

estatal, que não preenche os requisitos do artigo 9.º, n.º 4, do Protocolo n.º 2 do Acordo Europeu? Se o Tribunal de Justiça responder pela negativa a esta questão, é preciso perguntar o seguinte:

2. A disposição do n.º 1 da parte relativa às regras de concorrência do anexo V do Acto relativo às condições de adesão da República da Bulgária e da Roménia à União Europeia deve ser interpretado no sentido de que o auxílio estatal em causa constitui um «novo auxílio» na acepção do n.º 1, segundo parágrafo, deste anexo? Em caso de resposta afirmativa, os artigos 107.º e 108.º TFUE (artigos 87.º e 88.º CE) sobre auxílios estatais e as disposições do Regulamento n.º 659/1999 <sup>(1)</sup> são aplicáveis a esses «novos auxílios»?

a) Em caso de resposta negativa a essa questão, é necessário perguntar o seguinte: as disposições do n.º 1 do anexo V ao Acto de Adesão devem ser interpretadas no sentido de que as autoridades nacionais competentes não podem proceder à recuperação de um auxílio estatal como o do processo principal antes de a Comissão ter tomado uma decisão pela qual o auxílio estatal controvertido é declarado incompatível com o mercado comum?

b) Em caso de resposta afirmativa à questão anterior: a decisão da Comissão, de 15 de Dezembro de 2009, apresentada ao Varhoven administrativen sad, deve ser entendida como decisão negativa relativa a um auxílio ilegal, na acepção do artigo 14.º do Regulamento n.º 659/1999?

<sup>(1)</sup> Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de Março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE (JO L 83, p. 1).

## Acção intentada em 31 de Maio de 2011 — Comissão Europeia/República Checa

(Processo C-269/11)

(2011/C 232/31)

Língua do processo: checo

### Partes

*Demandante:* Comissão Europeia (representantes: L. Lozano Palacios e M. Šimerdová, agentes)

*Demandada:* República Checa

### Pedidos da demandante

— Declaração de que a República Checa, ao permitir às agências de viagens aplicar, ao abrigo do § 89 da Lei n.º 235/2004 Sb. sobre o Imposto sobre o Valor Acrescentado, o regime especial para agências de viagens à prestação de serviços de viagem a pessoas diferentes dos viajantes, violou as obrigações que lhe incumbem por força dos artigos 306.º a 310.º da Directiva 2006/112/CE de 28 de Novembro de 2006, relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado;

— Condenação da República Checa nas despesas.

### Fundamentos e principais argumentos

Na República Checa, o regime especial de IVA para agências de viagens introduzido pelos artigos 306.º a 310.º da Directiva 2006/112/CE aplica-se não só às prestações fornecidas pelas agências de viagens aos viajantes, mas também a prestações fornecidas a pessoas diferentes dos viajantes. Nos termos do § 89 da Lei n.º 235/2004 Sb. sobre o Imposto sobre o Valor Acrescentado, o regime especial também se aplica, na República Checa, aos casos em que um serviço de viagem é prestado a uma pessoa colectiva que vende esse serviço a outras agências de viagens. No entender da Comissão, isso é contrário ao disposto nos artigos 306.º a 310.º da Directiva 2006/112/CE, que exige que o regime especial para agências de viagens só seja utilizado nos casos em que um serviço de viagem é prestado a um viajante. A letra dos artigos 306.º a 310.º da Directiva 2006/112/CE do Conselho e o objectivo que estas disposições prosseguem corroboram a posição da Comissão.

### Pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Symvoulio tis Epikrateias (Consiglio di Stato, Grécia) em 31 de Maio de 2011 — Techniko Epimelitirio Ellados (TEE) e o Ypourgoi Esoterikon, Dimosias Dioikisis kai Apokentrosis; Metaforon kai Epikoinonion; Oikonomias kai Oikonomikon

(Processo C-271/11)

(2011/C 232/32)

Língua do processo: grego

### Órgão jurisdicional de reenvio

Symvoulio tis Epikrateias (Consiglio di Stato, Grécia)

### Partes no processo principal

*Recorrente:* Techniko Epimelitirio Ellados (TEE) e o.

