



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (ósma izba)

z dnia 27 października 2022 r. *

Odesłanie prejudycjalne – Rynek obejmujący usługi w zakresie informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów silnikowych – Rozporządzenie (UE) 2018/858 – Artykuł 61 – Obowiązek producentów samochodów udzielenia informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów silnikowych – Zakres – Prawo dostępu do tych informacji – Niezależne podmioty – Wydawcy informacji technicznych – Artykuł 63 – Opłaty w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości za dostęp

W sprawie C-390/21

mającej za przedmiot wnioszek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Landgericht Köln (sąd krajowy w Kolonii, Niemcy) postanowieniem z dnia 10 czerwca 2021 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 25 czerwca 2021 r., w postępowaniu:

ADPA European Independent Automotive Data Publishers,

Gesamtverband Autoteile-Handel e.V.

przeciwko

Automobiles PEUGEOT SA,

PSA Automobiles SA,

TRYBUNAŁ (ósma izba),

w składzie: N. Piçarra (sprawozdawca), pełniący obowiązki prezesa izby, N. Jääskinen i M. Gavalec, sędziowie,

rzecznik generalny: P. Pikamäe,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

* Język postępowania: niemiecki.

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu ADPA European Independent Automotive Data Publishers i Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. – E. Macher, M. Sacré i P. Schmitz, Rechtsanwälte,
- w imieniu Automobiles PEUGEOT SA i PSA Automobiles SA – F. Hübener, B. Lutz i A. Wendel, Rechtsanwälte,
- w imieniu Komisji Europejskiej – M. Huttunen i M. Noll-Ehlers, w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 61 ust. 1 i art. 63 ust. 1 rozporządzenia 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, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. 2018, L 151, s. 1), a także art. 6 ust. 1 i art. 7 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 (Dz.U. 2007, L 171, s. 1).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy European Independent Automotive Data Publishers, międzynarodowym stowarzyszeniem o charakterze niezarobkowym prawa belgijskiego i Gesamtverband Autoteile-Handel e.V., stowarzyszeniem prawa niemieckiego a Automobiles PEUGEOT SA (zwaną dalej „Peugeot”) i PSA Automobiles SA (zwaną dalej „PSA”) w przedmiocie opłaty naliczanej przez te ostatnie za informacje dotyczące naprawy i konserwacji produkowanych przez nie pojazdów.

Ramy prawne

Prawo Unii

- 3 Motywy 50 i 52 rozporządzenia 2018/858 stanowią:
„(50) Nieograniczony dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów poprzez stosowanie znormalizowanego formatu umożliwiającego wyszukanie informacji technicznych, a także efektywna konkurencja na rynku usług w zakresie dostarczania takich informacji są niezbędne do poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego, szczególnie w odniesieniu do swobodnego przepływu towarów, swobody przedsiębiorczości i swobody świadczenia usług. Wymogi w zakresie dostarczania informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów były dotychczas określone

w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady [...] oraz [rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczącym homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylającym dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. 2009, L 188, s. 1)]. Wymogi te należy ująć w niniejszym rozporządzeniu, a rozporządzenia (WE) nr 715/2007 oraz (WE) nr 595/2009 powinny zostać odpowiednio zmienione.

[...]

(52) W celu zapewnienia skutecznej konkurencyjności na rynku obejmującym usługi w zakresie informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów oraz w celu wyjaśnienia, że informacje te obejmują informacje, których należy udzielać niezależnym podmiotom innym niż stacje obsługi, aby umożliwić całemu rynkowi niezależnych napraw i konserwacji pojazdów konkurowanie z autoryzowanymi punktami sprzedaży, niezależnie od tego, czy producent pojazdu bezpośrednio udziela takich informacji swoim autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi, czy sam korzysta z tych informacji do naprawy i konserwacji, należy doprecyzować, jakie informacje mają być przekazywane do celów dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów”.

4 Artykuł 3 tego rozporządzenia wprowadza następujące definicje:

„1) »homologacja typu« oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi;

[...]

45) »niezależny podmiot« oznacza osobę fizyczną lub prawną, inną niż autoryzowany punkt sprzedaży lub autoryzowana stacja obsługi, bezpośrednio lub pośrednio zajmującą się naprawą i konserwacją pojazdów, w tym stacje obsługi, producentów lub dystrybutorów sprzętu do napraw, narzędzi lub części zamiennych, jak również wydawców informacji technicznych, stowarzyszenia motoryzacyjne, pomoc drogową, stacje kontroli i badania pojazdów oraz ośrodki szkoleniowe dla instalatorów, producentów i mechaników wyposażenia przeznaczonego do pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym; oznacza on także autoryzowane stacje obsługi, punkty sprzedaży oraz dystrybutorów w ramach systemu dystrybucji danego producenta pojazdów w zakresie, w jakim świadczą one usługi naprawy i konserwacji pojazdów, w przypadku których nie należą one do sieci dystrybucji producenta;

[...]

