

**Petición de decisión prejudicial planteada por el Sąd Najwyższy (Polonia) el 3 de marzo de 2020 —  
Ministrowi Infrastruktury i Budownictwa, actualmente Ministrowi Infrastruktury i Prezesowi  
Urzędu Transportu Kolejowego, PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.**

**(Asunto C-120/20)**

(2020/C 209/14)

*Lengua de procedimiento: polaco*

**Órgano jurisdiccional remitente**

Sąd Najwyższy

**Partes en el procedimiento principal**

*Demandante:* Koleje Mazowieckie

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

**Cuestiones prejudiciales**

- 1) ¿Deben interpretarse las disposiciones de la Directiva 2001/14/CE <sup>(1)</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001 y, en particular, sus artículos 4, apartado 5, y 30, apartados 1, 3, 5 y 6, en el sentido de que se oponen a la reclamación, por un empresa ferroviaria, sin un control jurisdiccional de la decisión de la autoridad de supervisión, de una indemnización al Estado miembro por una transposición incorrecta de la Directiva en el supuesto de que el elemento de la indemnización consista en el canon pagado en exceso por la utilización de la infraestructura ferroviaria?
- 2) ¿El reconocimiento de que el derecho al resarcimiento con arreglo al Derecho comunitario por una aplicación defectuosa del Derecho de la Unión Europea y, en particular, por la transposición defectuosa de una directiva o por su falta de transposición, existe únicamente cuando la norma vulnerada confiera derechos a los particulares, la infracción del derecho tenga una naturaleza calificada (específicamente, que consista en una infracción manifiesta y grave del margen de apreciación del Estado miembro al transponer la Directiva) y la relación de causalidad entre la infracción y el daño sea de carácter directo, se opone a la norma del Derecho del Estado miembro, que confiere el derecho al resarcimiento si se cumplen unos requisitos menos rigurosos?

<sup>(1)</sup> Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (DO 2001, L 75, p. 29).

**Petición de decisión prejudicial planteada por el Rechtbank Den Haag, zittingsplaats Amsterdam  
(Países Bajos) el 4 de marzo de 2020 — VG / Minister van Buitenlandse Zaken**

**(Asunto C-121/20)**

(2020/C 209/15)

*Lengua de procedimiento: neerlandés*

**Órgano jurisdiccional remitente**

Rechtbank Den Haag, zittingsplaats Amsterdam

**Partes en el procedimiento principal**

*Demandante:* VG

*Demandada:* Minister van Buitenlandse Zaken

### Cuestión prejudicial

¿Recibirán una respuesta distinta las cuestiones prejudiciales formuladas en los asuntos registrados en el Tribunal de Justicia con los números C-225/19 y C-226/19 si no se ha comunicado o no se conoce qué país, tras la consulta previa con arreglo al artículo 22 del Código de visados, <sup>(1)</sup> ha expresado que existen motivos para oponerse a la expedición del visado?

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE) n.º 810/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, por el que se establece un Código comunitario sobre visados (DO 2009, L 243, p. 1).

---

### Petición de decisión prejudicial planteada por la Sąd Rejonowy w Gliwicach (Polonia) el 5 de marzo de 2020 — D. Spółka Akcyjna / W. Zrt

(Asunto C-127/20)

(2020/C 209/16)

Lengua de procedimiento: polaco

### Órgano jurisdiccional remitente

Sąd Rejonowy w Gliwicach

### Partes en el procedimiento principal

*Demandante:* D. Spółka Akcyjna

*Demandada:* W. Zrt

### Cuestión prejudicial

¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 <sup>(1)</sup> en el sentido de que el transportista aéreo, cuyo avión se ha visto involucrado en una colisión con un ave, está obligado —en el marco de las medidas razonables que ha de adoptar— a tomar en consideración, cuando programan vuelos mediante un sistema rotacional, una reserva de tiempo suficiente para llevar a cabo el control de seguridad?

*y en caso de respuesta negativa:*

¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 en el sentido de que el transportista aéreo, cuyo avión se ha visto involucrado en una colisión con un ave, está obligado —en el marco de las medidas razonables que ha de adoptar— a acordar los cuadrantes de servicio o de la tripulación de modo que esté disponible para realizar las actividades aéreas inmediatamente después de efectuar el control de seguridad requerido, con independencia de las limitaciones del tiempo de vuelo y de actividad, así como de los requisitos relativos al descanso, previstos en el anexo III del Reglamento (UE) n.º 965/2012 <sup>(2)</sup> de la Comisión de 5 de octubre de 2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo?

<sup>(1)</sup> DO 2004, L 46, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO 2012, L 296, p. 1.

---