



Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landgericht Duisburg (Niemcy) w dniu 29 grudnia 2023 r. - YK/Volkswagen AG

(Sprawa C-801/23, Volkswagen)

(C/2024/2588)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Landgericht Duisburg

Strony w postępowaniu głównym

Strona powodowa: YK

Strona pozwana: Volkswagen AG

Pytania prejudycjalne

1. Czy może zostać wyłączone lub przynajmniej ograniczone uprawnienie sądu cywilnego państwa członkowskiego Unii Europejskiej w sprawach, w których w odniesieniu do pojazdu silnikowego udzielono homologacji typu WE, do zasądzenia na rzecz nabywcy pojazdu silnikowego, który zgodnie ze specyfikacją producenta został wyprodukowany i wprowadzony do obrotu na podstawie homologacji typu WE, odszkodowania od jego producenta z uzasadnieniem, że dany pojazd nie spełnia wymogów prawa Unii Europejskiej ze względu na określone okoliczności z powodu niezgodności z homologowanym typem lub niezgodności z prawem samej homologacji typu WE, bez wydania po udzieleniu homologacji typu WE, na podstawie której pojazd miał być wyprodukowany i wprowadzony do obrotu, prawnie wiążącego oświadczenia przez jeden z organów, o których mowa w art. 5 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia (UE) 2018/858⁽¹⁾, że dany pojazd nie spełnia wymogów prawa Unii Europejskiej na podstawie tych właśnie okoliczności i z tych właśnie powodów, a mianowicie niezgodności z homologowanym typem lub niezgodności z prawem samej homologacji typu WE?

2. **W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 1:**

W jakich dokładnie przypadkach i w jakim zakresie sądy cywilne państwa członkowskiego nie mogą zasądzić na rzecz nabywcy pojazdu silnikowego, który zgodnie ze specyfikacją producenta został wyprodukowany i wprowadzony do obrotu na podstawie homologacji typu WE, odszkodowanie od jego producenta na tej podstawie, że ze względu na określone okoliczności dany pojazd nie spełnia wymogów prawa Unii Europejskiej, ponieważ nie jest zgodny z homologowanym typem lub ponieważ sama homologacja typu WE jest niezgodna z prawem?

3. **W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 1:**

Czy prawo Unii Europejskiej ustanawia zasady dotyczące rozkładu obowiązku przedstawienia okoliczności faktycznych i ciężaru dowodu, ułatwień dowodowych i obowiązków stron w związku z postępowaniem dowodowym w przedmiocie istnienia tych przesłanek, na podstawie których sąd cywilny państwa członkowskiego jest uprawniony do zasądzenia odszkodowania na rzecz nabywcy pojazdu silnikowego na tej podstawie, że ze względu na określone okoliczności dany pojazd nie spełnia wymogów prawa Unii Europejskiej, ponieważ nie jest zgodny z homologowanym typem lub ponieważ sama homologacja typu WE jest niezgodna z prawem, w sporze cywilnym pomiędzy nabywcą pojazdu silnikowego a jego producentem, dotyczącym odpowiedzialności odszkodowawczej producenta wobec nabywcy?

⁽¹⁾ 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).

4. **W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 3 i jeśli istnieją wymogi wynikające z prawa Unii Europejskiej:**

Jak należy rozłożyć obowiązek przedstawienia okoliczności faktycznych zgodnie z prawem Unii Europejskiej?

Jak należy rozłożyć ciężar dowodu zgodnie z prawem Unii Europejskiej?

W szczególności, czy mają mieć miejsce ułatwienia dowodowe dla jednej lub drugiej strony? W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej: Jakież?

Czy jedna lub druga strona musi w toku postępowania dowodowego wypełnić obowiązki dotyczące przedmiotowych wymogów? W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej: Jakież? O ile obowiązki muszą istnieć: Jakież są skutki prawne wynikające z prawa Unii Europejskiej w przypadku niewypełnienia tych obowiązków przez jedną lub drugą stronę?

