

Europos susitarimo 2 protokolo 9 straipsnio 4 dalies sąlygų? Jei į šį klausimą Teisingumo Teismas atsakytų neigiamai, prašoma atsakyti į šiuos klausimus:

2. Ar Akto dėl Bulgarijos Respublikos ir Rumunijos stojimo sąlygų ir Sutarčių, kuriomis yra grindžiama Europos sąjunga, pritaikomųjų pataisų V priedo skyriaus dėl konkurencijos taisyklių 1 punktą reikia aiškinti taip, kad nagrinėjama valstybės pagalba yra „nauja pagalba“, numatyta 1 punkto 2 dalyje? Jei taip, ar tokiai „naujai pagalbai“ taikomos SESV 107 ir 108 straipsnių (EB 87 ir 88 straipsniai) nuostatos dėl valstybės pagalbos, o taip pat Reglamento Nr. 659/1999 ⁽¹⁾ nuostatos?
 - a) Jei į šį klausimą būtų atsakyta neigiamai, būtina atsakyti į klausimą, ar Stojimo akto V priedo 1 punkto nuostatas reikia aiškinti taip, kad kompetentingos nacionalinės institucijos negali imtis priemonių išieškoti valstybės pagalbą, kaip antai nagrinėjamoji, kol Komisija nepriėmė sprendimo paskelbti ginčijamą pagalbą nesuderinama su bendrąja rinka?
 - b) Jei į šį klausimą bus atsakyta teigiamai: ar *Varhoven administrativen sad* (Vyriausiasis administracinis teismas) gautas 2009 m. gruodžio 15 d. Komisijos sprendimas laikytinas neigiamu sprendimu dėl neteisėtos pagalbos, kaip numatyta Reglamento Nr. 659/1999 14 straipsnyje?

⁽¹⁾ 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 659/1999, nustatantis išsamias EB Sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 83, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 1 t., p. 339).

2011 m. gegužės 31 d. pareikštas ieškiny s byloje Europos Komisija prieš Čekijos Respubliką

(Byla C-269/11)

(2011/C 232/31)

Proceso kalba: čekų

Šalys

Ieškovė: Europos Komisija, atstovaujama L. Lozano Palacios ir M. Šimerdová

Atsakovė: Čekijos Respublika

Ieškovės reikalavimai

- Pripažinti, kad pagal Įstatymo Nr. 235/2004 dėl pridėtinės vertės mokesčio 89 straipsnį leidusi kelionių agentūroms specialią kelionių agentūroms skirtą schemą taikyti kelionių paslaugų teikimo asmenims, kurie nėra keleiviai atveju, Čekijos Respublika neįvykdė savo įsipareigojimų pagal 2006 m. lapkričio 28 d. Tarybos direktyvos 2006/112/EB dėl pridėtinės vertės mokesčio bendros sistemos 306-310 straipsnius.
- Priteisti iš Čekijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas.

Ieškinio pagrindai ir pagrindiniai argumentai

Tarybos direktyvos 2006/112/EB 306-310 straipsniuose numatyta speciali kelionių agentūroms skirta PVM schema Čekijos Respublikoje yra taikoma ne tik paslaugoms, kurias kelionių

agentūros teikia keleiviams, bet ir paslaugoms, kurios teikiamos asmenims, kurie nėra keleiviai. Pagal Įstatymo Nr. 235/2004 dėl pridėtinės vertės mokesčio 89 straipsnį speciali schema Čekijos Respublikoje taip pat taikoma, kai kelionių paslauga teikiama juridiniam asmeniui, kuris perparduoda šią paslaugą kitoms kelionių agentūroms. Komisijos nuomone, tai prieštarauja Tarybos direktyvos 2006/112/EB 306-310 straipsnių nuostatomis, kuriomis reikalaujama, kad speciali kelionių agentūroms skirta schema būtų taikoma tik tuomet, kai kelionių paslauga yra teikiama keleiviui. Komisijos poziciją patvirtina Tarybos direktyvos 2006/112/EB 306-310 straipsnių formuluotė ir tikslas, kurio siekiama šiomis nuostatomis.