47) »niezależna stacja obsługi« oznacza osobę fizyczną lub prawną świadczącą usługi naprawy i konserwacji pojazdów, niedziałającą w sieci dystrybucji producenta;

48) »informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów« oznaczają wszelkie informacje, wraz z ich późniejszymi zmianami i uzupełnieniami, wymagane do przeprowadzenia diagnostyki, obsługi i kontroli pojazdu, przygotowania go do badań zdatności do ruchu drogowego, naprawy, przeprogramowania lub przywrócenia ustawień pojazdu lub wymagane do zdalnego wsparcia

diagnostyki pojazdu, a także do montażu w pojeździe części i wyposażenia i które to informacje producent przekazuje autoryzowanym partnerom, punktom sprzedaży i stacjom obsługi lub stosuje do celów naprawy i konserwacji;

[...]”.

- 5 Artykuł 61 tego rozporządzenia, zatytułowany „Obowiązki producentów w zakresie dostępu do informacji z OBD [z pokładowego układu diagnostycznego (*on board diagnostics*)] pojazdu oraz dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów”, stanowi:

„1. Producenci zapewniają niezależnym podmiotom nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminujący dostęp do informacji z OBD pojazdu, diagnostyki i innych urządzeń i narzędzi, w tym pełne odniesienia i dostępne pliki do pobrania odnośnego oprogramowania i informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów. Informacje te podaje się w przystępny sposób w formacie nadającym się do odczytu maszynowego i przetwarzania elektronicznego zbiorów danych. Niezależne podmioty mają dostęp do usług zdalnej diagnostyki, z których korzystają producenci, autoryzowane punkty sprzedaży i stacje obsługi.

Producenci zapewniają niezależnym stacjom obsługi znormalizowany, bezpieczny oraz zdalny system umożliwiający wykonanie czynności wymagających dostępu do systemu zabezpieczenia pojazdu.

2. [...]

Informacje z OBD pojazdu oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów są udostępniane na stronach internetowych producentów w znormalizowanym formacie lub, jeżeli nie jest to wykonalne ze względu na charakter informacji, w innej odpowiedniej formie. Dla niezależnych podmiotów innych niż stacje obsługi informacje podaje się również w formacie nadającym się do odczytu maszynowego, możliwym do elektronicznego przetwarzania za pomocą ogólnodostępnych narzędzi informatycznych i oprogramowania, co pozwala niezależnym podmiotom realizować działania związane z ich działalnością w łańcuchu dostaw na rynku wtórnym.

[...]

9. W przypadku gdy dokumentacja napraw i konserwacji pojazdu przechowywana jest w centralnej bazie danych producenta pojazdu lub w jego imieniu, niezależne stacje obsługi mają bezpłatny dostęp do takiej dokumentacji i możliwość wprowadzania informacji dotyczących wykonanych przez nie napraw i czynności związanych z konserwacją.

[...]”.

- 6 Artykuł 63 tego rozporządzenia, zatytułowany „Opłaty za dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów”, ma następujące brzmienie:

„1. Producent może pobierać opłaty w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości za dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów innych niż informacje, o których mowa w art. 61 ust. 10. Opłaty te nie mogą zniechęcać do korzystania z dostępu do takich informacji poprzez nieuwzględnienie zakresu, w jakim niezależny podmiot z nich korzysta. [...]

2. Producent udostępnia informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów, w tym usług transakcyjnych, takich jak przeprogramowanie i pomoc techniczna, na określoną liczbę godzin, dni, miesięcy lub lat, za opłatą uzależnioną od okresu, na jaki udostępnione zostały informacje.

Oprócz dostępu czasowego producenci mogą oferować dostęp w odniesieniu do konkretnych transakcji, za który opłaty pobiera się od transakcji i nie są one uzależnione od czasu, na jaki udzielono dostępu.

Jeżeli producent oferuje oba systemy dostępu, niezależne stacje obsługi wybierają system dostępu, który może być oparty na czasie dostępu albo na transakcjach”.

