Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (druga izba)

z dnia 19 września 2019 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Zbliżanie ustawodawstw – Pojazdy silnikowe – Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 – Artykuł 6 ust. 1 zdanie pierwsze – Informacje dotyczące naprawy i utrzymania pojazdów – Obowiązki producenta względem niezależnych podmiotów – Nieograniczony i znormalizowany dostęp do tych informacji – Zasady – Zakaz dyskryminacji

W sprawie C-527/18

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości, Niemcy) postanowieniem z dnia 21 czerwca 2018 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 13 sierpnia 2018 r., w postępowaniu:

Gesamtverband Autoteile-Handel eV

przeciwko

KIA Motors Corporation,

TRYBUNAŁ (druga izba),

w składzie: A. Arabadjiev, prezes izby, T. von Danwitz, C. Vajda, P.G. Xuereb (sprawozdawca) i A. Kumin, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Szpunar,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

– w imieniu le Gesamtverband Autoteile-Handel eV, przez M. Sacré, Rechtsanwalt,

– w imieniu KIA Motors Corporation, przez T. Koppa, R. Polleya oraz W. Holzapfela, Rechtsanwälte,

– w imieniu Komisji Europejskiej przez M. Huttunena, J. Hradila, oraz A.C. Becker, działających w charakterze pełnomocników,

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

wydaje następujący

* Język postępowania: niemiecki.

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze 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 Gesamtverband Autoteile-Handel eV (zwanym dalej „Gesamtverband"), niemieckim stowarzyszeniem zawodowym handlu hurtowego częściami pojazdów, a KIA Motors Corporation (zwaną dalej „KIA"), południowokoreańskim producentem samochodów, w przedmiocie odmowy udzielenia przez tego producenta na rzecz niezależnych podmiotów dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów w formacie umożliwiającym przetwarzanie elektroniczne.

Ramy prawne

Prawo Unii Europejskiej:

Rozporządzenie nr 715/2007

3 Motyw 8 rozporządzenia nr 715/2007 przewiduje:

„Nieograniczony dostęp do informacji dotyczących naprawy pojazdów przy pomocy znormalizowanego formatu pozwalającego na uzyskiwanie informacji technicznych oraz skuteczna konkurencyjność na rynku usług w zakresie informacji związanych z naprawą i konserwacją pojazdów stanowią niezbędny element poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego, szczególnie w odniesieniu do swobodnego przepływu towarów, swobody przedsiębiorczości i swobody świadczenia usług. Duża część takich informacji wiąże się z pokładowymi układami diagnostycznymi (OBD) oraz ich współdziałaniem z innymi układami w pojeździe. Należy określić specyfikacje techniczne, którym powinny odpowiadać strony internetowe producentów, a także środki nakierowane na zapewnienie dostępu dla małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP). Wspólne normy uzgodnione przy udziale zainteresowanych podmiotów, takie jak format [Organizacja Promocji Standardów Informacyjnych (OASIS)], mogą ułatwić wymianę informacji między producentami a usługodawcami. Z tego względu istotne jest, by na wstępnym etapie wymagać korzystania ze specyfikacji technicznych w formacie OASIS oraz by wezwać Komisję do tego, by zwróciła się do CEN/ISO [Europejski Komitet Normalizacyjny/Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna] o dalszy rozwój formatu z myślą o przekształceniu w normę, która w odpowiednim czasie zastąpiłaby format OASIS".

4 Zgodnie z motywem 27 tego rozporządzenia jego cele polegają na „stworzeniu rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie wspólnych wymogów technicznych w zakresie emisji zanieczyszczeń z pojazdów silnikowych oraz zapewnienie niezależnym warsztatom takiego samego dostępu do informacji dotyczących naprawy, jaki posiadają autoryzowane sieci sprzedaży i stacje obsługi".

