

3) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα και αρνητικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα:

Πρέπει το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 2002/96/ΕΚ και/ή το άρθρο 2, παράγραφος 3, στοιχείο β', της οδηγίας 2012/19/ΕΕ να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι ενεργοποιητές (θυρών γκαράζ), κατά το πρώτο ερώτημα, πρέπει να θεωρούνται ως τμήμα άλλου τύπου εξοπλισμού ο οποίος δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της σχετικής οδηγίας;

<sup>(1)</sup> Οδηγία 2002/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιανουαρίου 2003, σχετικά με τα απόβλητα ειδών ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού (ΑΗΗΕ) — Κοινή δήλωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής όσον αφορά το άρθρο 9 (ΕΕ L 37, σ. 24).

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 197, σ. 38.

**Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως την οποία υπέβαλε το Amtsgericht Rüsselsheim (Γερμανία) στις 11 Αυγούστου 2014 — Juergen Schneider, Erika Schneider κατά Condor Flugdienst GmbH**

(Υπόθεση C-382/14)

(2014/C 439/23)

Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική

**Αιτούν δικαστήριο**

Amtsgericht Rüsselsheim

**Διάδικοι στην υπόθεση της κύριας δίκης**

Ενάγοντες: Juergen Schneider, Erika Schneider

Εναγόμενη: Condor Flugdienst GmbH

**Προδικαστικά ερωτήματα**

- 1) Πρέπει οι έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού <sup>(1)</sup> να αφορούν ευθέως την πτήση για την οποία είχε γίνει η κράτηση;
- 2) Για την περίπτωση που στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί αρνητική απάντηση: Πόσες προηγούμενες διαδοχικές πτήσεις του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται για την προγραμματισμένη πτήση μπορούν να ληφθούν υπόψη σε ό,τι αφορά τη συνδρομή εκτάκτων περιστάσεων; Υπάρχει χρονικό όριο όσον αφορά τη συνεκτίμηση εκτάκτων περιστάσεων που ανέκυψαν στο πλαίσιο προηγούμενων διαδοχικών πτήσεων; Αν υπάρχει τέτοιο όριο, πώς πρέπει να υπολογίζεται;
- 3) Για την περίπτωση που για τη μεταγενέστερη πτήση λαμβάνονται υπόψη και οι έκτακτες περιστάσεις που ανακύπτουν σε προηγούμενες διαδοχικές πτήσεις: Πρέπει τα εύλογα μέτρα τα οποία οφείλει να λάβει ο πραγματικός αερομεταφορέας κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού να έχουν ως αντικείμενο μόνο την αποτροπή των εκτάκτων περιστάσεων ή και την αποφυγή μιας μεγάλης καθυστέρησης;

<sup>(1)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91, ΕΕ L 46, σ. 1.

**Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως την οποία υπέβαλε το Debreceni Közigazgatási és Munkügyi Bíróság (Ουγγαρία) στις 28 Αυγούστου 2014 — Schenker Nemzetközi Szállítványozási és Logisztikai Kft. κατά Nemzeti Adó- és Vámhivatal Észak-alföldi Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága**

(Υπόθεση C-409/14)

(2014/C 439/24)

Γλώσσα διαδικασίας: η ουγγρική

**Αιτούν δικαστήριο**

Debreceni Közigazgatási és Munkügyi Bíróság

**Διάδικοι στην υπόθεση της κύριας δίκης**

Προσφεύγων: Schenker Nemzetközi Szállítványozási és Logisztikai Kft.