5. Czy uprawnienie sądu cywilnego państwa członkowskiego Unii Europejskiej w sprawach, w których istnieje prawnie wiążące oświadczenie jednego z organów, o których mowa w art. 5 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia 2018/858, że pojazd silnikowy nie spełnia wymogów prawa Unii Europejskiej z powodu pewnych okoliczności wynikających z niezgodności z homologowanym typem lub z powodu niezgodności z prawem samej homologacji typu WE, do odmówienia nabywcy pojazdu silnikowego odszkodowania od jego producenta z uzasadnieniem, że wbrew temu prawnie wiążącemu oświadczeniu dany pojazd silnikowy spełnia wymogi prawa Unii Europejskiej ze względów faktycznych lub prawnych, może zostać wyłączone lub przynajmniej ograniczone?

6. **W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 5:**

W jakich dokładnie przypadkach i w jakim zakresie sądy cywilne państwa członkowskiego nie mogą odmówić nabywcy tego pojazdu silnikowego odszkodowania od jego producenta z uzasadnieniem, że wbrew temu prawnie wiążącemu oświadczeniu dany pojazd silnikowy spełnia wymogi prawa Unii Europejskiej ze względów faktycznych lub prawnych?

W szczególności: Czy ograniczenie uprawnienia sądu cywilnego państwa członkowskiego w takich sprawach rozciąga się jedynie na odmówienie odszkodowania z przyczyn faktycznych, czy jedynie na odmówienie odszkodowania z przyczyn prawnych, czy też zarówno na odmówienie odszkodowania z przyczyn faktycznych, jak i odmówienie odszkodowania z przyczyn prawnych?

7. W jakich warunkach mają zastosowanie do pojazdów silnikowych podlegających normie emisji spalin Euro 6 limity emisji spalin określone w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 ⁽²⁾?

8. **O ile, w zależności od treści odpowiedzi na pytania 1–6, mogą zaistnieć sprawy, w których sąd cywilny państwa członkowskiego w sporze między nabywcą pojazdu silnikowego a jego producentem dotyczącym roszczenia odszkodowawczego tego pierwszego przeciwko temu drugiemu z powodu domniemanego sprzecznego stanu pojazdu z wymogami prawa Unii Europejskiej jest właściwy do dokonania niezależnych ustaleń co do tego, czy dany pojazd spełnia wymogi prawa Unii Europejskiej w zakresie zgodności z limitami emisji spalin:**

Czy w sporze cywilnym pomiędzy nabywcą pojazdu silnikowego a jego producentem dotyczącym roszczenia odszkodowawczego wniesionego przez tego pierwszego przeciwko temu drugiemu na tej podstawie w związku z utrzymywanym przekroczeniem określonych ustawowo dopuszczalnych limitów emisji spalin w warunkach, w których musiałyby one być przestrzegane, prawo Unii Europejskiej ustanawia zasady dotyczące rozkładu ciężaru dowodu, ułatwień dowodowych i obowiązków stron w związku z postępowaniem dowodowym w przedmiocie tego, czy limity emisji spalin pojazdów silnikowych są zgodne z tymi dopuszczalnymi wartościami w warunkach, w których ustanowione dla nich dopuszczalne wartości musiałyby być przestrzegane?

⁽²⁾ Rozporządzenie (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).

9. **W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 8 i o ile istnieją wymogi wynikające z prawa Unii Europejskiej:**

Jak należy rozłożyć ciężar dowodu zgodnie z prawem Unii Europejskiej?

W szczególności, czy mają mieć miejsce ułatwienia dowodowe dla jednej lub drugiej strony? W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej: Jakież?

Czy jedna lub druga strona musi wypełniać obowiązki w trakcie postępowania dowodowego? W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej: Jakież?

