

— obciążenie strony pozwanej całością kosztów postępowania w obu instancjach.

Zarzuty i główne argumenty

W uzasadnieniu odwołania wnoszący je podnosi dwa zarzuty.

Zarzut pierwszy dotyczy naruszenia art. 45 TFUE, do jakiego miało dojść w ocenie wnoszącego odwołanie, naruszenia przez Sąd obowiązku uzasadnienia, błędu w zakresie kwalifikacji prawnej oraz przeinaczenia akt sprawy.

Zarzut drugi dotyczy naruszenia celu art. 8 załącznika VII do regulaminu pracowniczego urzędników Unii Europejskiej i naruszenia ogólnej zasady proporcjonalności.

Odwołanie od wyroku Sądu (dziesiąta izba) wydanego w dniu 29 czerwca 2022 r. w sprawie T-337/20 Hochmann Marketing GmbH/Urząd Unii Europejskiej ds. Własności Intelektualnej, wniesione w dniu 29 sierpnia 2022 r. przez Hochmann Marketing GmbH

(Sprawa C-575/22 P)

(2022/C 441/21)

Język postępowania: niemiecki

Strony

Wnoszący odwołanie: Hochmann Marketing GmbH (przedstawiciel: adwokat J. Jennings)

Druga strona postępowania: Urząd Unii Europejskiej ds. Własności Intelektualnej

Postanowieniem z dnia 10 października 2022 r. wiceprezes Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej uznał odwołanie za niedopuszczalne i obciążył wnoszącą odwołanie jej własnymi kosztami.

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landgericht Frankfurt am Main (Niemcy) w dniu 1 września 2022 r. – flightright GmbH/TAP Portugal

(Sprawa C-578/22)

(2022/C 441/22)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Landgericht Frankfurt am Main

Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca i strona wnosząca odwołanie: flightright GmbH

Strona pozwana i druga strona postępowania odwoławczego: TAP Portugal

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy art. 4 ust. 3 w związku z art. 2 lit. j) rozporządzenia (WE) nr 261/2004⁽¹⁾ w związku z art. 3 ust. 2 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że pasażer musi zawsze stawić się na odprawę pasażerów – względnie do wejścia na pokład – zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowane biuro podróży, lub, jeżeli czas nie został określony, nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu, a także zgodnie z art. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004 na warunkach określonych w art. 3 ust. 2 rozporządzenia?

2) W przypadku udzielenia przez Trybunał odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze:

Czy art. 4 ust. 3 w związku z art. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że odmowa przyjęcia pasażera na pokład wbrew jego woli może zostać wyrażona przez umownego przewoźnika lotniczego wobec pasażera również ze skutkiem wobec obsługującego przewoźnika lotniczego, który zawarł z nim umowę o wspólnej obsłudze połączeń dotyczącą tego lotu?

(¹) Rozporządzenie 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, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Verwaltungsgericht Köln (Niemcy) w dniu 2 września 2022 r. – Die Länderbahn GmbH DLB i in./Bundesrepublik Deutschland

(Sprawa C-582/22)

(2022/C 441/23)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Verwaltungsgericht Köln

Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca: Die Länderbahn GmbH DLB, Prignitzer Eisenbahn GmbH, Ostdeutsche Eisenbahn, Ostseeland Verkehrs GmbH

Druga strona postępowania: Bundesrepublik Deutschland

Uczestnik postępowania: DB Netz AG

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy art. 56 ust. 1, 6 i 9 dyrektywy 2012/34/UE (¹) należy interpretować w ten sposób, że system pobierania opłat może być odpowiednim przedmiotem skargi do organu regulacyjnego także wtedy, gdy upłynął już okres ważności opłaty, która ma być poddana kontroli (skarga na tzw. starą opłatę)?
- 2) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze: czy art. 56 ust. 1, 6 i 9 dyrektywy 2012/34/UE należy interpretować w ten sposób, że organ regulacyjny może w przypadku kontroli ex post starych opłat uznać je za bezskuteczne ze skutkiem ex tunc?
- 3) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytania pierwsze i drugie: czy wykładnia art. 56 ust. 1, 6 i 9 dyrektywy 2012/34/UE dopuszcza uregulowanie krajowe, które wyłącza możliwość kontroli ex post starych opłat ze skutkiem ex tunc?
- 4) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytania pierwsze i drugie: czy art. 56 ust. 9 dyrektywy 2012/34/UE należy interpretować w ten sposób, że przewidziane w nim działania właściwego organu regulacyjnego w celu naprawy sytuacji po stronie skutków prawnych otwierają również co do zasady możliwość nakazania zarządcy infrastruktury zwrotu opłat pobranych niezgodnie z prawem, mimo że roszczenia o zwrot między przedsiębiorstwem kolejowym a zarządcą infrastruktury mogą być dochodzone na drodze cywilnoprawnej?