- 7 Zgodnie z art. 86 rozporządzenia 2018/858, zatytułowanym „Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007”:

„1. W rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 wprowadza się następujące zmiany:

[...]

4) skreśla się rozdział III;

[...]

2. Odesłania do skreślonych przepisów rozporządzenia (WE) nr 715/2007 odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji zawartą w pkt 1 załącznika XI do niniejszego rozporządzenia”.

- 8 Artykuł 89 tego rozporządzenia, zawierający przepisy przejściowe, przewiduje w ust. 1, że „niniejsze rozporządzenie nie unieważnia żadnej homologacji typu każdego pojazdu lub homologacji typu UE udzielanej oddzielnym pojazdom lub układom, częściom lub oddzielnym zespołom technicznym najpóźniej do dnia 31 sierpnia 2020 r.”.
- 9 Załącznik X do wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Dostęp do informacji z OBD pojazdów oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów”, przewiduje w pkt 6.1, że „[o]soby wnioskujące o prawo do kopiowania lub ponownej publikacji informacji muszą się zwracać bezpośrednio do właściwego producenta”.

Prawo niemieckie

- 10 Paragraf 3a Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji) z dnia 3 lipca 2004 r. (BGBl. 2004 I, s. 1414), zmienionej ustawą z dnia 17 lutego 2016 r. (BGBl. 2016 I, s. 233), przewiduje, że „w sposób nieuczciwy działa ten, kto postępuje niezgodnie z przepisem ustawy, która również służy, w interesie uczestników, regulowaniu zachowania na rynku, i jeżeli naruszenie może odczuwalnie naruszyć interesy konsumentów, innych uczestników rynku lub podmiotów konkurujących”.
- 11 Paragraf 8 ust. 3 pkt 2 tej ustawy umożliwia wniesienie powództwa o wyeliminowanie nieuczciwej praktyki handlowej „stowarzyszeniom mającym zdolność prawną promującym interesy handlowe lub interesy niezależnych przedsiębiorców, o ile zrzeszają one dużą liczbę przedsiębiorców, którzy rozprowadzają na tym samym rynku identyczne lub podobne towary lub usługi, o ile stowarzyszenia te są w stanie, w szczególności dzięki swoim zasobom ludzkim, materialnym

i finansowym, skutecznie wykonywać swoje zadania statutowe w zakresie realizacji interesów handlowych lub interesów niezależnych przedsiębiorców oraz pod warunkiem, że naruszenie ma wpływ na interesy ich członków”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 12 Peugeot i PSA są posiadaczami homologacji typu, o których mowa w art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2018/858 w odniesieniu do pojazdów marki Peugeot. W związku z tym udzielają one dostępu do informacji, o których mowa w załączniku X do tego rozporządzenia, dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów objętych homologacją typu za pośrednictwem bazy danych dostępnej na portalu internetowym, z którymi „niezależne podmioty” w rozumieniu art. 3 pkt 45 tego rozporządzenia mogą zapoznać się po uiszczeniu ceny ryczałtowej mającej zastosowanie do wszystkich tych podmiotów, uzależnionej od czasu trwania udzielonego dostępu, bez uwzględnienia żadnego innego indywidualnego parametru.
- 13 Jeśli chodzi w szczególności o wydawców informacji technicznych, muszą oni co roku zawrzeć z Peugeotem i PSA porozumienie przyznające im prawo dostępu do tych danych, uzyskiwania z nich informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów oraz wykorzystywania ich w celu opracowania i rozprowadzania arkuszy informacyjnych przeznaczonych dla użytkowników, takich jak warsztaty naprawcze pojazdów samochodowych, hurtowników i producentów części zamiennych. Wysokość żądanych opłat jest ustalana indywidualnie dla każdego wydawcy i na określony okres, w oparciu o cenę bazową. Cena ta jest iloczynem kosztów stałych pobieranych od innych podmiotów niezależnych i liczby odbiorców końcowych wydawcy oraz średniego udziału w rynku pojazdów w ciągu ostatnich dziesięciu lat. Całość jest dzielona przez współczynnik rabatu związany z liczbą użytkowników końcowych i wartość dodaną wytworzoną przez przetwarzanie danych.
- 14 Zdaniem ADPA European Independent Automotive Data Publishers i Gesamtverband Autoteile-Handel obliczone w ten sposób opłaty nie są ani „uzasadnione”, ani „proporcjonalne” w rozumieniu art. 63 ust. 1 rozporządzenia 2018/858. Uwzględnienie liczby użytkowników końcowych stanowi niezgodne z prawem wynagrodzenie za wykorzystanie informacji, ponieważ sprowadza się ono do przyznania producentom samochodów udziału w osiągniętych zyskach. Uważają one, że taka metoda obliczeniowa, jako że narusza rozporządzenie 2018/858, stanowi nieuczciwą praktykę handlową zakazaną przez prawo niemieckie. W związku z tym wniosły one przeciwko Peugeotowi i PSA powództwo mające na celu zobowiązanie ich do naliczania wydawcom informacji technicznych takich samych opłat, jakie zostały naliczone niezależnym stacjom obsługi w rozumieniu art. 3 pkt 47 tego rozporządzenia za dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów.
- 15 Peugeot i PSA podnoszą przede wszystkim, że znajdującym zastosowanie rozporządzeniem jest rozporządzenie nr 715/2007, ponieważ sporne pojazdy zostały objęte homologacją typu przed dniem 1 września 2020 r., czyli datą wejścia w życie rozporządzenia 2018/858. Uważają one ponadto, że metoda obliczania opłat nie powinna być oceniana w świetle art. 63 rozporządzenia 2018/858, ponieważ sporne opłaty nie mają na celu wynagrodzenia samego dostępu do informacji dotyczących „naprawy i konserwacji pojazdów” w rozumieniu art. 61 ust. 1 tego rozporządzenia, lecz stanowią wynagrodzenie za licencję na komercyjne wykorzystanie tych informacji. Wreszcie, nawet przy założeniu, że wspomniane opłaty objęte są zakresem art. 63 rozporządzenia 2018/858, Peugeot i PSA podnoszą, że przepis ten pozostawia producentom samochodów zakres uznania w odniesieniu do metody obliczania naliczanych opłat.

