



Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landgericht Duisburg (Niemcy) w dniu 25 lipca 2023 r. - XK/Mercedes-Benz Group AG

(Sprawa C-478/23)

(C/2024/2912)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Landgericht Duisburg

Strony w postępowaniu głównym

Strona powodowa: XK

Strona pozwana: Mercedes-Benz Group AG

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy element konstrukcyjny pojazdu mierzący temperaturę, szybkość pojazdu, prędkość obrotową silnika, przełożenie skrzyni biegów, podciśnienie w kolektorze lub wszelkie inne parametry, aby w zależności od wyniku pomiaru zmieniać parametry procesu spalania w silniku, może zmniejszać skuteczność działania urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 715/2007⁽¹⁾, a w związku z tym stanowić urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 również wtedy, gdy zmiana parametrów procesu spalania spowodowana wynikiem pomiaru dokonanego przez element konstrukcyjny z jednej strony zwiększa wprawdzie emisję jednej szkodliwej substancji lub większej liczby szkodliwych substancji, na przykład tlenków azotu, ale jednocześnie z drugiej strony zmniejsza emisję innej szkodliwej substancji lub większej liczby innych szkodliwych substancji, na przykład cząstek stałych, węglowodorów, tlenku węgla lub dwutlenku węgla?
- 2) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze: Jakie przesłanki muszą być spełnione, aby element konstrukcyjny stanowił w takim wypadku urządzenie ograniczające skuteczność działania?
- 3) Czy układ przełączający lub system sterujący w pojeździe, który poprzez dokonaną przezeń zmianę parametrów procesu spalania zwiększa wprawdzie z jednej strony emisję jednej substancji szkodliwej lub większej liczby szkodliwych substancji, na przykład tlenków azotu, ale jednocześnie z drugiej strony zmniejsza emisję innej szkodliwej substancji lub większej liczby innych szkodliwych substancji, na przykład cząstek stałych, węglowodorów, tlenku węgla lub dwutlenku węgla, może być zabroniony w świetle prawa europejskiego z innego punktu widzenia niż istnienie urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007?
- 4) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie trzecie: Jakie przesłanki muszą być spełnione, aby taka sytuacja miała miejsce?
- 5) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze: Czy zgodnie z art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 urządzenie ograniczające skuteczność działania jest dopuszczalne także wtedy, gdy nie jest ono niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią, lecz jest jednak niezbędne ze względu na bezpieczeństwo użytkownika pojazdu?

⁽¹⁾ 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).

