

En caso de respuesta negativa por parte del Tribunal de Justicia, se solicita la interpretación de la siguiente cuestión:

- 2) ¿La disposición del número 1 de la parte del Anexo V relativa a las normas sobre competencia del Acta relativa a las condiciones de adhesión de la República de Bulgaria y de Rumanía a la Unión Europea debe interpretarse en el sentido de que la ayuda pública en cuestión es una «ayuda nueva» en el sentido del número 1, párrafo segundo, de dicho Anexo? En caso de respuesta afirmativa, ¿son de aplicación a dichas «nuevas ayudas» las disposiciones de los artículos 107 TFUE y 108 TFUE (artículos 87 CE y 88 CE) relativas a las ayudas públicas, así como las disposiciones del Reglamento n° 659/1999? ⁽¹⁾
- a) En caso de respuesta negativa, es necesario responder a la siguiente cuestión: Las disposiciones del número 1, en el anexo V, del Acta de adhesión, ¿deben interpretarse en el sentido de que las autoridades nacionales competentes no pueden proceder a recuperar una ayuda pública como la del procedimiento principal si antes la Comisión no ha dictado una decisión en la que declare que la ayuda pública en cuestión es incompatible con el mercado común?
- b) En caso de respuesta afirmativa a la cuestión anterior: ¿Debe interpretarse la Decisión de la Comisión de 15 de diciembre de 2009, presentada al Varhoven administrativen sad (Tribunal Supremo Administrativo), como decisión negativa referente a una ayuda ilegal en el sentido del artículo 14 Reglamento n° 659/1999?

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo de 22 de marzo de 1999 por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE (DO L 83, p. 1).

Recurso interpuesto el 31 de mayo de 2011 — Comisión Europea/República Checa

(Asunto C-269/11)

(2011/C 232/31)

Lengua de procedimiento: checo

Partes

Demandante: Comisión Europea (representantes: L. Lozano Palacios, M. Šimerdová, agentes)

Demandada: República Checa

Pretensiones de la parte demandante

— Que se declare que la República Checa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 306 a 310 de la Directiva 2006/112/CE del Consejo, de 28 de noviembre de 2006, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido, al no permitir a las agencias de viaje aplicar, con arreglo al artículo 89 de la Ley n° 235/2004 del impuesto sobre el valor añadido, el régimen particular de las agencias de viaje en materia de prestación de servicios de viaje a personas distintas de los viajeros.

— Que se condene en costas a la República Checa.

Motivos y principales alegaciones

En la República Checa, el régimen particular del IVA aplicable a las agencias de viaje, tal como está regulado en los artículos 306 a 310 de la Directiva 2006/112 del Consejo, se aplica no sólo a las prestaciones realizadas por las agencias de viajes a los viajeros, sino también a las realizadas a personas distintas de los viajeros. En la República Checa, el régimen particular se aplica, con arreglo al artículo 89 de la Ley n° 235/2004 sobre el impuesto sobre el valor añadido, también cuando se presta un servicio de viaje a una persona jurídica que revende ese servicio a otras agencias de viaje. La Comisión considera que ello es contrario a los artículos 306 a 310 de la Directiva 2006/112 del Consejo, según los cuales el régimen particular de las agencias de viaje se aplica únicamente cuando el servicio de viaje se presta a un viajero. Tanto el tenor de los artículos 306 a 310 de la Directiva 2006/112 del Consejo como la finalidad perseguida por dichas importaciones respaldan la posición de la Comisión.

Petición de decisión prejudicial planteada por el Symvoulitis Epikrateias (Grecia) el 31 de mayo de 2011 — Techniko Epimelitirio Ellados y otros/Ypourgos Esoterikon, Dimosisias Dioikisis kai Apokentrosis, Ypourgos Metaforon kai Epikoinonias, Ypourgos Oikonomias kai Oikonomikon

(Asunto C-271/11)

(2011/C 232/32)

Lengua de procedimiento: griego

Órgano jurisdiccional remitente

Symvoulitis Epikrateias

Partes en el procedimiento principal

Demandantes: Techniko Epimelitirio Ellados (TEE), Sýllogos Ellínon Diplomatoúchon aeronafpigón michanikón (SEÁ), Aléxandros Tsiápas, Antónios Oikonomópoulos, Apóstolos Batatégas, Vasíleios Kouloúkis, Geórgios Oikonomópoulos, Iliás Iliádis, Ioánnis Tertígkas, Panellínios Sýllogos Aerolimenikón Ypiresías Politikís Aeroporías, Eléni Theodorídu, Ioánnis Karnesiótis, Alexánda Eftimíou y Eléni Saatsáki