5 Artykuł 3 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Definicje" stanowi w pkt 14 i 15:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia i jego środków wykonawczych stosuje się następujące definicje:

[…]

14) »informacje dotyczące naprawy i utrzymania pojazdów« oznaczają wszelkie informacje niezbędne do przeprowadzenia diagnostyki, obsługi, sprawdzenia, okresowego przeglądu, naprawy, przeprogramowania lub przeinstalowania oprogramowania pojazdu, które producent przekazuje autoryzowanym sieciom sprzedaży i stacjom obsługi, w tym wszelkie zmiany i informacje uzupełniające do powyższych. Informacje te obejmują wszelkie dane niezbędne do montażu części lub wyposażenia pojazdów;

15) »niezależny podmiot« oznacza podmioty inne niż autoryzowane sieci sprzedaży lub stacje obsługi, które bezpośrednio lub pośrednio wykonują naprawy i obsługę pojazdów silnikowych, w szczególności warsztaty, producenci lub dystrybutorzy narzędzi lub sprzętu do napraw lub dystrybutorzy części zamiennych, wydawcy informacji technicznych, stowarzyszenia motoryzacyjne, pomoc drogowa, stacje kontroli i badania pojazdów oraz ośrodki szkoleniowe dla instalatorów, producentów i mechaników wyposażenia pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym".

6 Artykuł 6 rozporządzenia nr 715/2007, zatytułowany „Obowiązki producenta", stanowi w ust. 1:

„Producenci zapewniają niezależnym podmiotom nieograniczony i znormalizowany dostęp do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów na stronach internetowych za pomocą znormalizowanego formatu, w łatwy i prosty sposób, a także niedyskryminujący w stosunku do ustaleń lub dostępu zagwarantowanego autoryzowanym sieciom sprzedaży i stacjom obsługi. Dla ułatwienia realizacji tego celu informacje te składane są w sposób spójny, początkowo w formie zgodnej z wymogami OASIS […]".

7 Artykuł 8 tego rozporządzenia, zatytułowany „Środki wykonawcze", przewiduje:

„Środki konieczne do wdrożenia art. 6 i 7, których celem jest wprowadzenie zmian do elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 3. Powyższe obejmuje określenie i aktualizację warunków technicznych odnoszących się do sposobu przekazywania informacji dotyczących OBD oraz naprawy i utrzymania pojazdu, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb MŚP".

Rozporządzenie nr 692/2008

8 Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie nr 715/2007 (Dz.U. 2008, L 199, s. 1) zostało zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 566/2011 z dnia 8 czerwca 2011 r. (Dz.U. 2011, L 158, s. 1) (zwane dalej „rozporządzeniem nr 692/2008"), w szczególności w celu wzmocnienia procedur wymiany danych dotyczących części pojazdów pomiędzy producentami a niezależnymi podmiotami.

9 Artykuł 13 rozporządzenia nr 692/2008, zatytułowany: „Dostęp do informacji o układzie OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów" stanowi w ust. 1:

„Producenci wprowadzają konieczne uzgodnienia i procedury, zgodnie z art. 6 i 7 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i załącznikiem XIV do niniejszego rozporządzenia, aby zapewnić łatwy dostęp do informacji […] dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów".

10 Punkt 2.1 załącznika XIV do rozporządzenia nr 692/2008 ma następujące brzmienie:

„Informacje […] dotyczące napraw i utrzymania dostępne poprzez witryny internetowe są zgodne ze specyfikacjami technicznymi podanymi w dokumencie OASIS nr SC2-D5 zatytułowanym „Format informacji dotyczących napraw pojazdów" […] i w ppkt 3.2, 3.5, (bez ppkt 3.5.2), 3.6, 3.7 i 3.8

dokumentu OASIS nr SC1-D2 zatytułowanego „Specyfikacja wymogów dotyczących naprawy pojazdów" […]. Informacje te przedstawione są przy użyciu wyłącznie otwartych formatów graficznych i tekstowych, które można wyświetlać i drukować przy użyciu jedynie standardowego, łatwo dostępnego i łatwego do zainstalowania oprogramowania, które działa na najczęściej używanych komputerowych systemach operacyjnych. […] Osoby wnioskujące o prawo do kopiowania lub ponownej publikacji informacji powinny zwracać się bezpośrednio do właściwego producenta. […]

Informacje o wszystkich częściach pojazdu, w które jest on wyposażony przez producenta pojazdu zgodnie z numerem identyfikacyjnym pojazdu (VIN) i dodatkowymi kryteriami, takimi jak rozstaw osi, moc wyjściowa silnika, wyposażenie lub opcje, i które można wymienić na części zamienne oferowane przez producenta pojazdu autoryzowanym stacjom obsługi lub punktom sprzedaży lub osobom trzecim przy pomocy odniesienia do numeru części z oryginalnego wyposażenia, udostępnia się w bazie danych łatwo dostępnej dla niezależnych podmiotów.

