

Jakie wymogi powinna spełniać zgodnie z art. 6 ust. 2 dyrektywy siedliskowej następcza kontrola zezwolenia udzielonego na przedsięwzięcie i do jakiej chwili powinna odnosić się ocena?

- 4) Czy w ramach postępowania uzupełniającego, które służy konwalidacji stwierdzonej wady następczej kontroli na podstawie art. 6 ust. 2 dyrektywy siedliskowej lub oceny oddziaływania na środowisko na podstawie art. 6 ust. 3 tej dyrektywy, należy uwzględnić poprzez odpowiednie modyfikacje wymogów oceny, że budowla została wzniesiona i mogła zostać oddana do eksploatacji, gdyż decyzja ustalająca plan zabudowy była natychmiast wykonalna, a wniosek w przedmiocie środka tymczasowego został prawomocnie oddalony? Czy w każdym razie stosuje się to do niezbędnej następczej oceny alternatywnej w ramach rozstrzygnięcia na podstawie art. 6 ust. 4 wspomnianej dyrektywy?

⁽¹⁾ Dz.U. L 206, s. 7.

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Amtsgericht Rüsselsheim (Niemcy) w dniu 29 sierpnia 2014 r. – Dagmar Wedel, Rudi Wedel przeciwko Condor Flugdienst GmbH

(Sprawa C-412/14)

(2014/C 448/03)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Amtsgericht Rüsselsheim

Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca: Dagmar Wedel, Rudi Wedel

Strona pozwana: Condor Flugdienst GmbH.

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy nadzwyczajna okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia ⁽¹⁾ musi się odnosić bezpośrednio do zarezerwowanego lotu?
- 2) W przypadku, jeżeli na pytanie 1 należy udzielić odpowiedzi przeczącej: Ile uprzednich przelotów samolotu, który ma być użyty do planowego lotu, ma znaczenie w odniesieniu do nadzwyczajnej okoliczności? Czy istnieje ograniczenie czasowe w odniesieniu do uwzględnienia nadzwyczajnych okoliczności dotyczących uprzednich przelotów?

I jeśli tak, to jak należy je odmierzyć?

- 3) W razie gdy nadzwyczajne okoliczności występujące przy uprzednich przelotach mają znaczenie dla późniejszego lotu: czy racjonalne środki, które powinien podjąć obsługujący przewoźnik lotniczy zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia, muszą odnosić się tylko do zapobiegania nadzwyczajnej okoliczności, czy także do uniknięcia dłuższego opóźnienia?

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 Tekst mający znaczenie dla EOG, Dz.U. L 46, s. 1