- 16 Sąd odsyłający zastanawia się w pierwszej kolejności nad przepisami mającymi zastosowanie *ratione temporis* w odniesieniu do dostępu do informacji dotyczących pojazdów objętych homologacją typu przed wejściem w życie rozporządzenia 2018/858.
- 17 W drugiej kolejności sąd ten zastanawia się, czy odnośni producenci samochodów mogą, w świetle pojęcia „dostępu do informacji”, o którym mowa w art. 61 tego rozporządzenia, interpretowanego w świetle motywów 50 i 52 oraz art. 63 i pkt 6.1 załącznika X do tego rozporządzenia, wymagać od wydawców informacji technicznych posiadania szczególnej licencji na prowadzenie działalności w celu uzyskania dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów.
- 18 W trzeciej kolejności sąd ten zastanawia się, czy zasada równego traktowania wymaga, aby te same metody obliczania opłat naliczanych na podstawie art. 63 rozporządzenia 2018/858 były stosowane do niezależnych stacji obsługi i wydawców informacji technicznych. Jego zdaniem za jednolitym systemem opłat przemawia fakt, że czas trwania dostępu do informacji jest jedynym kryterium rozróżnienia, o którym mowa w art. 63 ust. 2 tego rozporządzenia, między podmiotami korzystającymi z prawa dostępu do tych informacji dla celów ustalenia tych opłat. Przeciwnie, podkreśla on, że pojęcie „opłat w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości”, użyte w art. 63 ust. 1 tego rozporządzenia, przemawia za obliczaniem w każdym poszczególnym przypadku opłat naliczanych względem podmiotów korzystających z prawa dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów.
- 19 W przypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej na to trzecie pytanie sąd odsyłający zastanawia się, czy pojęcie „opłat w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości” należy interpretować w ten sposób, że przy obliczaniu tych opłat należy uwzględnić wyłącznie rzeczywiste koszty poniesione przez producenta w celu udzielenia dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji wyprodukowanych przez niego pojazdów, niezależnie od wartości ekonomicznej tych informacji.
- 20 W tych okolicznościach Landgericht Köln (sąd krajowy w Kolonii, Niemcy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy przepisy rozdziału XIV rozporządzenia 2018/858 (art. 61 i nast. wraz z załącznikiem X) mają zastosowanie również do takich modeli pojazdów, które zostały objęte homologacją typu na podstawie [rozporządzenia nr 715/2007] 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 [tego rozporządzenia]?

2) Czy pojęcie »dostępu« do wymienionych informacji, który powinni zapewnić producenci zgodnie z art. 61 ust. 1 [rozporządzenia 2018/858], obejmuje uprawnienie wydawców informacji technicznych, o których mowa w art. 3 pkt 45 [tego rozporządzenia], 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 2018/858] w zakresie wynagrodzenia żądanego przez producenta?