*Recorridos:* Ypourgoi Esoterikon, Dimosias Dioikisis kai Apokentrosis; Metaforon kai Epikoinonion; Oikonomias kai Oikonomikon.

### Questões prejudiciais

1. Nos termos do artigo 2.º do Regulamento n.º 2042/2003, em conjugação com a disposição M.B.902, alínea b), ponto 1, da subparte I da secção B do anexo I do mesmo regulamento, e à luz do que estabelece a disposição AMC M.B.102, alínea c), ponto 1 (n.ºs 1.1 a 1.4, 1.6 e 1.7), da subparte A da secção B do anexo I da Decisão n.º 2003/19/RM da EASA, de 28 de Novembro de 2003, relativa a métodos de conformidade aceitáveis de acordo com o Regulamento n.º 2042/2003, o legislador nacional pode, ao estabelecer medidas complementares de execução do referido regulamento, repartir o trabalho de inspecção das aeronaves com vista à certificação de conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade vigentes entre várias categorias/figuras específicas de inspectores, cada uma das quais afecta ao controlo da aeronavegabilidade da aeronave apenas em relação a um determinado domínio? Em particular, uma disposição nacional como a que está em causa no

presente processo, que cria inspectores de aeronavegabilidade (Airworthiness and Avionics Inspectors), inspectores de operações de voo (Flight Operations Inspectors), inspectores de segurança de cabina de passageiros (Cabin Safety Inspectors) e inspectores de diplomas e licenças (Licensing Inspectors), é compatível com o Regulamento n.º 2042/2003?

2. Em caso de resposta afirmativa à questão anterior, a disposição M.B.902, alínea b), ponto 1, da subparte I da secção B do anexo I do Regulamento n.º 2042/2003 deve ser interpretada no sentido de que cada membro do pessoal a quem são atribuídas funções de inspecção da aeronavegabilidade de uma aeronave apenas em relação a um determinado domínio deve ter uma experiência de cinco anos em todos os aspectos que visam assegurar a aeronavegabilidade permanente de uma aeronave ou é suficiente uma experiência de cinco anos nas funções específicas que lhe estão atribuídas e na especialização que possui?
3. No caso de a resposta a esta questão ser de que é suficiente que o pessoal de inspecção tenha uma experiência de cinco anos nas funções específicas que lhe estão atribuídas, uma disposição nacional como a que está em causa no presente processo, nos termos da qual os inspectores de aeronavegabilidade (Airworthiness and Avionics Inspectors), que são responsáveis pela supervisão e pelo controlo dos instrumentos de voo, pela certificação das entidades de manutenção e dos operadores aéreos, em conformidade com as instruções contidas no manual da ICAO doc. 9760, devem possuir uma experiência mínima de cinco anos numa oficina de manutenção de aeronaves e ter trabalhado na manutenção das mesmas, corresponde à disposição M.B.902, alínea b), ponto 1, da subparte I da secção B do anexo I do Regulamento n.º 2042/2003, segundo a qual o pessoal de inspecção deverá ter adquirido «uma experiência mínima de cinco anos no domínio da aeronavegabilidade permanente»?
4. Em caso de resposta afirmativa à questão anterior, uma disposição nacional como a que está em causa no presente processo, que equipara os titulares de uma licença de manutenção aeronáutica nos termos da Parte 66 (anexo III) do Regulamento n.º 2042/2003 aos possuidores de um diploma de estudos superiores no domínio da navegação aérea, estabelecendo que tanto uns como os outros devem ter adquirido experiência numa oficina de manutenção de aeronaves para poderem ser certificados como inspectores de aeronavegabilidade, é compatível com o Regulamento n.º 2042/2003?
5. Segundo a disposição M.B.902, alínea b), ponto 1, da subparte I da secção B do anexo I do Regulamento n.º 2042/2003, à luz também da disposição AMC M.B.102, alínea c), ponto 1, n.ºs 1.4 e 1.5, da subparte A da secção B do anexo I da Decisão n.º 2003/19/RM da EASA, de 28 de Novembro de 2003, relativa a métodos de conformidade aceitáveis de acordo com o Regulamento n.º 2042/2003, na experiência de cinco anos no domínio da aeronavegabili-

dade permanente está incluída a experiência prática eventualmente adquirida durante os estudos para a obtenção do respectivo título académico, ou apenas é tida em conta a experiência adquirida em condições de trabalho reais, independentemente dos estudos, quer estes ainda não tenham terminado quer o título já tenha sido adquirido?

