

- b. beneficjent rzeczywisty nie otrzymuje żadnych informacji na temat przeglądania danych osobowych beneficjenta rzeczywistego zapisanych w takim rejestrze,
- c. w świetle celu przetwarzania rozpatrywanych danych osobowych nie ma zastosowania żadne ograniczenie co do zakresu i dostępności tych danych osobowych?
6. Czy art. 44–50 RODO, które uzależniają przekazanie danych osobowych do państwa trzeciego od spełnienia ściśle określonych warunków, należy interpretować w ten sposób, że nie stoją one na przeszkodzie temu, by takie dane beneficjenta rzeczywistego, wpisane do rejestru beneficjentów rzeczywistych utworzonego zgodnie z art. 30 dyrektywy 2015/849, zmienionym art. 1 ust. 15 dyrektywy 2018/84, były w każdym przypadku dostępne każdej osobie korzystającej z publicznego dostępu, bez wykazania interesu prawnego i bez ograniczeń co do miejsca, w którym osoba ta się znajduje?

- (<sup>1</sup>) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/843 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniająca dyrektywę (UE) 2015/849 w sprawie zapobiegania wykorzystywaniu systemu finansowego do prania pieniędzy lub finansowania terroryzmu oraz dyrektywę 2009/138/WE i 2013/36/UE (Dz.U. 2018, L 156, s. 43).
- (<sup>2</sup>) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/849 z dnia 20 maja 2015 r. w sprawie zapobiegania wykorzystywaniu systemu finansowego do prania pieniędzy lub finansowania terroryzmu, zmieniająca rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 648/2012 oraz dyrektywę Komisji 2006/70/WE (Dz.U. 2015, L 141, s. 73).
- (<sup>3</sup>) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. 2016, L 119, s. 1).

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landesgericht Salzburg  
(Austria) w dniu 18 listopada 2020 r. – CS / Eurowings GmbH**

**(Sprawa C-613/20)**

(2021/C 35/51)

*Język postępowania: niemiecki*

**Sąd odsyłający**

Landesgericht Salzburg

**Strony w postępowaniu głównym**

*Wnoszący odwołanie:* CS

*Druga strona postępowania:* Eurowings GmbH

**Pytania prejudycjalne**

- 1) Czy strajk pracowników przewoźnika lotniczego, do którego wezwał związek zawodowy w celu wywalczenia realizacji postulatów płacowych lub świadczeń socjalnych, może stanowić „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (<sup>1</sup>)?
- 2) Czy ma to miejsce przynajmniej
- a) w sytuacji, w której pracownicy spółki zależnej solidaryzują się w obliczu wezwania do strajku przeciwko spółce dominującej grupy (Lufthansa AG), aby wesprzeć związkowe postulaty personelu pokładowego tej spółki, oraz
- b) w szczególności w sytuacji, w której strajk w spółce zależnej „usamodzielnia” się po osiągnięciu porozumienia w spółce dominującej w związku z tym, że związek zawodowy bez wyraźnych powodów podtrzymuje decyzję o strajku, a nawet jeszcze go rozszerza, przy czym personel pokładowy spółki zależnej odpowiada na to wezwanie?
- 3) Czy dla wykazania nadzwyczajnej okoliczności wystarczy, że obsługujący przewoźnik lotniczy podniesie argument, iż [Or. 2] związek zawodowy podtrzymał wezwanie do strajku, a ostatecznie nawet rozszerzył je pod względem czasowym pomimo spełnienia postulatów przez spółkę dominującą grupy, a ponadto kogo obciąża fakt, że bliższe okoliczności tego zdarzenia pozostały przy ustalaniu stanu faktycznego niejasne?

- 4) Czy strajk ogłoszony w spółce zależnej strony pozwanej w dniu 18 października 2019 r. na dzień 20 października 2019 r. w godzinach od 5:00 do 11:00, który ostatecznie w dniu 20 października 2019 r. o godzinie 5:30 zostaje jeszcze spontanicznie przedłużony do godziny 24:00, może stanowić okoliczność, nad którą nie można skutecznie panować?
- 5) Czy środki w postaci opracowania alternatywnego rozkładu lotów i zastępowania lotów odwoływanych wobec braku personelu pokładowego podczarterami przy szczególnym uwzględnieniu destynacji zamorskich i rozróżnieniu między lotami krajowymi a europejskimi stanowią środki dostosowane do sytuacji, jeżeli weźmie się ponadto pod uwagę, że z łącznie 712 lotów, które miały zostać tego dnia wykonane, trzeba było odwołać zaledwie 158?
- 6) Jakie wymogi wiążą się ze spoczywającym na obsługującym przewoźniku lotniczym ciężarze przedstawienia okoliczności faktycznych świadczących o tym, że podjęto wszelkie racjonalne środki, które odpowiadają warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia?

(<sup>1</sup>) 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 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Tallinna Halduskohus  
(Estonia) w dniu 18 listopada 2020 r. – AS Lux Express Estonia / Majandus- ja  
Kommunikatsiooniministeerium**

**(Sprawa C-614/20)**

(2021/C 35/52)

*Język postępowania: estoński*

**Sąd odsyłający**

Tallinna Halduskohus

**Strony w postępowaniu głównym**

*Strona skarżąca:* AS Lux Express Estonia

*Druga strona postępowania:* Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

**Pytania prejudycjalne**

- 1) Czy nałożenie na wszystkie przedsiębiorstwa prawa prywatnego, które wykonują na terytorium kraju regularne przewozy pasażerskie w transporcie drogowym, wodnym lub kolejowym w celach zarobkowych, tego samego zobowiązania do bezpłatnego przewozu niektórych kategorii pasażerów (dzieci w wieku przedszkolnym, osób niepełnosprawnych do ukończenia 16. roku życia, osób z poważną niepełnosprawnością, które ukończyły 16. rok życia, osób ze znacznym upośledzeniem wzroku i osób towarzyszących osobom z poważnym lub znacznym upośledzeniem wzroku oraz psów przewodników osoby niewidomej lub psów pomocników osoby niepełnosprawnej) stanowi zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych w rozumieniu art. 2 lit. e) i art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 (<sup>1</sup>) Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70?
- 2) Jeżeli jest to zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych w rozumieniu rozporządzenia nr 1370/2007: Czy państwo członkowskie ma na podstawie art. 4 ust. 1 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia nr 1370/2007 prawo wyłączyć ustawą krajową rekompensatę dla przewoźnika za wykonanie takiego zobowiązania?

Jeżeli państwo członkowskie ma prawo wyłączyć rekompensatę dla przewoźnika, to na jakich warunkach może to zrobić?

- 3) Czy art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 1370/2007 pozwala na wyłączenie z zakresu zastosowania tego rozporządzenia ogólnych zasad ustalania taryf maksymalnych dla innych kategorii pasażerów niż te, o których mowa w tym przepisie?

Czy obowiązek poinformowania Komisji Europejskiej zgodnie z art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ma zastosowanie również w przypadku, gdy ogólne zasady ustalania taryf maksymalnych nie ustanawiają rekompensaty dla przewoźnika?