Jeżeli należy udzielić odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze i jeżeli rozdział III [rozporządzenia 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 nr 715/2007], obejmuje uprawnienie wydawców informacji technicznych, o których mowa w art. 3 pkt 15 [tego rozporządzenia], 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 nr 715/2007] w zakresie wynagrodzenia żądanego przez producenta?

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

Jeżeli należy udzielić odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze i jeżeli rozdział III [rozporządzenia nr 715/2007] ma zastosowanie do pojazdów wycofanych z eksploatacji, dodatkowo:

Czy pojęcie »opłat w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości«, o który[m] mowa w art. 7 ust. 1 pierwsza część zdania [rozporządzenia 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 nr 715/2007, jednakowo przy obliczaniu opłat, niezależnie od ich działalności gospodarczej?

W razie udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie trzecie:

- 4) Czy pojęcie »opłat w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości«, o który[m] mowa w art. 63 ust. 1 zdanie pierwsze [rozporządzenia 2018/858], należy interpretować w ten sposób, że opłata może zasadniczo pokrywać jedynie koszty producenta?

Jeżeli należy udzielić odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze i jeżeli rozdział III [rozporządzenia nr 715/2007] ma zastosowanie do pojazdów wycofanych z eksploatacji, dodatkowo:

Czy pojęcie »opłat w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości«, o który[m] mowa w art. 7 ust. 1 pierwsza część zdania [rozporządzenia nr 715/2007], należy interpretować w ten sposób, że opłata może zasadniczo pokrywać jedynie koszty producenta?».

W przedmiocie pytania pierwszego

- 21 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 61 i 63 rozporządzenia 2018/858 należy interpretować w ten sposób, że mają one zastosowanie do modeli pojazdów objętych homologacją typu na podstawie rozporządzenia nr 715/2007.
- 22 W pierwszej kolejności należy zauważyć, że rozporządzenie 2018/858, jak wynika z jego motywu 50, nie uchyla rozporządzenia nr 715/2007, lecz ujednolica ustanowione w nim przepisy dotyczące dostarczania informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów silnikowych

w rozumieniu art. 3 pkt 48 rozporządzenia 2018/858. Ponadto art. 89 ust. 1 tego ostatniego rozporządzenia, obowiązujący od dnia 1 września 2020 r., stanowi, że nie unieważnia ono żadnej homologacji typu całego pojazdu lub homologacji typu UE, udzielonej pojazdom lub układom, komponentom lub oddzielnym zespołom technicznym do dnia 31 sierpnia 2020 r.

- 23 W drugiej kolejności należy podkreślić, że o ile art. 86 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia 2018/858 uchyla rozdział III rozporządzenia nr 715/2007 w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, o tyle w ust. 2 tego artykułu uściślono jednak, że odesłania do uchylonych przepisów rozporządzenia nr 715/2007 należy odczytywać jako odesłania do rozporządzenia 2018/858 zgodnie z tabelą korelacji zawartą w pkt 1 załącznika XI do tego rozporządzenia. Zgodnie z tym załącznikiem art. 61 i 63 rozporządzenia 2018/858 zastępują art. 6 i 7 rozporządzenia nr 715/2007 i od dnia 1 września 2020 r. mają zastosowanie do pojazdów objętych homologacją typu przed tą datą.
- 24 W świetle powyższych rozważań odpowiedź na pytanie pierwsze brzmi następująco: art. 61 i 63 rozporządzenia 2018/858, w związku z art. 86 ust. 1 pkt 4 i art. 86 ust. 2 oraz pkt 1 załącznika XI do tego rozporządzenia, należy interpretować w ten sposób, że mają one zastosowanie do modeli pojazdów objętych homologacją typu na podstawie rozporządzenia nr 715/2007.