O ile muszą istnieć obowiązki: Jakież są wynikające z prawa Unii Europejskiej skutki prawne w przypadku niewypełnienia tych obowiązków przez jedną lub drugą stronę?

10. Czy element konstrukcyjny w pojeździe silnikowym, dokonujący pomiaru temperatury, prędkości pojazdu, prędkości obrotowej silnika [(obr./min)], przełożenia skrzyni biegów, podciśnienia w kolektorze lub wszelkich innych parametrów w celu, w zależności od wyniku tego pomiaru, zmiany parametrów procesu spalania w silniku, może również wtedy zmniejszać skuteczność układu kontroli emisji zanieczyszczeń w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 i tym samym stanowić urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, jeżeli zmiana parametrów procesu spalania spowodowana wynikiem pomiaru przez element konstrukcyjny zwiększa wprawdzie z jednej strony emisję określonej substancji szkodliwej, na przykład tlenków azotu, ale jednocześnie z drugiej strony zmniejsza emisję jednej lub więcej innych substancji szkodliwych, na przykład cząstek stałych, węglowodorów, tlenku węgla i/lub dwutlenku węgla?

11. **W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 10:**

Przy spełnieniu jakich przesłanek element konstrukcyjny stanowi w takim przypadku urządzenie ograniczające skuteczność działania?

11 a. **W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 10:**

Czy temperatury zewnętrzne poniżej $-24\text{ }^{\circ}\text{C}$ w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 należą do warunków, których można racjonalnie oczekiwać podczas normalnej eksploatacji pojazdu?

12. Czy układ lub system sterujący w pojeździe silnikowym, który poprzez dokonaną przezeń zmianę parametrów procesu spalania z jednej strony zwiększa wprawdzie emisję określonej substancji szkodliwej, na przykład tlenków azotu, ale jednocześnie z drugiej strony zmniejsza emisję jednej lub więcej innych substancji szkodliwych, na przykład cząstek stałych, węglowodorów, tlenku węgla lub dwutlenku węgla, może być niedopuszczalny w świetle prawa Unii Europejskiej z innego punktu widzenia niż istnienie urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007?

13. **W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 12:**

Przy spełnieniu jakich przesłanek ma to miejsce?

14. **W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 10:**

Czy zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. a) zdanie drugie rozporządzenia nr 715/2007 urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 tego rozporządzenia jest dopuszczalne również wtedy, gdy nie jest ono wprawdzie niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią, ale jest niezbędne ze względu na bezpieczeństwo użytkownika pojazdu silnikowego?

15. **O ile, w zależności od treści odpowiedzi na pytania 1–6, mogą zaistnieć sprawy, w których sąd cywilny państwa członkowskiego w sporze między nabywcą pojazdu silnikowego a jego producentem dotyczącym roszczenia odszkodowawczego tego pierwszego przeciwko temu drugiemu z powodu domniemanego sprzecznego stanu pojazdu z wymogami prawa Unii Europejskiej jest właściwy do dokonania niezależnych ustaleń co do tego, czy dany pojazd spełnia wymogi prawa Unii Europejskiej w odniesieniu do zainstalowanych w nim obwodów i urządzeń sterujących**

i jednocześnie**w przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 10:**

Czy w prawie Unii Europejskiej istnieją przepisy dotyczące ciężaru dowodu, ułatwień dowodowych i obowiązków stron w związku z postępowaniem dowodowym w sporze cywilnym między nabywcą pojazdu silnikowego a jego producentem, dotyczącym roszczenia odszkodowawczego wniesionego przez tego pierwszego przeciwko temu drugiemu z powodu domniemanego zamontowanego w nim niezgodnego z prawem urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, w zakresie, w jakim okoliczności faktyczne, z których wynika istnienie urządzenia ograniczającego skuteczność działania i jego niezgodność z prawem, są sporne między stronami?

16. W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 15 i o ile istnieją wymogi wynikające z prawa Unii Europejskiej:

Jak powinien wyglądać rozkład ciężaru dowodu w tym zakresie zgodnie z prawem Unii Europejskiej?