Wspomniana baza danych zawiera VIN, numer części z oryginalnego wyposażenia, nazwę części z oryginalnego wyposażenia, informacje na temat okresu ważności (daty: od do), informacje na temat montażu oraz, w stosownych przypadkach, cechy dotyczące budowy.

Informacje w bazie danych są regularnie aktualizowane. W aktualizacjach uwzględnia się przede wszystkim wszystkie zmiany wprowadzone w poszczególnych pojazdach po ich wyprodukowaniu, jeżeli informacja taka jest dostępna dla autoryzowanych punktów sprzedaży".

Rozporządzenie nr 566/2011

11 Motyw 12 rozporządzenia nr 566/2011 ma następujące brzmienie:

„W celu zapewnienia efektywnej konkurencji na rynku obejmującym usługi w zakresie informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów oraz w celu wyjaśnienia, że informacje o których mowa to również informacje, których trzeba udzielać niezależnym podmiotom innym niż stacje obsługi, aby umożliwić całemu rynkowi niezależnych napraw i utrzymania pojazdów konkurowanie z autoryzowanymi punktami sprzedaży, niezależnie od tego, czy producent pojazdu bezpośrednio udziela takich informacji swoim autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi, konieczne jest doprecyzowanie informacji, które mają być przekazywane na podstawie rozporządzenia [nr 715/2007]".

Prawo niemieckie

12 Z postanowienia odsyłającego wynika, że Gesamtverband stawia zarzut naruszenia niektórych przepisów Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, zwanej dalej „UWG") zarówno w brzmieniu obowiązującym do dnia 10 grudnia 2015 r. (zwanym dalej „dawnym brzmieniem"), jak i w brzmieniu obowiązującym po tej dacie (zwanym dalej „nowym brzmieniem").

13 Paragraf 4 pkt 11 UWG w dawnym brzmieniu stanowił:

„Czyn nieuczciwej konkurencji popełnia w szczególności ten, kto:

[…]

11. narusza przepis ustawy, którego celem jest między innymi regulowanie, w interesie uczestników rynku, zachowania na rynku".

14 Przepis ten został zastąpiony w nowym brzmieniu UWG art. 3a, który stanowi:

„W sposób nieuczciwy działa ten, kto narusza przepis ustawy służący w szczególności regulowaniu zachowania na rynku w interesie uczestników, jeżeli naruszenie to może istotnie naruszyć interesy konsumentów, innych uczestników rynku lub podmiotów konkurujących".

15 Artykuł 8 ust. 1 zdanie pierwsze UWG, zarówno w dawnym, jak i w nowym brzmieniu, pozwala na wniesienie powództwa o zaprzestanie natychmiastowe (wstrzymanie) oraz, w przypadku ryzyka ponownego popełnienia czynu, o zaprzestanie w przyszłości (odstąpienie) przeciwko każdej osobie, która popełniła czyn niedozwolony w rozumieniu art. 3 i 7 tej ustawy. Zgodnie z art. 3 ust. 1 w dawnym brzmieniu UWG czyny nieuczciwej konkurencji są niedozwolone, gdy mogą istotnie wpłynąć na interesy konkurentów, konsumentów lub innych podmiotów na rynku. Zgodnie z art. 3 ust. 1 w nowym brzmieniu UWG, czyny nieuczciwej konkurencji są niedozwolone.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

16 Gesamtverband, a także niezależni operatorzy, którzy są jego członkami, w odniesieniu do pojazdów sprzedawanych przez KIA posiadają dostęp, w zakresie obejmującym zwykły odczyt, do bazy danych, w której przechowywane są informacje dotyczące naprawy i utrzymania tych pojazdów w rozumieniu art. 3 pkt 14 rozporządzenia nr 715/2007.

17 Gesamtverband zwrócił się do KIA o udostępnienie dla niego, jak również dla jego członków informacji z bazy danych w formacie umożliwiającym przetwarzanie elektroniczne.