6. Nos termos da mesma disposição do Regulamento n.º 2042/2003, por experiência de cinco anos no domínio da aeronavegabilidade deve entender-se também a experiência adquirida com o eventual desempenho, no passado e antes da entrada em vigor do referido regulamento, de funções de inspecção da aeronavegabilidade de aeronaves?
7. Nos termos da disposição M.B.902, alínea b), ponto 2, da subparte I da secção B do anexo I do Regulamento n.º 2042/2003, para que o titular de uma licença de manutenção aeronáutica a que se refere a Parte 66 (anexo III do Regulamento n.º 2042/2003) seja seleccionado como inspector é necessário que tenha recebido uma formação suplementar em domínios relacionados com a aeronavegabilidade permanente de aeronaves antes de ser seleccionado, ou é suficiente que tenha obtido essa formação depois da selecção inicial, mas antes de assumir as funções de inspector?
8. Nos termos da disposição M.B.902, alínea b), ponto 3, da subparte I da secção B do anexo I do Regulamento n.º 2042/2003, que prevê que o pessoal de inspecção deve ter necessariamente «um curso de formação oficial em manutenção aeronáutica», pode considerar-se que constitui tal formação um sistema de formação, criado pelo legislador nacional, com as seguintes características: i) a formação é oferecida depois da selecção inicial dos inspectores com base unicamente nas suas qualificações formais; ii) esta formação não varia segundo as qualificações formais das pessoas inicialmente seleccionadas como inspectores; e iii) no âmbito deste sistema de formação não estão previstos procedimentos e critérios de avaliação do aluno nem um exame final para certificar a sua aptidão no termo da formação?
9. Nos termos da disposição M.B.902, alínea b), ponto 4, da subparte I da secção B do anexo I do Regulamento n.º 2042/2003, que prevê que o pessoal de inspecção deve possuir «um cargo com responsabilidades adequadas», a posição hierárquica constitui uma condição imprescindível para ser certificado como inspector, no sentido de que é necessário ter ocupado, no decurso da actividade anterior, um cargo de nível elevado, ou a referida disposição do Regulamento n.º 2042/2003 deve ser interpretada, à luz também da disposição AMC M.B.902, alínea b), ponto 3, da subparte A da secção B do anexo I da Decisão n.º 2003/19/RM da EASA, de 28 de Novembro de 2003, no sentido de que, depois da selecção inicial de uma pessoa como inspector, é necessário conferir-lhe um cargo no âmbito da autoridade competente para a avaliação da aeronavegabilidade das aeronaves que comporte o poder de assinar em nome da mesma autoridade?

10. Caso a referida disposição M.B.902, alínea b), ponto 4, da subparte I da secção B do anexo I do regulamento deva ser interpretada neste segundo sentido, nos termos de tal disposição pode considerar-se que uma disposição de direito nacional que prevê que a certificação do inspector tenha lugar no final da sua formação teórica e prática, momento a partir do qual pode efectuar avaliações da aeronavegabilidade permanente de aeronaves assinando sozinho os documentos relativos à avaliação e vinculando a autoridade competente, é compatível com o regulamento?

11. Ainda no caso de a disposição M.B.902, alínea b), ponto 4, da subparte I da secção B do anexo I do Regulamento n.º 2042/2003 ser de interpretar no segundo dos dois sentidos acima apresentados, uma disposição nacional como a que está em causa no presente processo, que considera meramente preferencial, para o pessoal inicialmente seleccionado como inspector de aeronavegabilidade permanente, o requisito de «anterior promoção a um nível mais elevado e a assunção da responsabilidade por uma oficina de manutenção de aeronaves», é compatível com a referida disposição do regulamento?