W szczególności, czy mają mieć miejsce ułatwienia dowodowe dla jednej lub drugiej strony? W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej: Jakież?

Czy jedna lub druga strona musi wypełniać obowiązki w toku postępowania dowodowego? W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej: Jakież?

O ile muszą istnieć obowiązki: Jakież są skutki prawne wynikające z prawa Unii Europejskiej w przypadku niewypełnienia tych obowiązków przez jedną lub drugą stronę?

17. O ile, w zależności od treści odpowiedzi na pytania 1–6, mogą zaistnieć sprawy, w których sąd cywilny państwa członkowskiego w sporze między nabywcą pojazdu silnikowego a jego producentem dotyczącym roszczenia odszkodowawczego tego pierwszego przeciwko temu drugiemu z powodu domniemanego sprzecznego stanu pojazdu z wymogami prawa Unii Europejskiej jest właściwy do dokonania niezależnych ustaleń co do tego, czy dany pojazd spełnia wymogi prawa Unii Europejskiej w odniesieniu do zainstalowanych w nim obwodów i urządzeń sterujących**i jednocześnie****w przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 12:**

Czy w prawie Unii Europejskiej istnieją przepisy dotyczące rozkładu ciężaru dowodu, ułatwień dowodowych i obowiązków stron w związku z postępowaniem dowodowym w sporze cywilnym między nabywcą pojazdu silnikowego a jego producentem, dotyczącym roszczenia odszkodowawczego wniesionego przez tego pierwszego przeciwko temu drugiemu z powodu domniemanego zamontowanego w nim niezgodnego z prawem urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, w zakresie, w jakim okoliczności faktyczne, z których wynika istnienie urządzenia ograniczającego skuteczność działania i jego niezgodność z prawem, są sporne między stronami?

18. W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 17 i o ile istnieją wymogi wynikające z prawa Unii Europejskiej:

Jaki jest w tym zakresie rozkład ciężaru dowodu zgodnie z prawem Unii Europejskiej?

W szczególności, czy mają mieć miejsce ułatwienia dowodowe dla jednej lub drugiej strony? W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej: Jakież?

Czy jedna lub druga strona musi wypełniać obowiązki w trakcie postępowania dowodowego? W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej: Jakież?

O ile muszą istnieć obowiązki: Jakież są skutki prawne wynikające z prawa Unii Europejskiej w przypadku niewypełnienia tych obowiązków przez jedną lub drugą stronę?

19. Czy przepisy dyrektywy 2007/46/WE⁽³⁾, w szczególności art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 akapit pierwszy, trzeci pkt 36 tej dyrektywy oraz przepisy, które mają zostać przyjęte przez państwa członkowskie na jej podstawie, mają również na celu ochronę indywidualnego nabywcy pojazdu silnikowego, niezależnie od tego, od kogo nabył pojazd, również wobec jego producenta, zawsze lub przynajmniej w niektórych przypadkach, przed dokonaniem niekorzystnego pod względem ekonomicznym zakupu pojazdu silnikowego, który nie spełnia wymogów prawa Unii Europejskiej i którego nie dokonałby, gdyby wiedział, że nie spełnia on wymogów prawa Unii Europejskiej, ponieważ tego nie ma takiej woli (ochrona tzw. ujemnego interesu w odstąpieniu od zawarcia takiej umowy sprzedaży)?

Jeśli tak jest tylko w niektórych przypadkach lub tylko w ograniczonym zakresie: W jakich przypadkach lub w jakim stopniu ma to miejsce?