Demandadas: Ypourgos Esoterikon, Dimosisias Dioikisis kai Apokentrosis, Ypourgos Metaforon kai Epikoinonias, Ypourgos Oikonomias kai Oikonomikon

Cuestiones prejudiciales

- a) ¿Debe entenderse el artículo 2 del Reglamento (CE) n° 2042/2003, en relación con la disposición M.B.902, letra b), punto 1, de la subparte I de la sección B del anexo I de dicho Reglamento, y habida cuenta de lo dispuesto en la disposición AMC M.B. 102, letra c), punto 1 (párrafos 1.1 a 1.4, 1.6, 1.7) de la subparte A de la sección B del anexo I de la Decisión 2003/19/RM, de la EASA de 28 de noviembre de 2003, sobre los medios aceptables de cumplimiento del mencionado Reglamento n° 2042/2003, en el sentido de

que el legislador nacional, al adoptar medidas adicionales para la aplicación de dicho Reglamento, tiene la facultad discrecional de asignar la tarea de inspección de las aeronaves para comprobar que se cumplen las exigencias vigentes en materia de aeronavegabilidad entre varias categorías o especialidades de inspectores, controlando cada una de ellas cuales controlará la aeronavegabilidad de la aeronave únicamente respecto de un ámbito concreto? En particular, ¿es conforme con el Reglamento nº 2042/2003 una normativa nacional, como la controvertida en el presente asunto, que establece Inspectores de Aeronavegabilidad (Airworthiness and Avionics Inspectors), Inspectores de Operaciones de Vuelo (Flight Operations Inspectors), Inspectores de Seguridad de la Cabina de Pasajeros (Cabin safety Inspectors) e Inspectores de Titulaciones y Licencias (Licensing Inspectors)?

- b) En caso de respuesta afirmativa a la cuestión anterior, ¿debe entenderse la disposición M.B.902, letra b), punto 1, de la subparte I de la sección B del anexo I del Reglamento (CE) nº 2042/2003 en el sentido de que las personas a quienes se asignen funciones de inspección de la aeronavegabilidad de una aeronave únicamente respecto de un ámbito concreto, deben disponer de cinco años de experiencia en todas las materias relacionadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, o bastan cinco años de experiencia únicamente en las funciones que se le encomiendan y en su especialidad?
- c) Si la respuesta a la cuestión anterior es que bastan cinco años de experiencia respecto de las funciones concretas que se le asignan al personal competente para la inspección, ¿cumple las exigencias que establece la mencionada disposición M.B.902, letra b), punto 1, de la subparte I de la sección B del anexo I del Reglamento (CE) nº 2042/2003, que establece que el personal que lleva a cabo la revisión deberá haber adquirido «al menos cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad», una disposición nacional, como la controvertida en el presente asunto, que establece que los Inspectores de Aeronavegabilidad (Airworthiness and Avionics Inspectors), responsables de la supervisión y el control de los medios de vuelo, de los organismos de mantenimiento autorizados, así como de los operadores aéreos, de conformidad con lo establecido en el manual ICAO doc. 9760, deberán contar con al menos cinco años de experiencia en un taller de mantenimiento de aeronaves y haber trabajado en el mantenimiento de aeronaves?
- d) En caso de respuesta afirmativa a la anterior cuestión, ¿es conforme con el Reglamento (CE) nº 2042/2003 una disposición nacional, como la controvertida en el presente asunto, que equipara a los titulares de una licencia de mantenimiento de aeronaves de conformidad con la Parte-66 (anexo III) de dicho Reglamento con los que han obtenido una titulación superior de contenido aeronáutico, y establece que las personas incluidas en ambas categorías deberán haber adquirido experiencia en un taller de mantenimiento de aeronaves para poder obtener la certificación de Inspector de Aeronavegabilidad?
- e) ¿Debe entenderse como cinco años de experiencia en el sentido de la disposición M.B.902, letra b), punto 1, de la subparte I de la sección B del anexo I del Reglamento nº 2042/2003, habida cuenta de lo dispuesto en la disposición

AMC M.B. 102, letra c), punto 1, párrafos 1.4 y 1.5, de la subparte A de la sección B del anexo I de la Decisión 2003/19/RM, de la EASA de 28 de noviembre de 2003, sobre los medios aceptables de cumplimiento del mencionado Reglamento nº 2042/2003, la experiencia práctica eventualmente adquirida en el marco de los estudios para la obtención del correspondiente título académico o únicamente la experiencia adquirida en un ámbito laboral efectivo, independiente de los estudios y, en especial, tras la finalización de éstos y la obtención del título correspondiente?

