

Pytanie prejudycjalne

Czy prawo wspólnotowe, a w szczególności art. 15 ust. 2 i 18 dyrektywy 2000/31/WE⁽¹⁾ Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 czerwca 2000 r. w sprawie niektórych aspektów prawnych usług społeczeństwa informacyjnego, w szczególności handlu elektronicznego w ramach rynku wewnętrznego, art. 8 ust. 1 i 2 dyrektywy 2001/29/WE⁽²⁾ Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 maja 2001 r. w sprawie harmonizacji niektórych aspektów praw autorskich i pokrewnych w społeczeństwie informacyjnym, art. 8 dyrektywy 2004/48/WE⁽³⁾ Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie egzekwowania praw własności intelektualnej oraz art. 17 ust. 2 i art. 47 Karty Praw Podstawowych Unii Europejskiej, zezwala państwom członkowskim na ograniczenie ciążącego na operatorach sieci i usługodawcach w zakresie połączeń elektronicznych, dostępu do sieci telekomunikacyjnych i przechowywania danych obowiązku przechowywania i udostępniania danych dotyczących połączeń i ruchu związanych z połączeniami ustanowionymi w trakcie świadczenia usług społeczeństwa informacyjnego wyłącznie do przypadków dochodzenia karnego lub w celu ochrony bezpieczeństwa publicznego, czy też przypadków zagrożenia bezpieczeństwa narodowego, z wyłączeniem postępowań cywilnych?

⁽¹⁾ Dz.U. L 178, str. 1

⁽²⁾ Dz.U. L 167, str. 10

⁽³⁾ Dz.U. L 157, str. 45

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Finanzgericht Hamburg (Niemcy) w dniu 26 czerwca 2006 r. — Interboves GmbH przeciwko Hauptzollamt Hamburg-Jonas

(Sprawa C-277/06)

(2006/C 212/34)

Język postępowania: niemiecki

Sąd krajowy

Finanzgericht Hamburg

Strony w postępowaniu przed sądem krajowym

Strona skarżąca: Interboves GmbH

Strona pozwana: Hauptzollamt Hamburg-Jonas

Pytania prejudycjalne

1) Czy pkt 48 ppkt 7 lit. a) rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628/EWG⁽¹⁾ reguluje podstawowy wymóg

dotyczący transportu morskiego z takim skutkiem, że zasadniczo — o ile spełnione są wymogi określone w pkt 48 ppkt 3 i 4 rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628/EWG z wyjątkiem czasu transportu i okresów odpoczynku — również w przypadku transportu zwierząt na tzw. promach typu roll-on/roll-off czasy transportu drogowego przed i po transporcie morskim nie są ze sobą powiązane?

2) Czy pkt 48 ppkt 7 lit. b) rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628/EWG zawiera przepis szczególny dla tzw. promów typu roll-on/roll-off pływających we Wspólnocie, który znajduje zastosowanie obok tzn. dodatkowo do wymogów określonych w pkt 48 ppkt 4 lit. a) rozdziału VII załącznika do dyrektywy 91/628/EWG z takim skutkiem, że po przybyciu promu do portu przeznaczenia nie rozpoczyna biegu nowy maksymalny czas transportu wynoszący 29 godzin [zob. pkt 48 ppkt 4 lit. d) rozdziału VII załącznika do dyrektywy], lecz należy zapewnić 12-godzinny okres odpoczynku, tylko wtedy, gdy czas transportu morskiego nie przekroczył ogólnych uregulowań zawartych w pkt 48 ppkt 2-4 rozdziału VII załącznika do dyrektywy — konkretnie 29 godzin zgodnie z pkt 48 ppkt 4 lit. d)?

⁽¹⁾ Dz.U. L 340, str. 17

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Bundesverwaltungsgericht (Niemcy) w dniu 26 czerwca 2006 r. — Manfred Otten przeciwko Landwirtschaftskammer Niedersachsen

(Sprawa C-278/06)

(2006/C 212/35)

Język postępowania: niemiecki

Sąd krajowy

Bundesverwaltungsgericht (Niemcy).

Strony w postępowaniu przed sądem krajowym

Strona skarżąca: Manfred Otten.

Strona pozwana: Landwirtschaftskammer Niedersachsen.

Przypozwany: Jonny Kück

Przy udziale: Vertreterin des Bundesinteresses beim Bundesverwaltungsgericht

Pytanie prejudycjalne

Czy art. 7 ust. 2 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3950/92 z dnia 28 grudnia 1992 r. ⁽¹⁾ w brzmieniu nadanym rozporządzeniem Rady (WE) nr 1256/1999 z dnia 17 maja 1999 r. ⁽²⁾ należy interpretować w ten sposób, że w przypadku zakończenia umowy dzierżawy nieruchomości rolnych, mianowicie gospodarstwa mlecznego lub gruntu wykorzystywanego do produkcji mleka, związane z nimi ilości referencyjne przechodzą z powrotem na wydzierżawiającego również wtedy, gdy wydzierżawiający nie jest i nie zamierza być producentem mleka, o ile w najkrótszym możliwym terminie dokona przeniesienia tych ilości referencyjnych za pośrednictwem państwowego punktu sprzedaży na osobę trzecią, będącą producentem mleka?