2011 m. gegužės 31 d. Symvoulio tis Epikrateias (Consiglio di Stato, Graikija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą byloje Techniko Epimelitirio Ellados (TEE) ir kt. prieš Ypourgoi Esoterikon, Dimosias Dioikisis kai Apokentrosis; Metaforon kai Epikoinonion; Oikonomias kai Oikonomikon

(Byla C-271/11)

(2011/C 232/32)

Proceso kalba: graikų

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas

Symvoulio tis Epikrateias (Consiglio di Stato, Graikija)

Šalys pagrindinėje byloje

Pareiškėjai: Techniko Epimelitirio Ellados (TEE), Syllogos Ellinon Diplomatouchon Aeronafpigon Michanikon (SEA), Alexandros Tsiapas, Antonios Oikonomopoulos, Apostolos Batategas, Vasileios Kouloukis, Georgios Oikonomopoulos, Ilias Iliadis, Ioannis Tertigkas, Panellinios Syllogos Aerolimenikon Ypiresias Politikis Aeroporias, Eleni Theodoridou, Ioannis Karnesiotis, Alexandra Efthimiou, Eleni Saatsaki

Atsakovai: Ypourgoi Esoterikon, Dimosias Dioikisis kai Apokentrosis; Metaforon kai Epikoinonion; Oikonomias kai Oikonomikon (Vidaus reikalų, viešojo administravimo ir decentralizacijos, susisieki mo, ekonomikos ir finansų ministrai)

Prejudiciniai klausimai

1. Ar, pagal Reglamento Nr. 2042/2003 2 straipsnį, skaitomą kartu su šio reglamento I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 1 dalimi, ir atsižvelgiant į tai, kas nustatyta 2003 m. lapkričio 28 d. EASA sprendimo Nr. 2003/19/RM dėl priimtinių priemonių atitiktai nustatyti pagal Reglamentą Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus A poskyrio AMC M.B.102 nuostatos c punkto 1 dalyje (1.1–1.4, 1.6 ir 1.7 pastraipos), nacionalinis teisės aktų leidėjas, priimdamas papildomas šio reglamento įgyvendinimo priemones, gali paskirstyti orlaivių patikrinimo siekiant nustatyti jų atitiktį galiojantiems tinkamumo skraidyti reikalavimams uždavinius kelių kategorijų ir (arba) specializacijų inspektoriams, kai kiekvienas iš tokių inspektorių gali tikrinti tik tam tikrą konkretų orlaivių tinkamumo skraidyti aspektą? Visų pirma, ar Reglamentą Nr. 2042/2003 atitinka tokia nacionalinės teisės nuostata, kaip

