

— uložil odpůrci náhradu nákladů řízení v obou stupních.

Důvody kasačního opravného prostředku a hlavní argumenty

Na podporu svého kasačního opravného prostředku navrhovatel uplatňuje dva důvody:

První důvod kasačního opravného prostředku vychází z údajného porušení článku 45 SFEU, porušení povinnosti Tribunálu uvést odůvodnění, nesprávné právní kvalifikace a zkreslení informací ve spise.

V rámci druhého důvodu kasačního opravného prostředku je uplatňováno porušení cíle článku 8 přílohy VII služebního řádu úředníků Evropské unie a porušení obecné zásady proporcionality.

Kasační opravný prostředek podaný dne 29. srpna 2022 Hochmann Marketing GmbH proti rozsudku Tribunálu (desátého senátu) vydanému dne 29. června 2022 ve věci T-337/20, Hochmann Marketing GmbH v. Úřad Evropské unie pro duševní vlastnictví

(Věc C-575/22 P)

(2022/C 441/21)

Jednací jazyk: němčina

Účastníci řízení

Účastnice řízení podávající kasační opravný prostředek (navrhovatelka): Hochmann Marketing GmbH (zástupce: J. Jennings, advokát)

Další účastník řízení: Úřad Evropské unie pro duševní vlastnictví

Místopředseda Soudního dvora Evropské unie usnesením ze dne 10. října 2022 odmítl kasační opravný prostředek jako nepřijatelný a rozhodl, že navrhovatelka ponese vlastní náklady řízení.

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landgericht Frankfurt am Main (Německo) dne 1. září 2022 – flightright GmbH v. TAP Portugal

(Věc C-578/22)

(2022/C 441/22)

Jednací jazyk: němčina

Předkládající soud

Landgericht Frankfurt am Main

Účastnice původního řízení

Žalobkyně a navrhovatelka v odvolacím řízení: flightright GmbH

Žalovaná a odpůrkyně v odvolacím řízení: TAP Portugal

Předběžné otázky

1) Musí být čl. 4 odst. 3 ve spojení s čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004⁽¹⁾ ve spojení s čl. 3 odst. 2 tohoto nařízení vykládán v tom smyslu, že se cestující musí vždy přihlásit k přepravě, jak je stanoveno, a v čase předem uvedeném leteckým dopravcem, provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo oprávněným zprostředkovatelem služeb cestovního ruchu, nebo jestliže není uveden čas, nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu a rovněž se podle čl. 2 písm. j) nařízení o právech cestujících musí přihlásit k nástupu na palubu za podmínek uvedených v čl. 3 odst. 2 nařízení o právech cestujících?

2) V případě záporné odpovědi Soudního dvora na první otázku:

Musí být čl. 4 odst. 3 ve spojení s čl. 2 odst. j) nařízení o právech cestujících vykládán v tom smyslu, že nástup na palubu může cestujícímu odepřít proti jeho vůli rovněž smluvní letecký dopravce, který s provozujícím leteckým dopravcem uzavřel dohodu o sdílení kódu ohledně příslušného letu, s účinkem k tíži provozujícího leteckého dopravce?

(¹) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91(Úř. věst. 2004, L 46, s. 1).

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Verwaltungsgericht Köln (Německo) dne 2. září 2022 – Die Länderbahn GmbH DLB a další v. Bundesrepublik Deutschland

(Věc C-582/22)

(2022/C 441/23)

Jednací jazyk: němčina

Předkládající soud

Verwaltungsgericht Köln

Účastnice původního řízení

Žalobkyně: Die Länderbahn GmbH DLB, Prignitzer Eisenbahn GmbH, Ostdeutsche Eisenbahn, Ostseeland Verkehrs GmbH

Žalovaná: Bundesrepublik Deutschland

Vedlejší účastnice řízení: DB Netz AG

Předběžné otázky

1. Musí být čl. 56 odst. 1, 6 a 9 směrnice 2012/34/EU (¹) vykládán v tom smyslu, že systém zpoplatnění může být způsobilým předmětem stížnosti i v případě, že již uplynula doba platnosti poplatku, který má být přezkoumán [stížnost proti poplatku, na který se vztahuje režim stanovený starou právní úpravou (tzv. Altentgelt)]?
2. V případě kladné odpovědi na první otázku: Musí být čl. 56 odst. 1, 6 a 9 směrnice 2012/34/EU vykládán v tom smyslu, že regulační subjekt může při následné kontrole poplatků, na které se vztahuje režim stanovený starou právní úpravou, tyto poplatky prohlásit za neplatné s účinkem ex tunc?
3. V případě kladné odpovědi na první a druhou otázku: Připouští výklad čl. 56 odst. 1, 6 a 9 směrnice 2012/34/EU vnitrostátní právní úpravu, která vylučuje možnost následné kontroly poplatků, na které se vztahuje režim stanovený starou právní úpravou, s účinkem ex tunc?
4. V případě kladné odpovědi na první a druhou otázku: Musí být čl. 56 odst. 9 směrnice 2012/34/EU vykládán v tom smyslu, že opatření příslušného regulačního subjektu k nápravě situace, která jsou v něm stanovena, co do právních důsledků v zásadě zahrnují i možnost nařídit provozovateli infrastruktury vrácení protiprávně vybraných poplatků, ačkoli nároky na vrácení zaplacených poplatků lze ve vztahu mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury vymáhat v rámci občanského soudního řízení?