- f) En el sentido de la disposición anterior del Reglamento nº 2042/2003, ¿debe entenderse también como cinco años de experiencia en el mantenimiento de la aeronavegabilidad la experiencia adquirida en el eventual ejercicio, en el pasado e incluso antes de la entrada en vigor del Reglamento en cuestión, de funciones de inspección de la aeronavegabilidad de las aeronaves?
- g) ¿Debe entenderse la disposición M.B.902, letra b), punto 2, de la subparte I de la sección B del anexo I del Reglamento nº 2042/2003, en el sentido de que el titular de una licencia de mantenimiento de aeronaves con arreglo a la Parte-66 (anexo III del Reglamento nº 2042/2003) debe haberse sometido a una formación adicional en asuntos relacionados con la aeronavegabilidad de las aeronaves antes de ser seleccionado inicialmente como Inspector o basta con seguir dicha formación tras la selección inicial y antes de asumir las funciones de Inspector?
- h) ¿Debe entenderse la disposición M.B.902, letra b), punto 3, de la subparte I de la sección B del anexo I del Reglamento nº 2042/2003, que establece que el personal que efectúa la revisión deberá haber adquirido «formación oficial en mantenimiento aeronáutico», en el sentido de que puede considerarse que constituye dicha formación un sistema de formación establecido por el legislador nacional con las siguientes características: i) la formación se imparte tras la selección inicial de una persona como Inspector sobre la base únicamente de requisitos formales, ii) dicha formación no difiere en función de los requisitos formales de los seleccionados inicialmente como Inspectores y iii) en el marco de dicho sistema de formación no se establecen procedimientos y criterios de valoración de la persona que sigue la formación, ni un examen final para certificar su suficiencia tras concluir su formación?
- i) ¿Debe entenderse la disposición M.B.902, letra b), punto 4, de la subparte I de la sección B del anexo I del Reglamento nº 2042/2003, que establece que el personal de inspección deberá haber adquirido «un cargo con las debidas responsabilidades» en el sentido de que el cargo constituye un requisito para poder obtener la certificación de Inspector, en el sentido de que debía ocupar un cargo superior en su ocupación anterior? ¿O debe entenderse dicha disposición del Reglamento nº 2042/2003 en el sentido de que, habida cuenta de lo establecido en la disposición AMC M.B. 902, letra b), punto 3, de la subparte A de la sección B del anexo I de la Decisión nº 2003/19/RM de la EASA de 28 de noviembre de 2003, tras la selección inicial de una persona como Inspector debe dársele un cargo en la autoridad competente para la inspección de la aeronavegabilidad de las aeronaves con poder para vincular con su firma a dicha autoridad?