20. **W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze w ramach pkt 19:**

Czy przepisy dyrektywy 2007/46, w szczególności jej art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 akapit pierwszy, trzeci pkt 36 oraz przepisy, które mają zostać przyjęte przez państwa członkowskie na ich podstawie, mają również na celu zapewnienie, aby indywidualnego nabywcę pojazdu silnikowego, niezależnie od tego, od kogo nabył pojazd, również wobec jego producenta zawsze lub przynajmniej w niektórych przypadkach

- a) chronić przed dokonaniem niekorzystnego pod względem ekonomicznym zakupu pojazdu silnikowego, który nie spełnia wymogów prawa Unii Europejskiej i którego nie dokonałby, gdyby wiedział, że nie spełnia on wymogów prawa Unii Europejskiej, ponieważ nie ma woli co do choćby nawet częściowego związania tym zakupem i nawet częściowego ponoszenia jego konsekwencji, oraz
- b) chronić również przed obciążeniem kosztami powstałymi w odpowiedni sposób w związku z dochodzeniem całkowitego zwolnienia z takiego niechcianego nabycia?

Jeśli tak jest tylko w niektórych przypadkach lub tylko w ograniczonym zakresie: W jakich przypadkach lub w jakim zakresie ma to miejsce?

21. **W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pierwsze pytanie w ramach pkt 19:**

Czy niezależnie od odpowiedzi na pytanie 20, z innych powodów wynikających z prawa Unii Europejskiej w przypadku dopuszczenia się przez producenta pojazdu silnikowego naruszenia wydanych na podstawie art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 akapit pierwszy, trzeci pkt 36 tej dyrektywy 2007/46 przepisów państw członkowskich w postaci naruszenia przez producenta pojazdu silnikowego zakazu wystawiania niewłaściwego świadectwa zgodności, producent – zawsze, a przynajmniej w określonych przypadkach – musi być zobowiązany,

- a) zwolnić nabywcę w całości, niezależnie od tego, od kogo nabył pojazd, od skutków nabycia pojazdu silnikowego niezgodnego z wymogami prawa Unii Europejskiej, którego nie chciałby nabyć, gdyby wiedział, że pojazd nie spełnia wymogów prawa Unii Europejskiej i który w wyniku tego naruszenia jest dla niego niekorzystny ekonomicznie, a w szczególności – na jego żądanie – zwrócić mu koszty nabycia pojazdu – w razie potrzeby w zamian za przekazanie i przewłaszczenie pojazdu z uwzględnieniem wartości wszelkich innych korzyści uzyskanych przez nabywcę w wyniku nabycia pojazdu – oraz
- b) również do zwrotu uzasadnionych kosztów poniesionych przez niego w związku z dochodzeniem zwrotu kosztów nabycia pojazdu?

Jeśli tak jest tylko w niektórych przypadkach lub tylko w ograniczonym zakresie: W jakich przypadkach lub w jakim zakresie ma to miejsce?

22. **W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze w ramach pkt 20 jedynie w odniesieniu do określonych przypadków:**

Czy prawo Unii Europejskiej zawiera wytyczne dotyczące rozkładu ciężaru dowodu, ułatwień w jego przeprowadzeniu i obowiązków stron w związku z postępowaniem dowodowym w kwestii tego, czy spełnione są przesłanki

⁽³⁾ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. 2007, L 263. s. 1).

sprawy, w której zastosowanie mają przepisy dyrektywy 2007/46, w szczególności art. 18 ust. 1, 3 pkt 36 tej dyrektywy oraz przepisy, które mają zostać przyjęte przez państwa członkowskie na ich podstawie, mają również na celu zapewnienie, aby indywidualnego nabywcę pojazdu silnikowego, niezależnie od tego, od kogo nabył pojazd, również wobec jego producenta zawsze lub przynajmniej w niektórych przypadkach

- a) chronić przed dokonaniem niekorzystnego ekonomicznie zakupu pojazdu silnikowego, który nie spełnia wymogów prawa Unii Europejskiej i którego nie dokonałby, gdyby wiedział, że nie spełnia on wymogów prawa Unii Europejskiej, ponieważ nie chce on być nawet częściowo związany tym zakupem i nawet częściowo ponieść jego konsekwencje, oraz
- b) chronić również przed obciążeniem kosztami powstałymi w odpowiedni sposób w związku z dochodzeniem całkowitego zwolnienia z takiego nabycia nieobjętego wolą,

w sporze cywilnym między nabywcą pojazdu a producentem, przeciwko któremu wniesiono powództwo dotyczące roszczenia odszkodowawczego tego pierwszego przeciwko temu drugiemu za rzekomo niezgodny z prawem stan pojazdu?