18 Następnie wystąpił on do Landgericht Frankfurt am Main (sądu okręgowego we Frankfurcie nad Menem, Niemcy) o nakazanie spółce KIA udostępnienia mu oraz jego członkom tych informacji w wymaganym formacie. Sąd ten nałożył na spółkę KIA obowiązek zachowania się zgodnie z wnioskami Gesamtverband. Oberlandesgericht Frankfurt am Main (wyższy sąd krajowy we Frankfurcie nad Menem, Niemcy), do którego KIA wniosła apelację od wyroku sądu pierwszej instancji, uznał, że art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 715/2007 nie nakłada na spółkę KIA obowiązku udzielenia na rzecz Gesamtverband i jego członków dostępu do tych informacji w formacie umożliwiającym przetwarzanie elektroniczne. Orzekł on, że w odniesieniu do niezależnych podmiotów należało zapewnić dostęp do tych informacji jedynie w zakresie obejmującym zwykły odczyt, ponieważ ta forma udostępniania nie stanowi dyskryminacji pomiędzy tymi podmiotami a autoryzowanymi punktami sprzedaży i stacjami obsługi związanymi umownie z KIA. Gesamtverband wniósł kasację (Revision) do sądu odsyłającego, Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, Niemcy) od wyroku wydanego w postępowaniu apelacyjnym.

19 Sąd odsyłający uważa, że rozstrzygnięcie zawisłego przed nim sporu zależy od odpowiedzi na pytanie, czy sposób, w jaki KIA zdecydowała o udostępnieniu spornych informacji podmiotom niezależnym, jest zgodny z art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007, czy też przeciwnie, przepis ten wymaga, aby takie informacje były udostępniane w formacie umożliwiającym przetwarzanie elektroniczne.

20 Zdaniem sądu odsyłającego, nawet jeśli dostęp do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów w formacie umożliwiającym niezależnym podmiotom na przetwarzanie elektroniczne mogłoby mieć pozytywny wpływ na funkcjonowanie rynku wewnętrznego i wspierać skuteczną konkurencję na rynku usług informacyjnych w zakresie naprawy i utrzymania pojazdów, to jednak obowiązek udostępnienia tych informacji podmiotom niezależnym w formacie umożliwiającym przetwarzanie elektroniczne nie wydaje się wynikać z brzmienia art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 ani z odniesienia do normy OASIS, o której mowa w tym przepisie. Sąd odsyłający wskazuje również, że mając na uwadze brzmienie pkt 2.1 akapit pierwszy zdania pierwsze i czwarte oraz akapit drugi załącznika XIV do rozporządzenia nr 692/2008 i genezę tego pkt 2.1, art. 6

ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 mógłby być interpretowany w ten sposób, że producent nie ma obowiązku udostępniania spornych informacji w formacie umożliwiającym przetwarzanie elektroniczne. Taka wykładnia znajduje ponadto potwierdzenie w zamiarze wprowadzenia przez Komisję, do nowego rozporządzenia ramowego w sprawie homologacji typu, obowiązku udostępnienia spornych informacji podmiotom niezależnym w formacie możliwym do odczytania za pomocą komputera i pozwalającym na elektronicznie przetwarzanie.

21 Sąd odsyłający dodaje, że Trybunał powinien również wyjaśnić zakres zakazu dyskryminacji przewidzianego w art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 w sytuacji takiej, jak ta rozpatrywana w postępowaniu głównym, w której producent samochodów otworzył dla autoryzowanych punktów sprzedaży i stacji obsługi dodatkowy kanał informacyjny dla celów sprzedaży oryginalnych części zamiennych poprzez zaangażowanie dostawcy usług informacyjnych.

22 Jeśli chodzi o kanały informacyjne, do których mają dostęp warsztaty niezależne, sąd odsyłający wyjaśnia, że KIA udostępnia swój katalog części oryginalnych przedsiębiorstwu LexCom, co umożliwia warsztatom niezależnym poszukiwanie na portalu internetowym „partslink24” tego przedsiębiorstwa oryginalnych części zamiennych KIA za pomocą numeru VIN pojazdów. Sąd odsyłający zauważa, że Gesamtverband nie podniósł, że informacje dotyczące naprawy i utrzymania pojazdów zawarte w kanałach informacyjnych, do których miały dostęp autoryzowane punkty sprzedaży i stacje obsługi umownie związane z KIA, były bardziej kompletne lub lepszej jakości niż te, do których mogły uzyskać dostęp podmioty niezależne za pośrednictwem portalu internetowego KIA.

23 W tych okolicznościach Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy producent ma obowiązek udostępniać informacje, które zapewnia niezależnym podmiotom zgodnie z art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007, w formacie umożliwiającym ich elektroniczne przetwarzanie?