⁽¹⁾ Dz.U. L 405, str. 1

⁽²⁾ Dz.U. L 160, str. 73

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Audiencia Provincial de Madrid (Hiszpania) w dniu 27 czerwca 2006 — CEPSA, Estaciones de Servicio SA przeciwko LV Tobar e Hijos SL

(Sprawa C-279/06)

(2006/C 212/36)

Język postępowania: hiszpański

Sąd krajowy

Audiencia Provincial de Madrid (Hiszpania).

Strony w postępowaniu przed sądem krajowym

Strona wnosząca odwołanie: CEPSA, Estaciones de Servicio SA.

Strona pozwana: LV Tobar e Hijos SL.

Pytania prejudycjalne

PO PIERWSZE:

- A) Czy art. 81 ust. 1 traktatu WE należy interpretować w ten sposób, że umowa o oflagowanie stacji paliw (contrato de abanderamiento) zawarta w 1996 r. pomiędzy dystrybutorem produktów z ropy naftowej a spółką posiadającą stację paliw, na podstawie której zobowiązuje się ona do sprzedaży przez określony czas paliw silnikowych i olejów napędowych pochodzących wyłącznie od dostawcy, zobowiązując się jednocześnie do niesprzedawania takich produktów dostarczanych przez innych dystrybutorów, wchodzi w zakres jego stosowania, jako że takie zobowiązanie wiąże się z porozumieniem o zakazie konkurencji, aczkolwiek umowa ta, ze względu na swoje znaczenie gospodarcze, mogłaby zostać uznana za umowę agencji?
- B) W przypadku, gdy umowa wchodzi w zakres stosowania art. 81. ust. 1 WE, to czy może ona zostać objęta wyłącze-

niem spod zakazu, jeżeli spełnia ona wymogi rozporządzenia nr 1984/1983 ⁽¹⁾, zwłaszcza te, które dotyczą okresu obowiązywania umowy?

- C) Jeżeli tak, to czy przepisy art. 10 i 12 powołanego rozporządzenia, które zezwalają na to, aby okres obowiązywania porozumienia o zakazie konkurencji przekraczał pięć lat, jako świadczenie wzajemne za korzyści gospodarcze lub finansowe przyznane przez dostawcę posiadaczowi stacji paliw, wymagają, aby takie korzyści gospodarcze lub finansowe były istotne, lub też czy wystarczy, iż nie będą one nieznaczące? Czy przepisy te można interpretować w ten sposób, że takie korzyści gospodarcze lub finansowe zostały przyznane w umowach o oflagowanie stacji paliw, gdy dostawca produktów z ropy naftowej ponosi koszty zainstalowania i utrzymywania na stacji paliw logo własnej marki lub oddaje do dyspozycji zbiorniki i dystrybutory paliw, których posiadacz stacji paliw nie może używać bez pisemnej zgody wyłącznego dostawcy do niedostarczonych przez niego produktów, i które powinien on zwrócić w momencie, gdy zaprzestanie ich używania, do którego był uprawniony, a których wartość jest zabezpieczona gwarancją bankową na pierwsze żądanie, którą posiadacz stacji paliw ustanowił na rzecz dostawcy?
- D) Jeżeli takie wyłączenie nie ma zastosowania, to czy nieważność z mocy prawa przewidziana w art. 81 ust. 2 traktatu WE dotyczy całej umowy?

PO DRUGIE:

- A) Czy art. 81 ust. 1 traktatu WE należy interpretować w ten sposób, że taka umowa o oflagowanie stacji paliw, która przewiduje, iż spółka posiadająca stację paliw powinna sprzedawać paliwa silnikowe i oleje napędowe pochodzące od wyłącznego dostawcy po ustalonych przez niego cenach sprzedaży detalicznej, zasadniczo podlega zakazowi ograniczenia konkurencji, jako że ustala ona ceny sprzedaży, mając na uwadze jej znaczenie gospodarcze i w szczególności ryzyko ponoszone przez posiadacza stacji paliw oraz jego udział w kosztach dostawy produktów będących przedmiotem umowy lub promocji ich sprzedaży, przy czym należy uwzględnić następujące kwestie:
- 1) Posiadacz stacji paliw zobowiązuje się do sprzedaży na zasadzie wyłączności smarów, produktów pomocniczych do samochodów, paliw silnikowych i olejów napędowych pochodzących od dostawcy zgodnie z ustalonymi przez niego cenami sprzedaży detalicznej, warunkami i technikami sprzedaży przez okres 10 lat, który może być przedłużany na kolejne pięcioletnie okresy na podstawie wyraźnego i pisemnego porozumienia zawartego co najmniej z sześciomiesięcznym wyprzedzeniem.
 - 2) Posiadacz stacji paliw przyjmuje na siebie ryzyko związane z paliwami silnikowymi i olejami napędowymi z chwilą ich otrzymania od dostawcy w zbiornikach magazynowych, włączając w to ryzyko związane z różnicą w objętości paliwa. Od otrzymania produktów posiadacz stacji paliw ma obowiązek przechowywania ich w warunkach niezbędnych do uniknięcia ich utraty lub pogorszenia i gdy zajdzie taka potrzeba, to on jest odpowiedzialny wobec dostawcy oraz wobec osób trzecich za ich utratę, zanieczyszczenie lub pomieszenie oraz za wynikłe w związku z tym szkody.