- antai nagrinėjama šioje byloje, pagal kurią numatyti tinkamumo skraidyti inspektoriai (*Airworthiness and Avionics Inspectors*), skrydžių vykdymo inspektoriai (*Flight Operations Inspectors*), keleivių salono saugos inspektoriai (*Cabin Safety Inspectors*) ir diplomų bei licencijų inspektoriai (*Licensing Inspectors*)?
2. Jei į ankstesnį klausimą būtų atsakyta teigiamai, ar Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 1 dalį reikia aiškinti taip, kad kiekvienas darbuotojas, kuriam priskirtos tik vieno konkretaus orlaivių tinkamumo skraidyti tikrinimo aspekto funkcijos, privalo turėti 5 metų darbo, susijusio su visais orlaivio nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimo aspektais, stažą, ar pakanka 5 metų darbo, kuris susijęs su jiems priskirtomis funkcijomis ir jų konkrečia specializacija, stažo?
 3. Jei į šį klausimą atsakoma taip, kad patikros darbuotojams pakanka turėti 5 metų darbo, susijusio su konkrečiomis jiems priskirtomis funkcijomis, stažą, ar nacionalinės teisės nuostata, kokia nagrinėjama šioje byloje, pagal kurią tinkamumo skraidyti inspektoriai (*Airworthiness and Avionics Inspectors*), kurie atsako už orlaivių priežiūrą ir kontrolę, techninės priežiūros organizacijų ir oro vežėjų patvirtinimą, kaip nustatyta ICAO vadovo (dok. 9760) taisyklėse, privalo turėti bent 5 metų darbo orlaivių techninės priežiūros organizacijoje stažą ir darbo orlaivių techninės priežiūros srityje patirtį, atitinka Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 1 dalį, pagal kurią patikros darbuotojai turi turėti „bent 5 metų patirtį užtikrinant nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti“?
 4. Jei į ankstesnį klausimą būtų atsakyta teigiamai, ar Reglamentą Nr. 2042/2003 atitinka tokia nacionalinės teisės nuostata, kokia nagrinėjama šioje byloje, pagal kurią orlaivių techninės priežiūros licenciją, kaip ji suprantama pagal šio reglamento 66 dalį (III priedas), turintys asmenys prilyginami aukštesniosios pakopos aviacijos studijų krypties diplomą turintiems asmenims nustatant, kad abiejų šių kategorijų asmenys privalo turėti darbo orlaivių techninės priežiūros organizacijoje patirties, kad galėtų eiti tinkamumo skraidyti inspektorius pareigas?
 5. Ar, laikantis Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 1 dalies, ir atsižvelgiant į 2003 m. lapkričio 28 d. EASA sprendimo Nr. 2003/19/RM dėl priimtinių priemonių atitikčiai nustatyti pagal Reglamentą Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus A poskyrio AMC M.B.102 nuostatos c punkto 1 dalies 1.4 ir 1.5 pastraipas, į 5 metų darbo tinkamumo skraidyti srityje stažą įskaičiuotina praktinė patirtis, kuri galėjo būti įgyta per studijų, kurias baigus įgyjamas atitinkamas mokslo laipsnis, laikotarpį, ar tik patirtis, įgyta realiai dirbant, neatsižvelgiant į studijas ir bet kuriuo atveju tik jas baigus ir gavus atitinkamą mokslo laipsnį?
 6. Be to, ar pagal minėtą Reglamento Nr. 2042/2003 nuostatą į 5 metų darbo tinkamumo skraidyti srityje stažą įskaičiuotina ir patirtis, kuri galėjo būti įgyta praityje, dar iki šio reglamento įsigaliojimo, vykdant orlaivių tinkamumo skraidyti tikrinimo funkcijas?
 7. Ar, pagal Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 2 dalį, vykstant pirminei inspektoriaus atrankos procedūrai, būtina, jog 66 dalyje (Reglamento Nr. 2042/2003 III priedas) numatytos orlaivių techninės priežiūros licencijos turėtojas būtų baigęs papildomo su orlaivių tinkamumu skraidyti susijusio mokymo kursą iki jo atrinkimo inspektoriaus pareigoms eiti, ar pakanka, kad tokį kursą jis baigtų po atrankos, tačiau prieš pradėdamas vykdyti inspektoriaus funkcijas?
 8. Ar pagal Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 3 dalį, kurioje numatyta, kad patikros darbuotojai turi būti būtinai „išklause techninės orlaivių priežiūros kursą“, tokiu mokymu galima laikyti nacionalinio teisės aktų leidėjo nustatytą mokymo sistemą, pagal kurią: i) apmokomi inspektoriai, kurie buvo iš pradžių atrinkti remiantis tik jų oficialia kvalifikacija; ii) toks mokymas nediferencijuojamas pagal iš pradžių atrinktų inspektorius turimą oficialią kvalifikaciją; ir iii) nenumatyta nei besimokančio asmens vertinimo tvarka ir kriterijai, nei baigiamasis egzaminas užbaigus mokymo kursą siekiant nustatyti asmens tinkamumą?
 9. Ar Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 4 dalis, kurioje numatyta, kad patikros darbuotojai turi „eiti su atitinkama atsakomybe susijusias pareigas“, reiškia, jog užimamų pareigų lygis yra būtina patvirtinimo inspektoriumi sąlyga, t. y. būtina, kad ankstesniame darbe asmuo būtų ėjęs aukštas pareigas? Ar šią Reglamento Nr. 2042/2003 nuostatą reikia aiškinti, atsižvelgiant ir į 2003 m. lapkričio 28 d. EASA sprendimo Nr. 2003/19/RM I priedo B skyriaus A poskyrio AMC M.B.902 nuostatos b punkto 3 dalį, taip, jog po pirminės inspektoriaus atrankos toks inspektorius orlaivių tinkamumą skraidyti tikrinti kompetentingoje institucijoje turi būti paskirtas į tokias pareigas, kad turėtų teisę pasirašyti tokios institucijos vardu?

10. Jei minėtai Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 4 daliai priskirtina antroji iš nurodytų reikšmių, ar pagal ją galima laikyti, kad reglamente nustatytą reikalavimą atitinka tokia nacionalinės teisės nuostata, kurioje numatyta, jog inspektorius patvirtinamas po to, kai užbaigia teorinį ir praktinį mokymo kursą, ir nuo to momento gali atlikti orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą kompetentingos institucijos vardu pasirašydamas patikrinimo dokumentus vienas?

11. Jei Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 4 daliai priskirtina antroji iš nurodytų reikšmių, ar ją atitinka tokia nacionalinės teisės nuostata, kokia nagrinėjama šioje byloje, kurioje numatyta, jog tik pageidautina, kad per pirminę tinkamumo skraidyti inspektorių atranką atrinkti asmenys „būtų užėmę vis aukštesnes pareigas“ ir būtų buvę „atsakingi už orlaivių techninės priežiūros organizaciją“?

