminen rajoitetaan asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c) alakohdan iii) alakohdassa, luettuna yhdessä asiassa Sturgeon ym. annetun tuomion (asia C-402/07)) ⁽³⁾ 57–61 kohdan kanssa, mainittuun kolmen tunnin määräaikaan?
- 9) Lähtökohtaisesti voidaan ajatella kahdenlaisia toimenpiteitä, joiden toteuttamisella teknisestä viasta johtuva viivästyminen voidaan rajoittaa enintään kolmeen tuntiin. Ensinnäkin voidaan pitää varaosavarastoa eri puolilla maailmaa eikä vain lentoliikenteen harjoittajan kotiasemalla. Toiseksi myöhästyneen lennon matkustajat voidaan siirtää toiselle lennolle. Kun lentoliikenteen harjoittajat mitoittavat pitämiään varastoja ja sitä, missä ne sijaitsevat, voivatko ne pitää lähtökohtana ilmaliikenteen alalla vallitsevaa käytäntöä, joka koskee myös sellaisia lentoliikenteen harjoittajia, jotka kuuluvat asetuksen soveltamisalaan vain osittain?
- 10) Kun kansallisen tuomioistuimen on vastattava kysymykseen siitä, onko lentoturvallisuuteen vaikuttaviin puutteisiin vaikuttavista teknisistä vioista aiheutuvan viivästymisen rajoittamiseksi toteutettu kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet, onko sen otettava huomioon viivästymisen seurauksia laajentavat olosuhteet, kuten sellainen olosuhde, että teknisiä vikoja kohdanneen lentokoneen on ennen kotiasemalleen palaamista poikettava useilla lentoasemilla, kuten tässä asiassa mikä voi lisätä menetettyä aikaa?

⁽¹⁾ EUVL L 46, s. 1

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

⁽³⁾ Tuomio Sturgeon ym., C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716.

Valitus, jonka Debonair Trading Internacional Ld^a on tehnyt 3.6.2014 unionin yleisen tuomioistuimen (yhdeksäs jaosto) asiassa T-356/12, Debonair Trading Internacional Ld^a v. sisämarkkinoiden harmonisointivirasto (tavaramerkit ja mallit) (SMHV), 3.4.2014 antamasta tuomiosta

(Asia C-270/14 P)

(2014/C 303/18)

Oikeudenkäyntikieli: englanti

Asianosaiset

Valittaja: Debonair Trading Internacional Ld^a (edustaja: barrister T. Alkin)

Muu osapuoli: sisämarkkinoiden harmonisointivirasto (tavaramerkit ja mallit)