W przedmiocie pytania drugiego

- 25 Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 61 ust. 1 rozporządzenia 2018/858 należy interpretować w ten sposób, że nałożony w nim na producentów samochodów obowiązek zapewnienia nieograniczonego, znormalizowanego i niedyskryminującego dostępu „do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów silnikowych”, określonych w art. 3 pkt 48 tego rozporządzenia, obejmuje obowiązek umożliwienia wydawcom informacji technicznych przetwarzania i wykorzystywania tych informacji do celów ich działalności w łańcuchu dostaw na rynku wtórnym, bez nakładania względem nich warunków innych niż te przewidziane w tym rozporządzeniu.
- 26 W tym względzie należy na wstępie zauważyć, że pojęcie „niezależnego podmiotu” zostało zdefiniowane w art. 3 pkt 45 rozporządzenia 2018/858 jako oznaczające każdą osobę fizyczną lub prawną, inną niż autoryzowany punkt sprzedaży lub autoryzowana stacja obsługi, bezpośrednio lub pośrednio zajmującą się naprawą i konserwacją pojazdów. Wydawcy informacji technicznych zostali wyraźnie wymienieni w tym pkt 45 jako należący do kategorii niezależnych podmiotów.
- 27 Zgodnie z art. 61 ust. 1 akapit pierwszy rozporządzenia 2018/858 wydawcy informacji technicznych korzystają zatem, jako niezależne podmioty, z nieograniczonego, znormalizowanego i niedyskryminującego dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów. Informacje te podaje się w przystępny sposób w formacie nadającym się do odczytu maszynowego i przetwarzania elektronicznego zbiorów danych. Taki dostęp w znormalizowanym formacie ma umożliwić, jak stanowi motyw 50 tego rozporządzenia, „wyszukiwanie informacji technicznych”.
- 28 Artykuł 61 ust. 2 akapit drugi zdanie drugie tego rozporządzenia stanowi, że dla niezależnych podmiotów innych niż stacje obsługi, w tym wydawców informacji technicznych, te informacje podaje się w formacie umożliwiającym przetwarzanie elektroniczne, co pozwala tym podmiotom prowadzić ich działalność w łańcuchu dostaw na rynku wtórnym. Należy dodać, że ten obowiązek

nałożony na producentów samochodów został wprowadzony dopiero w toku procedury ustawodawczej dotyczącej rozporządzenia 2018/858 (zob. podobnie wyrok z dnia 19 września 2019 r., *Gesamtverband Autoteile-Handel*, C-527/18, EU:C:2019:762, pkt 34).

- 29 Z samego brzmienia tych przepisów wynika zatem, że ciążący na producentach samochodowych obowiązek zapewnienia nieograniczonego, znormalizowanego i niedyskryminującego dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, o którym mowa w art. 61 ust. 1 rozporządzenia 2018/858, obejmuje obowiązek umożliwienia wydawcom informacji technicznych przetwarzania i wykorzystywania takich informacji, bez konieczności spełnienia innych warunków niż te przewidziane w tym rozporządzeniu w ramach i w celu ich szczególnej działalności handlowej w łańcuchu dostaw na rynku wtórnym.
- 30 Taką wykładnię potwierdza cel wskazany w motywach 50 i 52 rozporządzenia 2018/858, jakim jest zapewnienie skutecznej konkurencji na rynku usług w zakresie dostarczania informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, tak aby rynek naprawy i konserwacji pojazdów przez niezależne podmioty mógł konkurować z rynkiem autoryzowanych punktów sprzedaży.
- 31 W istocie wydawcy informacji technicznych w zakresie, w jakim ułatwiają dostęp do informacji niezbędnych do naprawy i konserwacji pojazdów przez niezależne podmioty niebędące autoryzowanymi punktami sprzedaży lub autoryzowanymi stacjami obsługi, które stanowią część sieci dystrybucji producentów, w szczególności poprzez przetwarzanie, wykorzystywanie i kompilację tych informacji, przyczyniają się do rozwoju rynku naprawy i konserwacji pojazdów przez takie podmioty.
- 32 W związku z tym prawo dostępu do rzeczonych informacji, które zgodnie z art. 61 ust. 1 tego rozporządzenia producenci samochodów mają obowiązek zagwarantować w szczególności wydawcom informacji technicznych, powinno obejmować prawo do ich przetwarzania i wykorzystywania przez tych wydawców w ramach i do celów ich własnej działalności handlowej, bez nakładania innych warunków niż te przewidziane w tym rozporządzeniu.
- 33 Punkt 6.1 załącznika X do rozporządzenia 2018/858 – który nakłada na każdego, kto wnioskuje o prawo do kopiowania lub ponownej publikacji informacji, obowiązek zwrócenia się bezpośrednio do właściwego producenta – nie może podważyć tej wykładni prawa dostępu do informacji, zagwarantowanego w art. 61 tego rozporządzenia wydawcom informacji technicznych, działającym w charakterze niezależnych podmiotów.
- 34 Przetwarzanie i wykorzystywanie takich informacji przez tych wydawców w ramach ich własnej działalności handlowej na podstawie art. 61 rozporządzenia 2018/858 nie może bowiem być utożsamiane z samym kopiowaniem tych informacji lub ich ponowną publikacją w rozumieniu pkt 6.1 załącznika X do tego rozporządzenia, który, jak zauważa Komisja Europejska, ustanawia w sposób ogólny wymogi techniczne dotyczące dostępu do informacji w szczególności dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów.
- 35 W świetle powyższych rozważań na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że art. 61 ust. 1 rozporządzenia 2018/858 należy interpretować w ten sposób, że nałożony w nim na producentów samochodów obowiązek zapewnienia nieograniczonego, znormalizowanego i niedyskryminującego dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów silnikowych, określonych w art. 3 pkt 48 tego rozporządzenia, obejmuje obowiązek umożliwienia

