

2. Ar Nacionalinio įgyvendinimo įstatymo 5/A straipsniu dėl jame nustatyto baudos dydžio nepažeidžiamas draudimas sudaryti užslėptus laisvo kapitalo judėjimo apribojimus, kaip tai numatyta Europos Sąjungos sutartyje ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 65 straipsnio 3 dalyje?

(¹) OL L 309, p. 9.

2014 m. gegužės 28 d. Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa – CAAD) (Portugalija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą byloje *Lisboagás GDL, Sociedade Distribuidora de Gás Natural de Lisboa SA/Autoridade Tributária e Aduaneira*

(Byla C-256/14)

(2014/C 303/16)

Proceso kalba: portugálų

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas

Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa – CAAD)

Šalys pagrindinėje byloje

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

Atsakovė: Autoridade Tributária e Aduaneira

Prejudiciniai klausimai

1. Ar pagal Sąjungos teisę draudžiama, kad gamtinių dujų skirstymo infrastruktūrą suteikiantys privačiai bendrovei perkelti be jokių papildomų padidintų požeminės žemės valdos dalies naudojimo mokesčių sumas, sumokėtas savivaldybėms, kuriose yra šiai infrastruktūrai priklausančios vamzdynai, būtų apskaičiuojamas PVM?
2. Atsižvelgiant į tai, kad vietos valdžios subjektai įgyvendindami savo valdžios įgaliojimus požeminės žemės valdos dalies naudojimo mokesčius nustato neįtraukdami PVM, ar pagal Sąjungos teisę draudžiama, kad būtų apskaičiuojamas PVM, kai tokių mokesčių sumos, kurias sumokėjo gamtinių dujų skirstymo infrastruktūrą suteikianti privati bendrovė, perkeltamos jos paslaugas įgyjančiai bendrovei?

2014 m. gegužės 28 d. Rechtbank Amsterdam (Nyderlandai) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą byloje *C. van der Lans/Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV*

(Byla C-257/14)

(2014/C 303/17)

Proceso kalba: olandų

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas

Rechtbank Amsterdam

Šalys pagrindinėje byloje

Ieškovė: C. van der Lans

Atsakovė: Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

Prejudiciniai klausimai

1. Kaip reikia aiškinti 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 ⁽¹⁾, 14 konstatuojamojoje dalyje numatytą sąvoką „atvejis“?
2. Atsižvelgiant į sprendimo *Wallentin* ⁽²⁾ 22 punktą, minėtoje 14 konstatuojamojoje dalyje nurodytos ypatingos aplinkybės nesutampa su pavyzdžiais, išvardytais 14 konstatuojamosios dalies antrame sakinyje, kuriuos Teisingumo Teismas minėto sprendimo 22 punkte nurodė kaip atvejus. Ar tiesa, kad 22 punkte nurodyti atvejai nėra tie patys, kaip atvejai, nurodyti reglamento 14 konstatuojamojoje dalyje?
3. Kaip reikia suprasti minėto sprendimo *Wallentin* 23 punkte pateiktą teiginį, kad ypatingos aplinkybės apima atvejus, kurie yra „netikėtai atsiradę skrydžių saugos trūkumai“, nurodyti [reglamento] 14 konstatuojamojoje dalyje, jei patys netikėtai atsiradę skrydžių saugos trūkumai negali būti ypatingomis aplinkybėmis, kaip tai suprantama pagal [minėto sprendimo] 22 punktą, bet gali tik sukelti tokią aplinkybę?
4. Pagal minėto sprendimo *Wallentin* 23 punktą techninė problema gali priskiriama prie „netikėtai atsiradę skrydžių saugos trūkumų“, todėl tai yra „atvejis“, kaip tai suprantama pagal minėto sprendimo 22 punktą; remiantis sprendimo 23 punktu, su tokiu atveju susijusios aplinkybės gali būti laikomos ypatingomis, tik jeigu jos susijusios su atveju, kuris nėra būdingas normaliai oro vežėjo veiklai ir kurio dėl jo pobūdžio ir atsiradimo priežasčių negalima realiai kontroliuoti; pagal 24 punktą techninės problemos, atsiradusios dėl nepakankamos techninės lėktuvo priežiūros, sprendimas turi būti laikomas būdingu normaliai oro vežėjo veiklai; todėl tokios techninės problemos nėra ypatingos aplinkybės, kaip teigiama minėto sprendimo *Wallentin* 25 punkte. Atrodo, kad iš šių punktų darytina išvada, kad techninė problema, priskiriama prie „netikėtai atsiradę skrydžių saugos trūkumų“, tuo pačiu metu yra atvejis, kuris lydi ypatingos aplinkybės ir kuris pats gali būti ypatinga aplinkybė, ir pati gali būti ypatinga aplinkybė. Kaip reikia aiškinti minėto sprendimo *Wallentin* 22–25 punktus, kad išnyktų akivaizdus prieštaravimas?
5. Formuluotė „būdingas normaliai oro vežėjo veiklai“ nuolat aiškinama žemesnės instancijos teismų praktikoje kaip: „susijęs su įprasta oro vežėjo veikla“ – šis aiškinimas atitinka olandišką žodį „inherent“ (būdingas) (neoriginalus sprendimo tekstas) – todėl, pavyzdžiui, susidūrimas su paukščiais ar pelenų debesys nėra atvejis, kaip tai suprantama pagal minėto sprendimo *Wallentin* 23 punktą. Kita teismo praktika apima žodžius: „nėra būdingas normaliai oro vežėjo veiklai ir kurio dėl jo pobūdžio ir atsiradimo priežasčių negalima realiai valdyti“, kaip ir Sprendimo *Wallentin* 23 punktas. Ar „būdingas“ reikia aiškinti taip, kad ši sąvoka apima ne tik atvejus, kuriuos realiai kontroliuoja oro vežėjas?
6. Kaip reikia suprasti minėto sprendimo *Wallentin* 26 punktą arba kaip jį aiškinti, atsižvelgiant į Teisingumo Teismo atsakymus į 4 ir 5 klausimus?
7. a) Jei į 6 klausimą būtų atsakyta taip, kad techninės problemos, kurios yra netikėtai atsiradę skrydžių saugos trūkumai, yra ypatingos aplinkybės, kurios gali pateisinti reglamento 5 straipsnio 3 dalies taikymą, jei jas lemia atvejis, nebūdingo oro vežėjo veiklai, ir jis jų realiai negali kontroliuoti, reiškia, kad ši staiga atsiradusi problema, nepriskirtina paprastai priežiūrai ir nenustatyta per įprastus patikrinimus (aukščiau minėtus vadinamuosius *A–D checks* ir *Daily Control*) gali ar negali būti ypatinga aplinkybė – preziumuojant, kad ji negali būti nustatyta per įprastas priežiūros procedūras – kadangi joks atvejis, nurodytas 26 punkte, negalėtų būti nustatytas ir todėl nebūtų galima nustatyti, ar toks atvejis būdingas oro vežėjo veiklai ir jo realiai nekontroliuojamas?

