

**Verzoek om een prejudiciële beslissing ingediend door de Sąd Najwyższy (Polen) op 3 maart 2020 —
Koleje Mazowieckie/Skarb Państwa — Minister Infrastruktury i Budownictwa (thans Minister
Infrastruktury), Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, PKP Polskie Linie Kolejowe**

(Zaak C-120/20)

(2020/C 209/14)

Procestaal: Pools

Verwijzende rechter

Sąd Najwyższy

Partijen in het hoofdgeding

Verzoekende partij: Koleje Mazowieckie

Verwerende partij: Skarb Państwa — Minister Infrastruktury i Budownictwa (thans Minister Infrastruktury), Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Prejudiciële vragen

- 1) Moeten de bepalingen van richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 ⁽¹⁾, en inzonderheid artikel 4, lid 5, en artikel 30, leden 1, 3, 5 en 6 van deze richtlijn, aldus worden uitgelegd dat zij eraan in de weg staan dat een spoorwegonderneming vorderingen tot schadevergoeding geldend maakt jegens een lidstaat wegens onjuiste omzetting van een richtlijn, zonder rechterlijke toetsing van de besluiten van de toezichhoudende instantie, in een situatie waarin te veel betaalde rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur onderdeel van de schadevergoeding zouden zijn?
- 2) Verzet de veronderstelling dat het recht op schadevergoeding op grond van het gemeenschapsrecht voor onjuiste toepassing van het recht van de Europese Unie, inzonderheid voor de gebrekkige of ontbrekende omzetting van een richtlijn, enkel dan bestaat wanneer de geschonden rechtsregel particulieren rechten toekent, er sprake is van een gekwalificeerde schending van die rechtsregel (met name in de vorm van een kennelijke en ernstige overschrijding van de discretionaire bevoegdheid van de lidstaat bij de omzetting van de richtlijn), en er een direct causaal verband bestaat tussen de schending en de schade, zich tegen een regeling van een lidstaat die in dergelijke gevallen onder minder strikte voorwaarden een recht op schadevergoeding toekent?

⁽¹⁾ Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (PB 2001, L 75, blz. 29).

**Verzoek om een prejudiciële beslissing, ingediend door de Rechtbank Den Haag, zittingsplaats
Amsterdam (Nederland) op 4 maart 2020 — VG tegen Minister van Buitenlandse Zaken**

(Zaak C-121/20)

(2020/C 209/15)

Procestaal: Nederlands

Verwijzende rechter

Rechtbank Den Haag, zittingsplaats Amsterdam

Partijen in het hoofdgeding

Verzoeker: VG

Verweerder: Minister van Buitenlandse Zaken

Prejudiciële vraag

Wordt de beantwoording van prejudiciële vragen in de zaken bij het Hof geregistreerd onder de nummers C-225/19 en C-226/19, anders, indien niet bekend wordt gemaakt of bekend is geworden wat het land is dat bij de voorafgaande raadpleging als bedoeld in artikel 22 van de Visumcode ⁽¹⁾ bezwaar heeft gemaakt tegen de afgifte van een visum aan de aanvrager?

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 810/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 tot vaststelling van een gemeenschappelijke visumcode (PB 2009, L 243, blz. 1).

**Verzoek om een prejudiciële beslissing ingediend door de Sąd Rejonowy w Gliwicach (Polen) op
5 maart 2020 — D. Spółka Akcyjna / W. Zrt**

(Zaak C-127/20)

(2020/C 209/16)

Procestaal: Pools

Verwijzende rechter

Sąd Rejonowy w Gliwicach

Partijen in het hoofdgeding

Verzoekende partij: D. Spółka Akcyjna

Verwerende partij: W. Zrt

Prejudiciële vraag

Moet artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 ⁽¹⁾ aldus worden uitgelegd dat een luchtvaartmaatschappij waarvan een vliegtuig een botsing met een vogel heeft gehad, gehouden is om — in het kader van de door haar te treffen redelijke maatregelen — reeds bij de op rotatie gebaseerde planning van haar vluchten voldoende tijd te reserveren voor het uitvoeren van de vereiste veiligheidscontrole?

en in het geval van een ontkennend antwoord:

Moet artikel 5, lid 3, van verordening [nr. 261/2004] aldus worden uitgelegd dat een luchtvaartmaatschappij waarvan een vliegtuig een botsing met een vogel heeft gehad, gehouden is om als onderdeel van de door haar te treffen redelijke maatregelen dienstroosters of de omvang van de bemanning op een zodanige wijze vast te stellen dat de bemanning onmiddellijk na de uitvoering van de vereiste veiligheidscontrole gereed is voor de uitvoering van haar vliegdiensten, ongeacht de beperkingen van de vlieg- en diensttijden en de rustverplichtingen waarin is voorzien in bijlage III bij verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering ⁽²⁾?

⁽¹⁾ PB 2004, L 46, blz. 1.

⁽²⁾ PB 2012, L 296, blz. 1.
