

**Pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Sąd Najwyższy (Polónia) em 3 de março de 2020 — Koleje Mazowieckie/Skarb Państwa — Minister Infrastruktury i Budownictwa atualmente Minister Infrastruktury i Prezes Urzędu Transportu Kolejowego; PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

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

(2020/C 209/14)

Língua do processo: polaco

**Órgão jurisdicional de reenvio**

Sąd Najwyższy

**Partes no processo principal**

*Recorrente:* Koleje Mazowieckie

*Recorridos:* Skarb Państwa — Minister Infrastruktury i Budownictwa atualmente Minister Infrastruktury i Prezes Urzędu Transportu Kolejowego; PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Questões prejudiciais**

- 1) Devem as disposições da Diretiva 2001/14/CE<sup>(1)</sup>, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, em especial o artigo 4.º, n.º 5, e o artigo 30.º, n.ºs 1, 3, 5 e 6, dessa diretiva, ser interpretadas no sentido de que obstam a que uma empresa de transporte ferroviário reclame uma indemnização a um Estado-Membro, com fundamento na incorreta transposição da diretiva, sem que tenha havido uma fiscalização judicial da decisão da entidade reguladora, numa situação em que um dos elementos da indemnização é uma taxa paga em excesso pela utilização da infraestrutura ferroviária?
- 2) O pressuposto de que o direito a indemnização, com fundamento no direito da União, pela aplicação incorreta do direito da União, em especial, pela transposição incorreta ou pela não transposição de uma diretiva, só existe quando a regra violada confere direitos aos particulares, a violação é de natureza qualificada (em particular, por extravasar manifesta e gravemente o poder discricionário do Estado-Membro na transposição da diretiva) e o nexo de causalidade entre a violação e o dano é direto, opõe-se à legislação de um Estado-Membro que, nestes casos, confere o direito à indemnização em condições menos rigorosas?

<sup>(1)</sup> Diretiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança (JO 2001, L 75, p. 29).

**Pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Rechtbank Den Haag, zittingsplaats Amsterdam (Países Baixos) em 4 de março de 2020 — VG/minister van Buitenlandse Zaken**

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

(2020/C 209/15)

Língua do processo: neerlandês

**Órgão jurisdicional de reenvio**

Rechtbank Den Haag, zittingsplaats Amsterdam (Tribunal de Primeira Instância da Haia, Juízo de Amesterdão, Países Baixos)

**Partes no processo principal**

*Recorrente:* VG

*Recorrido:* minister van Buitenlandse Zaken (Ministro dos Negócios Estrangeiros)

### Questão prejudicial

As questões prejudiciais submetidas ao Tribunal de Justiça no âmbito dos processos C-225/19 e C-226/19 merecem uma resposta diferente se o nome do país que, no âmbito da consulta prévia prevista no artigo 22.º do Código dos Vistos <sup>(1)</sup>, tiver emitido uma objeção à emissão de um visa ao requerente, não for divulgado ou não for conhecido?

<sup>(1)</sup> Regulamento (CE) n.º 810/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, que estabelece o Código Comunitário de Vistos (Código de Vistos) (JO 2009, L 243, p. 1).

---

### Pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Sąd Rejonowy w Gliwicach (Polónia) em 5 de março de 2020 — D. Spółka Akcyjna/W. Zrt

(Processo C-127/20)

(2020/C 209/16)

Língua do processo: polaco

### Órgão jurisdicional de reenvio

Sąd Rejonowy w Gliwicach

### Partes no processo principal

Recorrente: D. Spółka Akcyjna

Recorrida: W. Zrt

### Questão prejudicial

Deve o artigo 5.º, n.º 3 do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 <sup>(1)</sup>, ser interpretado no sentido de que uma transportadora aérea, cuja aeronave colidiu com uma ave, é obrigada — no âmbito das medidas razoáveis que deve tomar — a incluir, no planeamento de voos segundo um sistema rotativo, uma reserva de tempo suficiente para realizar a inspeção de segurança necessária?

E em caso de resposta negativa:

Deve o artigo 5.º, n.º 3 do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91, ser interpretado no sentido de que uma transportadora aérea, cuja aeronave colidiu com uma ave, é obrigada — no âmbito das medidas razoáveis que deve tomar — a elaborar um plano de serviço ou de composição da tripulação de forma a estar pronta para a operação de voo imediatamente após a execução da inspeção de segurança necessária, independentemente das limitações de tempo de voo e de serviço, e dos requisitos em matéria de repouso previstos no anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas <sup>(2)</sup>?

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

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

---