

Преюдициално запитване от Sąd Najwyższy (Полша), постъпило на 3 март 2020 г. — Koleje Mazowieckie/Skarb Państwa — Minister Infrastruktury i Budownictwa, понастоящем Minister Infrastruktury i Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

(Дело C-120/20)

(2020/C 209/14)

Език на производството: полски

Запитваща юрисдикция

Sąd Najwyższy

Страни в главното производство

Жалбоподател: Koleje Mazowieckie

Ответници: Skarb Państwa — Minister Infrastruktury i Budownictwa, понастоящем Minister Infrastruktury i Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Преюдициални въпроси

- 1) Трябва ли разпоредбите от Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. ⁽¹⁾, по-специално член 4, параграф 5 и член 30, параграфи 1, 3, 5 и 6, да се тълкуват в смисъл, че не допускат предявяване от железопътно предприятие, без осъществяване на съдебен контрол върху решение на надзорния орган, на искания за обезщетение срещу държава членка поради неправилно транспониране на Директивата, когато елемент от обезщетението би била надплатена такса за ползване на железопътната инфраструктура?
- 2) Противоречи ли становището, че право на обезщетение въз основа на общностното право поради неправилно прилагане на правото на Европейския съюз, и по-специално поради неправилно транспониране на директива или липса на транспонирането ѝ, е налице само когато нарушената норма предоставя права на частноправните субекти, нарушението на правото е квалифицирано (по-специално като очевидно и сериозно надхвърляне на правото на преценка от държавата членка при транспонирането на директива), а причинно-следствената връзка между нарушението и вредата е пряка, на правна уредба на държава членка, в която в такива случаи се признава право на обезщетение, ако са изпълнени по-малко строги условия?

⁽¹⁾ Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година относно разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура (ОВ L 75, 2001 г., стр. 29; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 66).

Преюдициално запитване от Rechtbank Den Haag, zittingsplaats Amsterdam (Нидерландия), постъпило на 4 март 2020 г. — VG/Minister van Buitenlandse Zaken

(Дело C-121/20)

(2020/C 209/15)

Език на производството: нидерландски

Запитваща юрисдикция

Rechtbank Den Haag, zittingsplaats Amsterdam

Страни в главното производство

Жалбоподател: VG

Ответник: Minister van Buitenlandse Zaken

Преюдициален въпрос

Променя ли се нещо в отговора на преюдициалните въпроси, даден от Съда по дела C-225/19 и C-226/19, когато не е очевидно или не е известно, коя държава при предварителната консултация по член 22 от Визовия кодекс ⁽¹⁾ може да възрази срещу издаването на виза на кандидата?

⁽¹⁾ Регламент (ЕО) № 810/2009 на Европейския Парламент и на Съвета от 13 юли 2009 година за създаване на Визов кодекс на Общността (Визов кодекс) (ОВ L 243, 2009 г., стр. 1).

Преюдициално запитване от Sąd Rejonowy w Gliwicach (Полша), постъпило на 5 март 2020 г. — D. Spółka Akcyjna/W. Zrt.

(Дело C-127/20)

(2020/C 209/16)

Език на производството: полски

Запитваща юрисдикция

Sąd Rejonowy w Gliwicach

Страни в главното производство

Ищец: D. Spółka Akcyjna

Ответник: W. Zrt

Преюдициални въпроси

Трябва ли член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 ⁽¹⁾ да се тълкува в смисъл, че въздушен превозвач, чийто самолет се е сблъскал с птица, е длъжен — в рамките на необходимите мерки, които трябва да вземе — да предвиди при планирането на полетите в ротационната система запас от време, който е достатъчен за извършването на изискваната проверка за сигурност?

а при отрицателен отговор:

Трябва ли член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския Парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 да се тълкува в смисъл, че въздушен превозвач, чийто самолет се е сблъскал с птица, е длъжен — в рамките на необходимите мерки, които трябва да вземе — да изготви работния план или разпределението на екипажа по такъв начин, че да е готов за изпълнение на полетно дежурство веднага след извършването на изискваната проверка за сигурност, независимо от ограниченията на продължителността на полетите и дежурствата и от изискванията за почивка, предвидени в приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции [в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета] ⁽²⁾?

⁽¹⁾ ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218.

⁽²⁾ ОВ L 296, 2012 г., стр. 1