12. Ar, pagal Reglamentą Nr. 2042/2003, kuriame nereglamentuojamas klausimas, ar, ir kokiomis sąlygomis, asmenys, kurie iki šio reglamento įsigaliojimo vykdė orlaivių tinkamumo skraidyti inspektoriaus funkcijas, turi teisę ir toliau jas vykdyti po to, kai įsigaliojo šis reglamentas, nacionalinės teisės aktų leidėjas privalėjo numatyti, jog tie asmenys, kurie šio reglamento įsigaliojimo metu (arba net prieš tai) vykdė tokias funkcijas, turi būti automatiškai patvirtinti ir toliau eiti tokio inspektoriaus pareigas, prieš tai netaikant atrankos ir vertinimo procedūros? Ar Reglamentą Nr. 2042/2003, kuriuo siekiama didinti oro transporto saugumą, o ne užtikrinti valstybių narių institucijų, kompetentingų tikrinti orlaivių tinkamumą skraidyti, darbuotojų profesines teises, reikia aiškinti taip, kad valstybės narės turi tik teisę, jeigu mano esant tinkama, toliau įdarbinti orlaivių tinkamumo skraidyti inspektoriais asmenis, kurie iki šio reglamento įsigaliojimo vykdė tokių inspektorių funkcijas, net jei tokie asmenys neatitinka šiame reglamente nustatytų kvalifikacinių reikalavimų, atsižvelgiant ir į atitinkamus 2003 m. lapkričio 28 d. EASA sprendimo Nr. 2003/19/RM I priedo B skyriaus A poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 4 dalies reikalavimus?

13. Jei būtų pripažinta, kad pagal Reglamentą Nr. 2042/2003 valstybės narės privalo iš naujo automatiškai nerengiant atrankos procedūros patvirtinti inspektoriais asmenis, kurie tokias funkcijas vykdė iki šio reglamento įsigaliojimo dienos, ar šią reglamento nuostatą atitinka tokia nacionalinės teisės nuostata, kokia nagrinėjama šioje byloje, kurioje numatyta, jog tam, kad galėtų būti iš naujo patvirtinti inspektoriais, tokie asmenys turėjo faktiškai vykdyti inspektoriaus funkcijas ne šio reglamento įsigaliojimo metu, bet vėliau, įsigaliojus šioje byloje nagrinėjamai nacionalinės teisės nuostatai?

2011 m. birželio 9 d. pareikštas ieškinys byloje Europos Komisija prieš Graikijos Respubliką

(Byla C-293/11)

(2011/C 232/33)

Proceso kalba: graikų

Šalys

Ieškovė: Europos Komisija, atstovaujama D. Triantafyllou ir C. Soulay

Atsakovė: Graikijos Respublika

Ieškovės reikalavimai

— Konstatuoti, kad taikiusi specialią kelionių agentūroms skirtą PVM schemą tais atvejais, kai kelionių paslaugos būdavo parduodamos kitam nei keleivis asmeniui, Graikijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal Direktyvos 2006/112/CE ⁽¹⁾ 306-310 straipsnius.

— Priteisti iš Graikijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas.

Ieškinio pagrindai ir pagrindiniai argumentai

Remiantis direktyvos formuluote daugeliu kalbų, speciali kelionių agentūroms skirta schema taikoma tik tuomet, kai paslaugoms suteikiamos tiesiogiai keleiviams. Net versija anglų kalba, kurioje vienintelėje vietoje vartojamas terminas „klientas“ („customer“), neturėtų prasmės, jei joje būtų nurodyti tik keleiviai. Ta pati išvada kyla kartu skaitant visas susijusias nuostatas (sisteminis aiškinimas). Istorinio aiškinimo rezultatas tas pats, nes PVM direktyva šeštoji direktyva buvo paprasčiausiai kodifikuota nepakeičiant jos turinio. Aiškinant teleologiškai matyti, kad neleidžiama dvigubai apmokestinti tam tikrų valstybių narių kelionių agentūrų (išskyrus atskaitymus plačiai taikant kelionių agentūroms skirtą schemą). Atskira valstybė narė negali kaip nors koreguoti direktyvos be oficialaus jos teksto pakeitimo.

⁽¹⁾ OL L 347, 2006 12 11.

2011 m. birželio 10 d. pareikštas ieškinys byloje Italijos Respublika prieš Europos Sąjungos Tarybą

(Byla C-295/11)

(2011/C 232/34)

Proceso kalba: italų

Šalys

Ieškovė: Italijos Respublika, atstovaujama G. Palmieri ir avvocato dello Stato S. Fiorentino

Atsakovė: Europos Sąjungos Taryba