

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Sąd Najwyższy (Polska) w dniu 3 marca 2020 r. – Koleje Mazowieckie przeciwko Skarbowi Państwa – Ministrowi Infrastruktury i Budownictwa obecnie Ministrowi Infrastruktury i Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

(Sprawa C-120/20)

(2020/C 209/14)

Język postępowania: polski

**Sąd odsyłający**

Sąd Najwyższy

**Strony w postępowaniu głównym**

Strona skarżąca: Koleje Mazowieckie

Strona pozwana: Skarb Państwa – Minister Infrastruktury i Budownictwa obecnie Minister Infrastruktury i Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Pytania prejudycjalne**

- 1) Czy przepisy dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. <sup>(1)</sup>, a w szczególności art. 4 ust. 5 oraz art. 30 ust. 1, 3, 5 i 6 tej dyrektywy, należy interpretować w ten sposób, że stoją one na przeszkodzie dochodzeniu przez przedsiębiorcę kolejowego, z pominięciem sądowej kontroli decyzji organu nadzorczego, roszczeń odszkodowawczych w stosunku do państwa członkowskiego z powodu nieprawidłowej implementacji dyrektywy w sytuacji, w której elementem odszkodowania byłaby nadpłacona opłata za użytkowanie infrastruktury kolejowej?
- 2) Czy przyjęcie, że prawo do odszkodowania na podstawie prawa wspólnotowego za wadliwe stosowanie prawa Unii Europejskiej, a w szczególności za wadliwą implementację dyrektywy lub brak jej implementacji, przysługuje wyłącznie, gdy naruszona norma jest dla jednostek źródłem uprawnienia, naruszenie prawa ma charakter kwalifikowany (w szczególności w postaci oczywistego i ciężkiego przekroczenia władzy dyskrecjonalnej państwa członkowskiego przy implementacji dyrektywy), a związek przyczynowy między naruszeniem a szkodą ma charakter związku bezpośredniego, sprzeciwia się regulacji prawa państwa członkowskiego, które przyznaje w takich przypadkach prawo do odszkodowania przy spełnieniu mniej surowych przesłanek?

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa; Dz.U. 2001, L 75, s. 29; Polskie wydanie specjalne: Rozdział 07 Tom 005 P. 404 – 421

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Rechtbank Den Haag na posiedzeniu w ośrodku zamiejscowym w Amsterdamie (Niderlandy) w dniu 4 marca 2020 r. – VG / Minister van Buitenlandse Zaken**

(Sprawa C-121/20)

(2020/C 209/15)

Język postępowania: niderlandzki

**Sąd odsyłający**

Rechtbank Den Haag na posiedzeniu w ośrodku zamiejscowym w Amsterdamie

**Strony w postępowaniu głównym**

Strona skarżąca: VG

Strona przeciwna: Minister van Buitenlandse Zaken

**Pytanie prejudycjalne**

Czy treść odpowiedzi na pytania prejudycjalne przedstawione w sprawach C-225/19 i C-226/19 będzie brzmiała inaczej, jeżeli nie zostanie ujawnione, względnie zostało ujawnione, które państwo wyraziło sprzeciw wobec wydania wizy wnioskodawcy w ramach procedury uprzedniego zasięgnięcia w opinii przewidzianej w art. 22 kodeksu wizowego <sup>(1)</sup>?

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 810/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Wizowy, Dz.U. 2009, L 243, s. 1.

---

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Sąd Rejonowy w Gliwicach (Polska) w dniu 5 marca 2020 r. – D. Spółka Akcyjna przeciwko W. Zrt****(Sprawa C-127/20)**

(2020/C 209/16)

Język postępowania: polski

**Sąd odsyłający**

Sąd Rejonowy w Gliwicach

**Strony w postępowaniu głównym**

Strona skarżąca: D. Spółka Akcyjna

Strona pozwana: W. Zrt

**Pytanie prejudycjalne**

Czy artykuł 5 ustęp 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 <sup>(1)</sup> należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy, którego samolot zderzył się z ptakiem, jest zobowiązany – w ramach racjonalnych środków, jakie powinien podjąć – do uwzględnienia przy planowaniu lotów w systemie rotacyjnym rezerwy czasowej, która wystarcza na przeprowadzenie wymaganej kontroli bezpieczeństwa?

a w razie udzielenia odpowiedzi negatywnej:

Czy artykuł 5 ustęp 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy, którego samolot zderzył się z ptakiem, jest zobowiązany – w ramach racjonalnych środków, jakie powinien podjąć – do wyznaczenia planu służby lub obsady załogi w taki sposób, aby była gotowa do pełnienia czynności lotniczych niezwłocznie po przeprowadzeniu wymaganej kontroli bezpieczeństwa, niezależnie od ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących odpoczynku, przewidzianych w załączniku nr III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 roku ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych <sup>(2)</sup>?

<sup>(1)</sup> Dz. U. 2004, L 46, s. 1; Polskie wydanie specjalne: Rozdział 07 Tom 008 P. 10 – 16

<sup>(2)</sup> Dz. U. 2012, L 296, s. 1

---