

6. Jakie jest znaczenie wyrażenia „innego środka prawnego, który umożliwi ponowne rozpoznanie sprawy co do jej istoty, w tym ocenę nowych dowodów, i który może prowadzić do uchylecia pierwotnego orzeczenia”, zawartego w art. 9 zdanie pierwsze dyrektywy (UE) 2016/343?
7. Czy przepis prawa krajowego, art. 423 ust. 3 Nakazatelno-procesualen kodeks – który wymaga osobistego stawiennictwa osoby skazanej zaocznie jako obligatoryjnej przesłanki rozpatrzenia i uwzględnienia jej wniosku o wznowienie postępowania – jest zgodny z art. 8 ust. 4 i art. 9 dyrektywy (UE) 2016/343?
8. Czy art. 8 ust. 4 zdanie drugie i art. 9 dyrektywy (UE) 2016/343 mają zastosowanie do osób niewinnych?

(¹) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/343 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie wzmocnienia niektórych aspektów domniemania niewinności i prawa do obecności na rozprawie w postępowaniu karnym (Dz.U. 2016 r., L 65, s. 1).

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landgericht Köln (Niemcy)
w dniu 3 lipca 2023 r. – Touristic Aviation Services Limited/flightright GmbH**

(Sprawa C-405/23, Touristic Aviation Services)

(2023/C 329/16)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Landgericht Köln

Strony w postępowaniu głównym

Strona pozwana i wnosząca odwołanie: Touristic Aviation Services Limited

Strona powodowa i druga strona postępowania odwoławczego: flightright GmbH

Pytanie prejudycjalne

Czy wykładni art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (¹) należy dokonywać w ten sposób, że braki kadrowe u operatora portu lotniczego lub w przedsiębiorstwie działającym na zlecenie operatora portu lotniczego w obszarze należącym do jego obowiązków załadunku bagaży stanowią nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu tego przepisu, która w niekontrolowany sposób wpływa z zewnątrz na normalne wykonywanie działalności przez przewoźnika lotniczego korzystającego z tej usługi operatora portu lotniczego/działającego na jego zlecenie przedsiębiorstwa, czy też załadunek bagaży przez operatora portu lotniczego/działające na jego zlecenie przedsiębiorstwo oraz istniejące u niego braki kadrowe w obszarze załadunku wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności przez tego przewoźnika lotniczego, wobec czego zwolnienie od odpowiedzialności na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 jest możliwe jedynie wtedy, gdy przyczyna braków kadrowych stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu tego przepisu?

(¹) Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 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, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Fővárosi Törvényszék
(Węgry) w dniu 13 lipca 2023 r. – LEGO Juris A/S / Pozitív Energiaforrás Kft.**

(Sprawa C-437/23, Lego Juris)

(2023/C 329/17)

Język postępowania: węgierski

Sąd odsyłający

Fővárosi Törvényszék

Strony w postępowaniu głównym

Strona powodowa: LEGO Juris A/S

Strona pozwana: Pozitív Energiaforrás Kft.

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy jest zgodne z prawem Unii orzecznictwo państwa członkowskiego, w którym uznaje się za naruszenie znaku towarowego, chroniącego niemalże fotograficzne przedstawienie jednego z elementów konstrukcyjnych zabawki konstrukcyjnej, nieuprawnione używanie znaku towarowego, takie jak używanie będące przedmiotem postępowania głównego, które cechuje się tym, że w zamkniętym opakowaniu spornej modułowej zabawki konstrukcyjnej mogą znajdować się: klocek konstrukcyjny (zwany dalej „częścią”), którego kształt można pomylić z przedstawieniem klocka chronionego znakiem towarowym, oraz instrukcja montażu, w której przedstawia się tę część w sposób, który można pomylić ze znakiem towarowym, przy czym ani przedstawienie klocka chronionego znakiem towarowym, ani oznaczenie, które można pomylić z tym znakiem, nie znajdują się na zewnętrznej powierzchni zamkniętego opakowania zabawki konstrukcyjnej lub znajdują się one tam jedynie częściowo, a żaden inny element opakowania nie odnosi się do właściciela znaku towarowego?
- 2) Jeśli opisane powyżej używanie znaku towarowego należy uznać za używanie, przeciwko któremu właściciel znaku towarowego może podjąć działania na podstawie art. 10 ust. 2 lit. b) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2436 ⁽¹⁾ z dnia 16 grudnia 2015 r. mającej na celu zbliżenie ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do znaków towarowych, to czy przepis ten należy interpretować w ten sposób, że właściciel znaku towarowego może żądać wstrzymania przywozu do kraju towaru, jaki stanowi zabawka konstrukcyjna, jako całości i nakazania w tym celu zatrzymania tego towaru, nawet jeśli używanie znaku towarowego ma miejsce tylko za pomocą jednej lub kilku części zabawki konstrukcyjnej, które można wyodrębnić z towaru i które są technicznie równoważne innym częściom, oraz poprzez przedstawienie tych części w instrukcji montażu?
- 3) W przypadku, gdyby prawo Unii należało interpretować w ten sposób, że właściciel znaku towarowego może dochodzić roszczeń w stosunku do towaru jako całości, nawet jeśli używanie znaku towarowego ma miejsce za pomocą jednej lub kilku części zabawki konstrukcyjnej, które można wyodrębnić z towaru i które są technicznie równoważne innym częściom, oraz poprzez przedstawienie tych części w instrukcji montażu, to czy zgodne z prawem Unii jest uznanie swobodnej oceny sądu, na podstawie której – biorąc pod uwagę częściowy charakter naruszenia, które dotyczy tylko jednej lub kilku części, które mogą znajdować się w zamkniętym opakowaniu, niską wagę i niewielki udział naruszenia w stosunku do towaru jako całości oraz interesy związane z nieograniczonym handlem zabawką konstrukcyjną, której przeważająca część nie jest przedmiotem sporu – sąd państwa członkowskiego nie orzeka zakazu dalszego przywozu zabawki konstrukcyjnej do kraju i w tym celu oddala wnioski o zastosowanie środków tymczasowych mających na celu zatrzymanie zabawki konstrukcyjnej?

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2436 z dnia 16 grudnia 2015 r. mająca na celu zbliżenie ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do znaków towarowych (Dz.U. 2015, L 336, s. 1)

Skarga wniesiona w dniu 26 lipca 2023 r. – Komisja Europejska / Królestwo Danii

(Sprawa C-482/23)

(2023/C 329/18)

Język postępowania: duński

Strony

Strona skarżąca: Komisja Europejska (przedstawiciele: P. Messina i C. Vang, pełnomocnicy)

Strona pozwana: Królestwo Danii

Żądania strony skarżącej

- Stwierdzenie, że nie zezwalając na takie związane z usługami okazjonalnymi kabotażowe usługi autokarowe i autobusowe, które nie są mają miejsca w ciągu siedmiu następujących po sobie dni w miesiącu kalendarzowym, Królestwo Danii uchybiło zobowiązaniom ciążącym na nim w związku z art. 15 lit. b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 ⁽¹⁾ oraz