

- 3) Na wypadek udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze, lecz odpowiedzi przeczącej na pytanie drugie, czy sąd krajowy ma obowiązek częściowo odmówić wydania orzeczenia nakazującego zapłatę – w odniesieniu do części roszczenia, która opiera się na nieuczciwym warunku umownym?
- 4) Na wypadek udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie trzecie, czy sąd krajowy powinien z urzędu – i na jakich warunkach – uwzględnić skutki związane z nieuczciwym charakterem warunku umownego, gdy istnieją dane dotyczące płatności dokonanych na podstawie tego warunku, w tym dokonać potrącenia z innymi nieopłaconymi zobowiązaniami umownymi, co przewidziano w innych podobnych wypadkach określonych w prawie krajowym?
- 5) Na wypadek udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytania od drugiego do czwartego, czy sąd krajowy jest związany wskazówkami sądu wyższej instancji, które zgodnie z prawem krajowym są wiążące dla kontrolowanej instancji – lecz które to wskazówki nie uwzględniają skutków związanych z nieuczciwym charakterem warunku umownego zawartego w umowie konsumenckiej?

(¹) Dyrektywa Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich (Dz.U. 1993, L 95, s. 29).

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landgericht Köln (Niemcy)
w dniu 25 czerwca 2021 r. – ADPA European Independent Automotive Data Publishers Association
internationale Vereinigung ohne Gewinnerzielungsabsicht – IvoG – belgischen Rechts
i Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. / Automobiles PEUGEOT SA i PSA Automobiles SA**

(Sprawa C-390/21)

(2021/C 368/05)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Landgericht Köln

Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca: ADPA European Independent Automotive Data Publishers Association internationale Vereinigung ohne Gewinnerzielungsabsicht – IvoG – belgischen Rechts i Gesamtverband Autoteile-Handel e.V.

Strona pozwana: Automobiles PEUGEOT SA i PSA Automobiles SA

Pytania prejudycjalne

1. Czy przepisy rozdziału XIV rozporządzenia (UE) 2018/858 (¹) (art. 61 i nast. wraz z załącznikiem X) mają zastosowanie również do takich modeli pojazdów, które zostały objęte homologacją typu na podstawie rozporządzenia (WE) nr 715/2007 (²) po raz pierwszy już przed dniem 1 września 2020 r.?

W razie udzielenia odpowiedzi przeczącej na to pytanie, dodatkowo:

Czy w odniesieniu do tych „pojazdów wycofanych z eksploatacji” ma nadal zastosowanie rozdział III rozporządzenia nr 715/2007, a do obliczania opłat w szczególności art. 7 rozporządzenia (WE) nr 715/2007?

2. Czy pojęcie „dostępu” do wymienionych informacji, który powinni zapewnić producenci zgodnie z art. 61 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858, obejmuje uprawnienie wydawców informacji technicznych, o których mowa w art. 3 pkt 45 rozporządzenia (UE) 2018/858, do wykorzystywania tych informacji do działań związanych z ich działalnością w łańcuchu dostaw na rynku wtórnym, czy też dla takiego wykorzystywania konieczna jest odrębna umowa licencyjna na korzystanie i ponowne wydanie, która nie podlega wówczas art. 63 rozporządzenia (UE) 2018/858 w zakresie wynagrodzenia żądanego przez producenta?

Jeżeli należy udzielić odpowiedzi przeczącej na pierwsze pytanie prejudycjalne i rozdział III rozporządzenia (WE) nr 715/2007 ma zastosowanie do pojazdów wycofanych z eksploatacji, dodatkowo:

Czy pojęcie „dostępu” do wymienionych informacji, który powinni zapewnić producenci zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, obejmuje uprawnienie wydawców informacji technicznych, o których mowa w art. 3 pkt 15 rozporządzenia (WE) 715/2007, do wykorzystywania tych informacji do działań związanych z ich działalnością w łańcuchu dostaw na rynku wtórnym, czy też dla takiego uprawnienia do wykorzystywania konieczna jest odrębna umowa licencyjna na korzystanie i ponowne wydanie, która nie podlega wówczas art. 7 rozporządzenia (WE) 715/2007 w zakresie wynagrodzenia żądanego przez producenta?

3. Czy pojęcie „opłat w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości”, o których mowa w art. 63 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia (UE) 2018/858, należy interpretować w ten sposób, że producent musi traktować wszystkie niezależne podmioty [gospodarcze], o których mowa w art. 3 pkt 45 rozporządzenia (UE) 2018/858, jednakowo przy obliczaniu opłat, niezależnie od ich działalności gospodarczej?

Jeżeli należy udzielić odpowiedzi przeczącej na pierwsze pytanie prejudycjalne i rozdział III rozporządzenia (WE) nr 715/2007 ma zastosowanie do pojazdów wycofanych z eksploatacji, dodatkowo:

Czy pojęcie „opłat w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości”, o których mowa w art. 7 ust. 1 pierwsza część zdania rozporządzenia (WE) nr 715/2007, należy interpretować w ten sposób, że producent musi traktować wszystkie niezależne podmioty [gospodarcze], o których mowa w art. 3 pkt 15 rozporządzenia (WE) 715/2007, jednakowo przy obliczaniu opłat, niezależnie od ich działalności gospodarczej?

W razie udzielenia odpowiedzi przeczącej na trzecie pytanie prejudycjalne:

4. Czy pojęcie „opłat w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości”, o których mowa w art. 63 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia (UE) 2018/858, należy interpretować w ten sposób, że opłata może zasadniczo pokrywać jedynie koszty producenta?

Jeżeli należy udzielić odpowiedzi przeczącej na pierwsze pytanie prejudycjalne i rozdział III rozporządzenia (WE) nr 715/2007 ma zastosowanie do pojazdów wycofanych z eksploatacji, dodatkowo:

Czy pojęcie „opłat w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości”, o których mowa w art. 7 ust. 1 pierwsza część zdania rozporządzenia (WE) 715/2007, należy interpretować w ten sposób, że opłata może zasadniczo pokrywać jedynie koszty producenta?

- (¹) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. 2018, L 151, s. 1).
- (²) Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. 2007, L 171, s. 1).

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Litwa) w dniu 28 czerwca 2021 r. – Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH / Arik Air Limited i in.

(Sprawa C-393/21)

(2021/C 368/06)

Język postępowania: litewski

Sąd odsyłający

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas

Strony w postępowaniu głównym

Strona wnosząca skargę kasacyjną: Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH

Druga strona postępowania kasacyjnego: Arik Air Limited i in.