- j) Si se interpreta la mencionada disposición M.B.902, letra b), punto 4, de la subparte I de la sección B del anexo I del Reglamento en el segundo de los sentidos formulados, ¿puede considerarse que, habida cuenta de dicho sentido, se cumple el requisito del Reglamento mediante una regulación de Derecho interno que establece que se concederá la certificación de Inspector al concluir la formación teórica y práctica, en cuyo caso el interesado podrá ya efectuar inspecciones de la aeronavegabilidad de las aeronaves, vinculando a la autoridad competente con su firma en los documentos relativos a la inspección?
- k) Además, si se interpreta la mencionada disposición M.B.902, letra b), punto 4, de la subparte I de la sección B del anexo I del Reglamento nº 2042/2003 en el segundo de los sentidos formulados, ¿es conforme con ésta una disposición de Derecho nacional, como la que se examina, que establece que resulta preferible que para que una persona sea seleccionada inicialmente como Inspector de Aeronavegabilidad debe haber ascendido anteriormente «en la jerarquía y en los puestos de responsabilidad de un taller de mantenimiento de aeronaves»?
- l) ¿Debe entenderse el Reglamento (CE) nº 2042/2003, que no regula si y bajo qué condiciones quienes ejercían antes de su entrada en vigor funciones de Inspector, en relación con el control de la aeronavegabilidad de aeronaves, están facultados para continuar ejerciendo dichas funciones tras la entrada en vigor del citado Reglamento, en el sentido de que el legislador nacional está obligado a establecer que quienes ejercían funciones de Inspector en el momento de entrada en vigor del mencionado Reglamento (o eventualmente en un momento anterior) deben obtener automáticamente la certificación de inspectores, sin someterse previamente al procedimiento de selección y valoración? ¿O debe entenderse dicho Reglamento nº 2042/2003, cuya finalidad es mejorar la seguridad del transporte aéreo y no la protección de los derechos profesionales de los empleados en la autoridad competente en el Estado miembro para la inspección de la aeronavegabilidad de las aeronaves, en el sentido de que concede simplemente a los Estados miembros la facultad discrecional, si lo consideran oportuno, de que continúen ejerciendo como Inspectores para la comprobación de la aeronavegabilidad de las aeronaves quienes ejercían ese tipo de inspecciones antes de la entrada en vigor del mencionado Reglamento, incluso si dichas personas no reúnen los requisitos que exige dicho Reglamento, habida cuenta de lo dispuesto en la disposición AMC M.B. 902, letra b), punto 4, de la subparte A de la sección B del anexo I de la Decisión 2003/19/RM, de la EASA de 28 de noviembre de 2003?
- m) En el supuesto en que se establezca que el Reglamento nº 2042/2003 debe entenderse en el sentido de que obliga a los Estados miembros a volver a dar automáticamente la certificación, sin someterse a un proceso de selección, a quienes ejercían funciones de Inspector antes de la entrada en vigor de dicho Reglamento, ¿es conforme con dicho Reglamento una disposición de Derecho nacional, como la que se examina, que establece que para volver a dar automáticamente la certificación de Inspector dichas personas debían ejercer efectivamente funciones de Inspector no en el momento de la entrada en vigor del mencionado Regla-

mento, sino en el momento posterior de la entrada en vigor de dicha disposición de Derecho nacional?

Recurso interpuesto el 9 de junio de 2011 — Comisión Europea/República Helénica

(Asunto C-293/11)

(2011/C 232/33)

Lengua de procedimiento: griego

Partes

Demandante: Comisión Europea (representantes: D. Triantafyllou y C. Soulay)

Demandada: República Helénica

Pretensiones de la parte demandante

- Que se declare que la República Helénica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 306 a 301 de la Directiva 2006/112/CE, ⁽¹⁾ al aplicar el régimen especial de las agencias de viajes en aquellos casos en que los servicios de viajes se han vendido a una persona distinta del viajero.
- Que se condene en costas a la República Helénica.

Motivos y principales alegaciones

El régimen de las agencias de viajes se aplica únicamente a los servicios que se proveen directamente a los viajeros, en virtud del tenor de la Directiva en varias lenguas. Incluso la versión inglesa, que emplea en un único lugar la expresión «cliente» (*customer*), no tendría sentido si no se refiriera únicamente a los viajeros. Se obtiene la misma conclusión con la lectura combinada de todas las disposiciones pertinentes (argumento sistemático). También la interpretación histórica lleva a la misma conclusión, ya que la Directiva IVA simplemente codifica la Sexta Directiva sin modificar su contenido. Igualmente ocurre con la interpretación teleológica; lo importante es no permitir la doble imposición de las agencias en determinados Estados miembros (mediante la exclusión de las deducciones en la circunstancia de aplicación extensiva del régimen de las agencias de viajes). Los Estados individuales no pueden corregir un defecto de la Directiva sin una rectificación oficial de su texto.

⁽¹⁾ DO L 347, de 11.12.2006.

Recurso interpuesto el 10 de junio de 2011 — República Italiana/Consejo de la Unión Europea

(Asunto C-295/11)

(2011/C 232/34)

Lengua de procedimiento: italiano

Partes

Demandante: República Italiana (representantes: G. Palmieri, agente, y S. Fiorentino, Avvocato dello Stato)

Demandada: Consejo de la Unión Europea