wydawcom informacji technicznych przetwarzania i wykorzystywania tych informacji do celów ich działalności w łańcuchu dostaw na rynku wtórnym, bez nakładania względem nich warunków innych niż te przewidziane w tym rozporządzeniu.

W przedmiocie pytań trzeciego i czwartego

- 36 Poprzez pytania trzecie i czwarte, które należy rozpatrzyć łącznie, sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 63 rozporządzenia 2018/858 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „opłat w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości”, o którym mowa w tym artykule, zobowiązuje producentów samochodów do stosowania wobec wszystkich niezależnych podmiotów jednolitej metody obliczania tych opłat opartej wyłącznie na kosztach poniesionych ze względu na dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, który zgodnie z tym rozporządzeniem producenci ci muszą przyznać.
- 37 Artykuł 63 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia 2018/858 pozwala producentom samochodów pobierać opłaty za dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, o ile są one w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości. Z jego art. 63 ust. 1 zdanie drugie wynika, że opłaty te nie mogą zniechęcać do korzystania z dostępu do takich informacji i w tym celu powinny uwzględniać zakres, w jakim niezależny podmiot z nich korzysta.
- 38 Artykuł 63 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia 2018/858 przewiduje również, że producenci samochodów udostępniają te informacje na określoną liczbę godzin, dni, miesięcy lub lat, za opłatą uzależnioną od okresu, na jaki udostępnione zostały informacje. Ustęp 2 akapit drugi tego artykułu umożliwia tym producentom zaoferowanie alternatywnie dostępu w odniesieniu do konkretnych transakcji, za który opłaty pobiera się w zależności od liczby transakcji. Jego ust. 2 akapit trzeci pozwala niezależnym stacjom obsługi, o których mowa w art. 3 pkt 47 rozporządzenia 2018/858, na dokonanie wyboru pomiędzy tymi dwoma systemami dostępu, w przypadku gdy oba są oferowane przez producenta.
- 39 Ponadto art. 61 ust. 1 akapit pierwszy zdanie ostatnie rozporządzenia 2018/858 gwarantuje tym niezależnym stacjom obsługi dostęp do usług zdalnej diagnostyki, z których korzystają producenci i autoryzowane punkty sprzedaży w celu umożliwienia im wykonania czynności wymagających dostępu do systemu zabezpieczenia pojazdu. Jednocześnie art. 61 ust. 9 tego rozporządzenia stanowi, że w przypadku gdy dokumentacja napraw i konserwacji pojazdu przechowywana jest w centralnej bazie danych producenta pojazdu, te niezależne stacje obsługi mają bezpłatny dostęp do takiej dokumentacji i możliwość wprowadzania informacji dotyczących wykonanych przez nie napraw i czynności związanych z konserwacją.
- 40 W pierwszej kolejności z przepisów tych wynika, że obowiązki, które rozporządzenie 2018/858 nakłada na producentów samochodów, różnią się w zależności od statusu podmiotu, który jest beneficjentem tych obowiązków, co wyklucza z góry zastosowanie jednolitej kwoty ryczałtowej do wszystkich niezależnych podmiotów z tytułu opłat naliczanych za dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów. W tym celu producenci samochodów muszą w szczególności wziąć pod uwagę sposób, w jaki różne niezależne podmioty wykorzystują te informacje w ramach prowadzonej przez nich działalności handlowej.
- 41 Taka wykładnia językowa jest ponadto zgodna z ogólną zasadą równego traktowania, która wymaga nie tylko, by porównywalne sytuacje nie były traktowane w odmienny sposób, lecz również aby różne sytuacje nie były traktowane jednakowo, chyba że takie traktowanie jest

