

Odwołanie od wyroku Sądu (czwarta izba) wydanego w dniu 25 kwietnia 2018 r. w sprawie T-213/17, Romantik Hotels & Restaurants AG/Urząd Unii Europejskiej ds. Własności Intelektualnej (EUIPO), wniesione w dniu 21 czerwca 2018 r. przez Romantik Hotels & Restaurants AG

(Sprawa C-411/18 P)

(2018/C 408/47)

Język postępowania: niemiecki

Strony

Wnosząca odwołanie: Romantik Hotels & Restaurants AG (przedstawiciele: S. Hofmann, W. Göpfert, Rechtsanwälte)

Pozostali uczestnicy postępowania: Urząd Unii Europejskiej ds. Własności Intelektualnej, Hotel Preidlhof GmbH

Postanowieniem z dnia 3 października 2018 r. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dziesiąta izba) w części odrzucił odwołanie jako oczywiście niedopuszczalne, a w części oddalił jako oczywiście bezzasadne i nakazał wnoszącej odwołanie pokrycie własnych kosztów.

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landgericht München I (Niemcy) w dniu 9 lipca 2018 r. – WA / Münchener Hypothekenbank eG

(Sprawa C-448/18)

(2018/C 408/48)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Landgericht München I

Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca: WA.

Strona pozwana: Münchener Hypothekenbank eG.

Postanowieniem Trybunału z dnia 6 września 2018 r. sprawa została wykreślona z rejestru Trybunału.

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landesgerichts Linz (Austria) w dniu 17 lipca 2018 r. – DS / Porsche Inter Auto GmbH & Co KG

(Sprawa C-466/18)

(2018/C 408/49)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Landesgericht Linz

Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca: DS

Strona pozwana: Porsche Inter Auto GmbH & Co KG

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy art. 5 ust. 1 rozporządzenia (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⁽¹⁾ należy interpretować w ten sposób, że niedopuszczalne jest wyposażenie pojazdu w rozumieniu art. 1 ust. 1 rozporządzenia nr 715/2007, w ramach którego zawór recyrkulacji spalin, zatem część mająca potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń jest tak skonstruowana, że szybkość recyrkulacji spalin, zatem część spalin, która zostaje cofnięta, jest tak ustawiona, że zawór recyrkulacji spalin gwarantuje tryb o niskiej emisji szkodliwych substancji tylko pomiędzy 15 a 33 stopniami Celsjusza i tylko poniżej 1 000 metrów wysokości, a poza tym zakresem temperatur w przebiegu 10 stopni Celsjusza i ponad 1 000 metrów wysokości przy przebiegu 250 metrów wysokości zostaje liniowo zmniejszony do 0, zatem dochodzi do wzrostu emisji NOx ponad wartości graniczne wynikające z rozporządzenia nr 715/2007?
- 2) Czy dla oceny pytania pierwszego ma znaczenie, czy wyposażenie pojazdu wskazane w pytaniu pierwszym jest konieczne w celu ochrony silnika przed uszkodzeniem?
- 3) Czy dla oceny pytania drugiego ponadto ma znaczenie, czy część silnika, która ma być chroniona przed uszkodzeniem jest zaworem recyrkulacji spalin?
- 4) Czy dla oceny pytania pierwszego ma znaczenie, czy wyposażenie pojazdu wskazane w pytaniu pierwszym zostało wbudowane w trakcie produkcji pojazdu lub czy przedstawione w pytaniu pierwszym ustawienie recyrkulacji spalin ma zostać dokonane w pojeździe jako naprawa w rozumieniu art. 3 ust. 2 dyrektywy 1999/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. w sprawie niektórych aspektów sprzedaży towarów konsumpcyjnych i związanych z tym gwarancji⁽²⁾?
- 5) Czy art. 3 ust. 6 dyrektywy 1999/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. w sprawie niektórych aspektów sprzedaży towarów konsumpcyjnych i związanych z tym gwarancji należy interpretować w ten sposób, że jeżeli została zawarta umowa sprzedaży pojazdu, na podstawie której jest świadczony pojazd odpowiadający wymogom ustawowym (unijnym) i w pojeździe wbudowana jest logika przełączania (Umschaltlogik), zatem ustawienie, w ramach którego, gdy pojazd jest eksploatowany, znajduje się w trybie 1, a gdy oprogramowanie rozpozna test, a zatem eksploatację pojazdu w ramach NEDC [nowego europejskiego cyklu jezdnego („New European Drive Cycle“)], pojazd pozostaje w trybie 1 (NEDC), jeżeli jednak oprogramowanie rozpozna, że pojazd porusza się poza tolerancją NEDC (odchylenia od profilu prędkości o +/- 2 km/h bądź +/- 1s) pojazd przechodzi w tryb 0 (tryb jazdy), w którym zawór recyrkulacji spalin jest tak ustawiony, że dopuszczalne wartości wynikające z rozporządzenia nr 715/2007 nie mogą już zostać zachowane, przy czym to ustawienie następuje w tak krótkim czasie, że w efekcie pojazd porusza się prawie wyłącznie w trybie 0, nie stanowi to braku zgodności z umową o nikłym znaczeniu?

⁽¹⁾ Dz.U. L 171, 2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 171, 1999, s. 12.

Odwołanie od wyroku Sądu (dziewiąta izba) wydanego w dniu 7 czerwca 2018 r. w sprawie T-72/17, Gabriele Schmid/Urząd Unii Europejskiej ds. Własności Intelektualnej (EUIPO), wniesione w dniu 6 sierpnia 2018 r. przez Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft in Steiermark

(Sprawa C-514/18 P)

(2018/C 408/50)

Język postępowania: niemiecki

Strony

Wnosząca odwołanie: Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft in Steiermark (przedstawiciele: I. Hödl, Rechtsanwältin, S. Schoeller, Rechtsanwalt)