2) Czy jeżeli producent poprzez zaangażowanie dostawcy usług informatycznych otwiera dodatkowy kanał informacji na potrzeby dystrybucji oryginalnych części zamiennych przez autoryzowane sieci sprzedaży i stacje obsługi, dochodzi do dyskryminacji niezależnych podmiotów, zabronionej na mocy art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia (WE) nr 715/2007?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

24 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że producenci samochodów są zobowiązani udzielić niezależnym podmiotom dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów w formacie umożliwiającym przetwarzanie elektroniczne.

25 Należy przypomnieć, że zgodnie z tym przepisem producenci zapewniają niezależnym podmiotom nieograniczony i znormalizowany dostęp do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów na stronach internetowych za pomocą znormalizowanego formatu, w łatwy i prosty sposób, a także niedyskryminujący w stosunku do ustaleń lub dostępu zagwarantowanego autoryzowanym sieciom sprzedaży i stacjom obsługi.

26 W tym względzie należy stwierdzić, że brzmienie art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 nie pozwala samo w sobie na udzielenie odpowiedzi na pytanie przedstawione przez sąd odsyłający, ponieważ w pierwszej kolejności ogranicza się on do wskazania, że format, w jakim należy

udostępnić te informacje, powinien być znormalizowany, a wyjaśnienie to nie pozwala na ustalenie, czy informacje te powinny być udostępnione poprzez umożliwienie zwykłego odczytu, czy też w formacie umożliwiającym przetwarzanie elektroniczne.

27 Zarówno z motywu 8 i art. 6 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia nr 715/2007, jak i z pkt 2.1 akapit pierwszy załącznika XIV do rozporządzenia nr 692/2008 wynika bowiem, że znormalizowany charakter formatu należy rozumieć w ten sposób, że dane informacje muszą być zgodne z wymogami technicznymi standardu OASIS, tak aby umożliwić odnalezienie istotnych informacji technicznych i ułatwienie wymiany informacji. Z normy tej nie wynika, że nakłada ona na producentów obowiązek zapewnienia dostępu do omawianych informacji w formacie umożliwiającym przetwarzanie elektroniczne, tym bardziej że zarówno format umożliwiający zwykły odczyt, jak i format, który może być przedmiotem przetwarzania elektronicznego, pozwalają odnaleźć pożądane informacje techniczne jednocześnie ułatwiając wymianę.

28 Ponadto, o ile zgodnie z brzmieniem art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 producenci mają obowiązek zapewnić „dostęp bez ograniczeń" do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, o tyle udostępnienie tych informacji w sposób umożliwiający zwykły odczyt nie może być uważane, wbrew temu, co podnosiły Gesamtverband i Komisja, za ograniczenie dostępu do tych informacji. Z uwagi bowiem na to, że przepis ten dokonuje rozróżnienia między, z jednej strony, dostępem, którego należy udzielić „bez ograniczeń", a z drugiej strony formą, w jakiej należy to uczynić, brak ograniczeń odnosi się do samej treści informacji, które powinny być udostępnione niezależnym podmiotom, a nie do warunków tego udostępnienia.

29 Wreszcie, okoliczność, że zgodnie z art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 rozpatrywane informacje powinny być łatwo i szybko dostępne, nie oznacza, że muszą być one dostępne w formacie umożliwiającym przetwarzanie elektroniczne. To samo dotyczy wymogu wynikającego z art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007, zgodnie z którym informacje należy przedstawić w sposób spójny, przy czym cel ten zapewnia znormalizowany charakter formatu.

30 Jednakże, z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika, że przy dokonywaniu wykładni przepisu prawa Unii należy brać pod uwagę nie tylko jego brzmienie, lecz także jego kontekst oraz cele regulacji, której część on stanowi. (zob. w szczególności wyrok z dnia 17 kwietnia 2018 r., Egenberger, C-414/16, EU:C:2018:257, pkt 44 i przytoczone tam orzecznictwo). Geneza przepisu prawa Unii również może mieć znaczenie dla jego wykładni (wyrok z dnia 10 grudnia 2018 r., Wightman i in., C-621/18, EU:C:2018:999, pkt 47 i przytoczone tam orzecznictwo).