23. W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 22 i jeśli istnieją wymogi wynikające z prawa Unii Europejskiej:

Jaki powinien wyglądać rozkład ciężaru dowodu w tym zakresie zgodnie z prawem Unii Europejskiej?

W szczególności, czy mają mieć miejsce ułatwienia dowodowe dla jednej lub drugiej strony? W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej: Jakież?

Czy jedna lub druga strona musi wypełniać obowiązki w trakcie postępowania dowodowego? W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej: Jakież?

O ile muszą istnieć obowiązki: Jakież są skutki prawne wynikające z prawa Unii Europejskiej w przypadku niewypełnienia tych obowiązków przez jedną lub drugą stronę?

24. W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pierwsze pytanie w ramach pkt 21 jedynie w odniesieniu do określonych przypadków:

Czy prawo Unii Europejskiej ustanawia dotyczące rozkładu ciężaru dowodu, ciężaru dowodu i obowiązków stron w związku z postępowaniem dowodowym w kwestii istnienia przesłanek sprawy, w której z przyczyn innych niż opisane w pytaniu 20, prawo Unii Europejskiej przewiduje, że w przypadku naruszenia przez producenta pojazdu mechanicznego obowiązków nałożonych na podstawie wydanych na podstawie art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 akapit pierwszy, trzeci pkt 36 dyrektywy 2007/46 przepisów państw członkowskich w postaci naruszenia przez producenta pojazdu silnikowego zakazu wystawiania niewłaściwego świadectwa zgodności, producent zawsze, a przynajmniej w określonych przypadkach, musi być zobowiązany,

- a) zwolnić nabywcę w całości, niezależnie od tego, od kogo nabył pojazd, od skutków nabycia pojazdu silnikowego niezgodnego z wymogami prawa Unii Europejskiej, co którego nabycia nie miałby woli, gdyby wiedział, że pojazd nie spełnia wymogów prawa Unii Europejskiej i który w wyniku tego naruszenia jest dla niego niekorzystny pod względem ekonomicznym, a w szczególności – na jego żądanie – zwrócić mu koszty nabycia pojazdu – w razie potrzeby w zamian za przekazanie i przewłaszczenie pojazdu z uwzględnieniem wartości wszelkich innych korzyści uzyskanych przez nabywcę w wyniku nabycia pojazdu – oraz
- b) również do zwrotu uzasadnionych kosztów poniesionych przez niego w związku z dochodzeniem zwrotu kosztów nabycia pojazdu,

w sporze cywilnym między nabywcą pojazdu a jego producentem dotyczącym roszczenia odszkodowawczego tego pierwszego przeciwko temu drugiemu z tytułu domniemanego niezgodnego z prawem stanu pojazdu?

25. **W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 24 i o ile istnieją wymogi wynikające z prawa Unii Europejskiej:**

Jaki jest rozkład ciężaru dowodu w tym zakresie zgodnie z prawem Unii Europejskiej?

W szczególności, czy mają mieć miejsce ułatwienia dowodowe dla jednej lub drugiej strony? W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej: Jakież?

Czy jedna albo druga strona musi wypełniać obowiązki w toku postępowania dowodowego? W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej: Jakież?

O ile muszą istnieć obowiązki: Jakież są skutki prawne wynikające z prawa Unii Europejskiej w przypadku niewypełnienia tych obowiązków przez jedną albo drugą stronę?