- 6) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze: Czy przepisy prawa krajowego, które w całości nakładają na nabywcę pojazdu obowiązek wykazania – w sporze sądowym między nim a producentem pojazdu – istnienia urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, a ponadto braku okoliczności faktycznych, w świetle których urządzenie ograniczające skuteczność działania, które należałoby stwierdzić, jest wyjątkowo dopuszczalne na podstawie art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia nr 715/2007, przy czym strona przeciwna nie musi dostarczyć informacji w tym względzie w ramach postępowania dowodowego, pozostają w sprzeczności z art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy 2007/46/WE^(?), o których mowa w wyroku Mercedes-Benz Group^(?), w zakresie, w jakim z tych ostatnich przepisów wynika, że w przypadku gdy w pojeździe jest zainstalowane urządzenie ograniczające skuteczność działania, nabywcy pojazdu powinno przysługiwać prawo do odszkodowania od producenta tego pojazdu (zob. pkt 91 i 93 rzeczonego wyroku)?
- 7) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie szóste: Jaki rozkład ciężaru dowodu przewiduje prawo europejskie w sporze sądowym między nabywcą pojazdu a jego producentem dotyczącym roszczenia odszkodowawczego tego pierwszego przeciwko temu drugiemu w odniesieniu do istnienia urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 i istnienia okoliczności faktycznych, w świetle których jest ono wyjątkowo dopuszczalne na podstawie art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia nr 715/2007? Czy stronom przysługują ułatwienia dowodowe, a jeśli tak, to jakie, czy też mają one ewentualne obowiązki, a jeśli tak, to jakie? Jeżeli zastosowanie mają obowiązki: Jakie są konsekwencje ich nieprzestrzegania?
- 8) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie trzecie: Czy przepisy prawa krajowego, które w całości nakładają na nabywcę pojazdu obowiązek wykazania – w sporze sądowym między nim a producentem pojazdu – istnienia układu przełączającego lub systemu sterującego, którego nie można wprawdzie uznać za urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, ale które jest zabronione z innych powodów; przy czym strona przeciwna nie musi dostarczyć informacji w tym względzie w ramach postępowania dowodowego, pozostają w sprzeczności z art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy 2007/46, o których mowa w wyroku Mercedes-Benz Group³, w zakresie, w jakim z tych ostatnich przepisów wynika, że w przypadku gdy w pojeździe jest zainstalowany zabroniony układ przełączający lub system sterujący, nabywcy pojazdu powinno przysługiwać prawo do odszkodowania od producenta tego pojazdu (zob. pkt 91 i 93 rzeczonego wyroku)?
- 9) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie ósme: Jaki rozkład ciężaru dowodu przewiduje prawo europejskie w sporze sądowym między nabywcą pojazdu a jego producentem dotyczącym roszczenia odszkodowawczego tego pierwszego przeciwko temu drugiemu w odniesieniu do istnienia zabronionego układu przełączającego lub systemu sterującego takiego rodzaju, o którym mowa w pytaniu ósmym? Czy stronom przysługują ułatwienia dowodowe, a jeśli tak, to jakie, czy też mają one ewentualne obowiązki, a jeśli tak, to jakie? Jeżeli zastosowanie mają obowiązki: Jakie są konsekwencje ich nieprzestrzegania?
- 10) Czy celem przepisów dyrektywy 2007/46, a w szczególności art. 18 ust. 1 i art. 3 pkt 36 tej dyrektywy, jest również konkretnie ochrona indywidualnego nabywcy pojazdu przed nabyciem pojazdu niezgodnego z wymogami prawa Unii Europejskiej, którego nie dokonałby on, wiedząc, że pojazd nie spełnia wymogów prawa Unii Europejskiej, ponieważ nie życzyłby on sobie takiej transakcji?
- 11) Niezależnie od odpowiedzi na poprzednie pytanie, czy zgodnie z prawem Unii Europejskiej w przypadku naruszenia przez producenta pojazdu przepisów dyrektywy 2007/46 lub przepisów prawa krajowego przyjętych na ich podstawie, w szczególności naruszenia przez producenta pojazdu zakazu wydania nieprawidłowego świadectwa zgodności, producent musi zawsze, a w każdym razie w określonych przypadkach, być zobowiązany do całkowitego zwolnienia nabywcy z konsekwencji opartego na tym naruszeniu nabycia pojazdu, który nie jest zgodny z wymogami prawa Unii Europejskiej, a tym samym, jeśli sobie tego życzy – w stosownym przypadku w zamian za wydanie i przeniesienie własności pojazdu oraz z uwzględnieniem wartości ewentualnych innych korzyści odniesionych przez nabywcę w związku z nabyciem pojazdu – do dokonania na jego rzecz zwrotu kosztów nabycia pojazdu? Jeżeli taki obowiązek miałby istnieć tylko w określonych przypadkach: W jakich przypadkach ma to miejsce?

(?) 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 (dyrektywa ramowa) (Dz.U. 2007, L 263, s. 1).

(?) Wyrok z dnia 21 marca 2023 r., C-100/21, EU:C:2023:229.

- 12) W przypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie jedenaste lub udzielenia odpowiedzi twierdzącej w odniesieniu do określonych przypadków: Czy ograniczenie prawa do odszkodowania nabywcy pojazdu, który nie spełnia wymogów prawa Unii Europejskiej dotyczących emisji spalin lub właściwości jego układu kontroli emisji zanieczyszczeń do tej części kwoty nabycia pojazdu, która jest zbyt wysoka ze względu na ryzyko związane z zabronionym urządzeniem ograniczającym skuteczność działania, jest zawsze zgodne z wymogami prawa Unii Europejskiej, jeżeli producent jedynie w wyniku niedbalstwa wystawił nieprawidłowe świadectwo zgodności pojazdu, z którego wynika jego zgodność ze wszystkimi aktami prawnymi w momencie jego wyprodukowania? Jeżeli nie zawsze tak jest: W jakich przypadkach nie ma to miejsca?
 - 13) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie dwunaste: Czy ograniczenie prawa do odszkodowania nabywcy pojazdu, który nie spełnia wymogów prawa Unii Europejskiej dotyczących emisji spalin lub właściwości jego układu kontroli emisji zanieczyszczeń do tej części kwoty nabycia pojazdu, która jest zbyt wysoka ze względu na ryzyko związane z zabronionym urządzeniem ograniczającym skuteczność działania, nieprzekraczającej jednak 15 % ceny zakupu, jest zawsze zgodne z wymogami prawa Unii Europejskiej, jeżeli producent jedynie w wyniku niedbalstwa wystawił nieprawidłowe świadectwo zgodności pojazdu, z którego wynika jego zgodność ze wszystkimi aktami prawnymi w momencie jego wyprodukowania? Jeżeli nie zawsze tak jest: W jakich przypadkach nie ma to miejsca?
-