31 Co się tyczy w pierwszej kolejności kontekstu, w jaki wpisuje się art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007, należy przypomnieć, że po pierwsze, pkt 2.1 akapit pierwszy załącznika XIV do rozporządzenia nr 692/2008 przewiduje, że podmiot niezależny, który zamierza „skopiować lub ponownie opublikować" omawiane informacje, powinien negocjować bezpośrednio z danym producentem. Z przepisu tego wynika, że Komisja, której art. 8 rozporządzenia nr 715/2007 powierza obowiązek przyjęcia środków koniecznych do wykonania art. 6 tego rozporządzenia, sama wydaje się opierać na założeniu, wedle którego art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 wymaga jedynie dostępu do omawianych informacji poprzez ich zwykły odczyt.

32 Po drugie, pkt 2.1 akapit drugi załącznika XIV do rozporządzenia nr 692/2008 przewiduje, że informacje dotyczące naprawy i utrzymania pojazdów udostępnia się „w bazie danych", nie precyzując jednak, że dostęp do tych informacji powinien być udzielony w formacie umożliwiającym przetwarzanie elektroniczne. Wynika z tego, że jedynym obowiązkiem nałożonym na producenta w tym przepisie jest utworzenie bazy danych. Tak więc warunki, na jakich podmioty niezależne mogą zapoznać się z informacjami zawartymi w takiej bazie danych, a mianowicie kwestia, czy posiadają oni dostęp do tych informacji jedynie poprzez zwykły odczyt, czy też posiadają dostęp w formacie umożliwiającym przetwarzanie elektroniczne, nie są uregulowane w owym pkt 2.1.

33 Ponadto bezsporne jest, że przy opracowywaniu rozporządzenia 566/2011 Komisja zamierzała zmienić pkt 2.1 załącznika XIV do rozporządzenia nr 692/2008 w celu nałożenia wymogu, by dostęp do spornych informacji lub co najmniej do niektórych spośród nich był udzielany w formacie umożliwiającym przetwarzanie elektroniczne. Tymczasem, owa propozycja Komisji nie została przyjęta w ostatecznej wersji rozporządzenia nr 566/2011. Ponieważ zgodnie z brzmieniem motywu 12 rozporządzenia nr 566/2011 Komisja stwierdziła, że „konieczne jest doprecyzowanie informacji, które mają być przekazywane na podstawie rozporządzenia [nr 715/2007]", wynika z tego, że Komisja uznała w owym momencie, że z jednej strony art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 nie wymaga udostępnienia omawianych informacji w formacie umożliwiającym przetwarzanie elektroniczne, a z drugiej strony nie należało wprowadzać takiego obowiązku w drodze rozporządzenia nr 566/2011.

34 Co się tyczy ponadto argumentu Gesamtverband, zgodnie z którym rozporządzenie 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, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. 2018, L 151, s. 1), mające zastosowanie, zgodnie z jego art. 91, począwszy od dnia 1 września 2020 r. jest istotne dla wykładni art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007, wystarczy stwierdzić, że obowiązek udostępnienia informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów podmiotom niezależnym w formacie umożliwiającym przetwarzanie elektroniczne, który znajduje się obecnie w art. 61 ust. 1 rozporządzenia 2018/858, wprowadzono dopiero w toku procesu legislacyjnego dotyczącego owego rozporządzenia 2018/858. Z powyższego wynika, że nie można uznać, że obowiązek taki został już przewidziany w rozporządzeniu nr 715/2007.

35 Co się tyczy w drugiej kolejności celów realizowanych przez rozporządzenie nr 715/2007, z jego motywów 8 i 27 wynika, że ma ono na celu – poprzez zagwarantowanie w szczególności dostępu bez ograniczeń do rozpatrywanych informacji – realizację i polepszenie funkcjonowania rynku wewnętrznego w taki sposób, aby zapewnić skuteczną konkurencję zarówno na rynku usług napraw i utrzymania pojazdów, jak i na rynku usług informacyjnych dotyczących napraw i utrzymania pojazdów. Cel ten wynika również zasadniczo z motywu 12 rozporządzenia nr 566/2011.