- b) Jei į 6 klausimą būtų atsakyta taip, kad techninės problemos, kurios yra netikėtai atsiradę skrydžių saugos trūkumai, yra atvejai, kaip tai suprantama pagal sprendimo *Wallentin* 22 punktą, ir techninė problema atsiranda staiga ir negali būti priskirta vien priežiūrai, be to, nebuvo nustatyta per įprastą patikrinimą (vadinamus *A-D checks* ir *Daily Control*), ar ši techninė problema yra būdinga ar nebūdinga oro bendrovės veiklai ir ar ją gali ar jos negali kontroliuoti oro bendrovė, kaip tai suprantama pagal minėtą 26 punktą?
- c) Jei į 6 klausimą būtų atsakyta taip, kad techninės problemos, kurios yra netikėtai atsiradę skrydžių saugos trūkumai, yra atvejai, kaip tai suprantama pagal sprendimo *Wallentin* 22 punktą, ir techninė problema atsiranda staiga ir negali būti priskirta vien priežiūrai, be to, nebuvo nustatyta per įprastą patikrinimą (vadinamus *A-D checks* ir *Daily Control*), kokios turi būti su technine problema susijusios aplinkybės ir kada jos turi būti laikomos ypatingomis, kad jomis galima būtų remtis pagal reglamento 5 straipsnio 3 dalį?
8. Oro vežėjas gali remtis ypatingomis aplinkybėmis tik jei gali įrodyti, kad skrydis atšauktas ir (ar) atidėtas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Ar teisinga išvada, kad pagrįstų priemonių taikymas reiškia ypatingų aplinkybių atsiradimo išvengimą, o ne ėmimąsi priemonių siekiant, jog skrydis būtų atidėtas iki 3 valandų, kaip numatyta Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktyje, taikomame kartu su Sprendimo *Sturgeon ir kt.* (C-402/07) ⁽³⁾ 57-61 punktais?
9. Iš esmės yra dvi priemonių rūšys, skirtos apriboti skrydžio atidėjimą dėl techninių problemų ilgiausiai 3 valandoms: pirma, laikyti atsargines detales įvairiose pasaulio vietose, t. y. ne tik oro vežėjo bazėje, ir, antra, perregistruoti atidėto skrydžio keleivius. Ar oro vežėjai, nustatydami atsargų laikymo mastą ir vietas pasaulyje, kur saugoti, gali orientuotis į tai, kas yra įprasta aviacijos pasaulyje, įskaitant oro vežėjus, kuriems tik iš dalies taikomas reglamentas?
10. Ar atsakant į klausimą, ar buvo imtasi pagrįstų priemonių, kad būtų sutrumpintas skrydžio atidėjimas dėl techninių problemų, sukėlusių skrydžių saugos trūkumus, teismas turi atsižvelgti į aplinkybes, kurios pasunkina atidėjimo pasekmes, kaip antai tai į aplinkybę, kad techninių problemų turintis lėktuvas prieš grįždamas į savo bazę, kaip buvo šiuo atveju, turi kreiptis į kelis oro uostus, dėl ko gali būti prarasta dar daugiau laiko?

⁽¹⁾ OL L 46, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10.

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

⁽³⁾ Sprendimas *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716.

2014 m. birželio 3 d. *Debonair Trading Internacional Lda* pateiktas apeliacinis skundas dėl
2014 m. balandžio 3 d. Bendrojo Teismo (devintoji kolegija) priimto sprendimo byloje T-356/12,
*Debonair Trading Internacional Lda/Vidaus rinkos derinimo tarnyba (prekių ženklams ir pramoniniam
dizainui)* (VRDT)

(Byla C-270/14 P)

(2014/C 303/18)

Proceso kalba: anglų

Šalys

Apeliantė: *Debonair Trading Internacional Lda*, atstovaujama baristerio T. Alkin

Kita proceso šalis: Vidaus rinkos derinimo tarnyba (prekių ženklams ir pramoniniam dizainui)