12. Nos termos do Regulamento n.º 2042/2003, que não estabelece se, e em que condições, quem exerceu, antes da entrada em vigor do mesmo, as funções de controlo da aeronavegabilidade de aeronaves, próprias de um inspector, tem o direito de continuar a exercer essas funções mesmo depois da entrada em vigor do referido regulamento, o legislador nacional estava obrigado a prever que as pessoas que exercessem essas funções no momento da entrada em vigor do referido regulamento (ou eventualmente antes) deviam automaticamente ser certificadas de novo como inspectores, sem serem submetidas a um processo de selecção e avaliação prévio, ou o Regulamento n.º 2042/2003, que visa melhorar a segurança dos operadores aéreos e não estabelecer os direitos profissionais dos trabalhadores das autoridades competentes para a avaliação da aeronavegabilidade permanente das aeronaves do Estado-Membro, deve ser interpretado no sentido de que os Estados-Membros têm simplesmente a faculdade, se o considerarem oportuno, de continuar a empregar como inspectores de avaliação da aeronavegabilidade de aeronaves as pessoas que desempenhavam essas funções antes da entrada em vigor do referido regulamento, ainda que essas pessoas não possuíssem os requisitos impostos por este último, também à luz do que prevê a este respeito a disposição M.B. 902, alínea b), ponto 4, da subparte A da secção B do anexo I da Decisão n.º 2003/19/RM da EASA, de 28 de Novembro de 2003?

13. Caso seja declarado que, nos termos do Regulamento n.º 2042/2003, os Estados-Membros são obrigados a certificar de novo, automaticamente, como inspectores, sem processo de selecção, as pessoas que exerciam essas funções antes da entrada em vigor do referido regulamento, é compatível com este último uma disposição nacional como a que está em causa no presente processo, que prevê que, para poderem ser certificadas de novo como inspectores essas pessoas devem ter exercido de facto as funções de inspector não no momento da entrada em vigor do referido regulamento, mas após a entrada em vigor da disposição nacional em causa?

### **Acção intentada em 9 de Junho de 2011 — Comissão Europeia/República Helénica**

(Processo C-293/11)

(2011/C 232/33)

Língua do processo: grego

#### **Partes**

*Demandante:* Comissão Europeia (representantes: D. Triantafyllou e C. Soulay)

*Demandada:* República Helénica

#### **Pedidos**

— declarar que, ao aplicar o regime especial das agências de viagens em matéria de IVA nos casos em que os serviços de viagem são vendidos a pessoa diversa do viajante, a República Helénica não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força dos artigos 306.º a 310.º da Directiva 2006/112/CE <sup>(1)</sup>;

— condenar a República Helénica nas despesas.

#### **Fundamentos e principais argumentos**

O regime das agências de viagens aplica-se unicamente aos serviços fornecidos directamente aos viajantes, em conformidade com a formulação da directiva na maior parte das línguas. Mesmo a versão inglesa, a qual, num único trecho, utiliza o termo «cliente» («customer»), não faria sentido se não visasse unicamente os viajantes. A mesma conclusão decorre da leitura conjugada do conjunto das disposições conexas (argumento sistemático). Uma interpretação histórica conduz também à mesma conclusão, posto que a Directiva IVA codificou simplesmente a Sexta Directiva, sem alterar o seu conteúdo. Quanto à interpretação teleológica, o que importa é que não seja permitida uma dupla tributação das agências de alguns Estados-Membros (com exclusão das deduções em caso de aplicação alargada do regime das agências de viagem). Um Estado-Membro isolado não pode corrigir uma qualquer imperfeição da directiva sem uma alteração oficial do seu texto.

<sup>(1)</sup> JO L 347, de 11.12.2006.

### **Recurso interposto em 10 de Junho de 2011 — República Italiana/Conselho da União Europeia**

(Processo C-295/11)

(2011/C 232/34)

Língua do processo: italiano

#### **Partes**

*Recorrente:* República Italiana (representantes: G. Palmieri, agente, e S. Fiorentino, Avvocato dello Stato)

*Recorrido:* Conselho da União Europeia