36 W tym względzie należy stwierdzić, że o ile okoliczność przyznania dostępu do omawianych informacji w sposób umożliwiający ich przetwarzanie elektroniczne ułatwia ich wykorzystanie przez te podmioty, a zatem przyczynia się do zapewnienia skutecznej konkurencji na każdym z tych rynków, jak również do prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego, o tyle nic nie wskazuje na to, że cele te mogłyby zostać osiągnięte jedynie poprzez zobowiązanie producentów samochodów do udzielenia dostępu do omawianych informacji w takim formacie.

37 W świetle powyższego na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, że art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że nie nakłada na producentów samochodów obowiązku udzielenia niezależnym podmiotom dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów w formacie umożliwiającym przetwarzanie elektroniczne.

W przedmiocie pytania drugiego

38 Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający zmierza do ustalenia, czy art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że wówczas, gdy producent samochodów otworzył dla autoryzowanych punktów sprzedaży i stacji obsługi dodatkowy kanał informacyjny dla celów sprzedaży oryginalnych części zamiennych poprzez zaangażowanie dostawcy usług informacyjnych, stanowi to dostęp dyskryminujący podmioty niezależne w stosunku do dostępu, z którego korzystają autoryzowane punkty sprzedaży i stacje obsługi w rozumieniu tego przepisu.

39 W tym względzie należy przypomnieć, że z art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 wynika, iż dostęp do omawianych informacji, który jest przyznawany podmiotom niezależnym, nie powinien być dyskryminujący w stosunku do dostępu przyznanego autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi w ten sposób, że ci ostatni nie mogą znaleźć się w korzystniejszej sytuacji w odniesieniu zarówno do treści udostępnionych informacji, jak i zasad ich dostępu.

40 W postępowaniu głównym Gesamtverband podniósł, że warsztaty niezależne, które przeprowadzają poszukiwania na stronie internetowej „partslink24" przedsiębiorstwa LexCom, mogą odnaleźć w odniesieniu do części zamiennych dla pojazdów marki KIA jedynie oryginalne części zamienne autoryzowanych punktów sprzedaży KIA, co może stanowić dla nich korzyść. Nie chodzi tu jednak o dyskryminację w rozumieniu art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007, która dotyczy jedynie dostępu do omawianych informacji udzielonego, po pierwsze, podmiotom niezależnym, oraz po drugie, autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi. Tymczasem z wyjaśnień przedstawionych przez sąd odsyłający wynika, że Gesamtverband nie podniósł, że autoryzowane punkty sprzedaży i stacje obsługi umownie związane z KIA mają dostęp – za pośrednictwem portalu internetowego LexCom – do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, które byłyby bardziej kompletne lub lepszej jakości niż te, do których mogły uzyskać dostęp podmioty niezależne za pośrednictwem portalu internetowego KIA.

41 W świetle powyższych rozważań na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że art. 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że wówczas, gdy producent samochodów otworzył dla autoryzowanych punktów sprzedaży i stacji obsługi dodatkowy kanał informacyjny dla celów sprzedaży oryginalnych części zamiennych poprzez zaangażowanie dostawcy usług informacyjnych, nie stanowi to dostępu dla podmiotów niezależnych, który byłby dyskryminujący w stosunku do dostępu, z którego korzystają autoryzowane punkty sprzedaży i stacje obsługi w rozumieniu tego przepisu, o ile podmioty niezależne posiadają dostęp do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, który jest niedyskryminujący w zakresie dostępu i treści udostępnianych autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi.

W przedmiocie kosztów

42 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 (druga izba) orzeka, co następuje:

1) **Artykuł 6 ust. 1 zdanie pierwsze 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 należy interpretować w ten sposób, że nie nakłada na producentów samochodów obowiązku udzielenia niezależnym podmiotom dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów w formacie umożliwiającym przetwarzanie elektroniczne.**

2) **Artykuł 6 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że wówczas, gdy producent samochodów otworzył dla autoryzowanych punktów sprzedaży i stacji obsługi dodatkowy kanał informacyjny dla celów sprzedaży przez te podmioty oryginalnych części zamiennych poprzez zaangażowanie dostawcy usług informacyjnych, nie stanowi to dostępu dla podmiotów niezależnych, który byłby dyskryminujący w stosunku do dostępu, z którego korzystają autoryzowane punkty sprzedaży**

i stacje obsługi w rozumieniu tego przepisu, o ile podmioty niezależne posiadają dostęp do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, który jest niedyskryminujący w zakresie dostępu i treści udostępnianych autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi.

Podpisy