obiektywnie uzasadnione (zob. wyroki: z dnia 19 października 1977 r., Ruckdeschel i in., 117/76 i 16/77, EU:C:1977:160, pkt 7; z dnia 16 grudnia 2008 r., Arcelor Atlantique et Lorraine i in., C-127/07, EU:C:2008:728, pkt 23; a także z dnia 17 grudnia 2020 r., Centraal Israëlitisch Consistorie van België i in., C-336/19, EU:C:2020:1031, pkt 85 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 42 Tymczasem, jak zauważyły w istocie Peugeot i PSA, wydawcy informacji technicznych z jednej strony i niezależne stacje obsługi z drugiej strony nie znajdują się w porównywalnej sytuacji z punktu widzenia przedmiotu i celu rozporządzenia 2018/858. W związku z tym ogólna zasada równego traktowania wyklucza interpretowanie tego rozporządzenia w ten sposób, że przewiduje ono jednolitą metodę obliczania w związku z dostępem wszystkich niezależnych podmiotów do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów.
- 43 W drugiej kolejności z brzmienia żadnego z przepisów wymienionych w pkt 37 i 38 niniejszego wyroku nie wynika, że producenci samochodów są zobowiązani, w celu obliczenia opłat za dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, oprzeć się wyłącznie na kosztach wynikających z obowiązku udzielenia dostępu do tych informacji, który nakłada na nich rozporządzenie 2018/858. Jedynym warunkiem przewidzianym w art. 63 ust. 1 tego rozporządzenia w związku z jego motywem 52 jest bowiem to, by opłaty te były uzasadnione i proporcjonalne, tak aby ich wysokość nie zniechęcała niezależnych podmiotów do korzystania z dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, gdyż w przeciwnym razie doszłoby do pozbawienia skuteczności celu realizowanego przez wspomniane rozporządzenie, którym jest umożliwienie tym podmiotom konkurowania z autoryzowanymi punktami sprzedaży i stacjami obsługi na rynku obejmującym usługi w zakresie informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów.
- 44 W świetle powyższych rozważań na pytania trzecie i czwarte należy odpowiedzieć, że art. 63 rozporządzenia 2018/858 w związku z motywem 52 tego rozporządzenia i zasadą równego traktowania należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „opłat w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości”, o którym mowa w tym artykule, po pierwsze, zobowiązuje producentów samochodów do uwzględnienia działalności handlowej, w ramach której informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów są wykorzystywane przez różne niezależne podmioty, a po drugie, umożliwia im naliczanie opłat wykraczających poza zwykłe koszty ponoszone z tytułu dostępu do tych informacji, który zgodnie z tym rozporządzeniem muszą ci producenci przyznać tym podmiotom, pod warunkiem jednak, że opłaty te nie są dla tych podmiotów zniechęcające.

W przedmiocie kosztów

- 45 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (ósma izba) orzeka, co następuje:

- 1) Artykuły 61 i 63 rozporządzenia 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, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE w związku z art. 86 ust. 1 pkt 4 i art. 86 ust. 2 oraz pkt 1 załącznika XI do tego rozporządzenia

należy interpretować w ten sposób, że:

mają one zastosowanie do modeli pojazdów objętych homologacją typu na podstawie 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.

- 2) Artykuł 61 ust. 1 rozporządzenia 2018/858

należy interpretować w ten sposób, że:

nałożony w nim na producentów samochodów obowiązek zapewnienia nieograniczonego, znormalizowanego i niedyskryminującego dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów silnikowych, określonych w art. 3 pkt 48 tego rozporządzenia, obejmuje obowiązek umożliwienia wydawcom informacji technicznych przetwarzania i wykorzystywania tych informacji do celów ich działalności w łańcuchu dostaw na rynku wtórnym, bez nakładania względem nich warunków innych niż te przewidziane w tym rozporządzeniu.

- 3) Artykuł 63 rozporządzenia 2018/858 w związku z motywem 52 tego rozporządzenia i zasadą równego traktowania

należy interpretować w ten sposób, że:

pojęcie „opłat w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości”, o którym mowa w tym artykule, po pierwsze, zobowiązuje producentów samochodów do uwzględnienia działalności handlowej, w ramach której informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów są wykorzystywane przez różne niezależne podmioty, a po drugie, umożliwia im naliczanie opłat wykraczających poza zwykłe koszty ponoszone z tytułu dostępu do tych informacji, który zgodnie z tym rozporządzeniem muszą ci producenci przyznać tym podmiotom, pod warunkiem jednak, że opłaty te nie są dla tych podmiotów zniechęcające.

Podpisy