



Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landgericht Duisburg (Niemcy) w dniu 7 grudnia 2023 r. SP/BMW Bayerische Motorenwerke AG

(Sprawa C-750/23, BMW)

(C/2024/2914)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Landgericht Duisburg

Strony w postępowaniu głównym

Strona powodowa: SP

Strona pozwana: BMW Bayerische Motorenwerke AG

Pytania prejudycjalne

1. Czy w sprawach, w których w odniesieniu do pojazdu silnikowego udzielono homologacji typu WE, może zostać wyłączone lub przynajmniej ograniczone uprawnienie sądu cywilnego państwa członkowskiego Unii Europejskiej do zasądzenia na rzecz nabywcy pojazdu silnikowego, który zgodnie ze specyfikacją producenta został wyprodukowany i wprowadzony do obrotu na podstawie homologacji typu WE, odszkodowania, w szczególności od jego sprzedawcy lub 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, roszczeń odszkodowawczych w szczególności od jego sprzedawcy lub 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 albo 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) 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 wymogi 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 albo druga strona musi wypełniać obowiązki w toku postępowania dowodowego? 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 albo 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 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?

12. Czy układ lub system sterujący w pojeździe silnikowym, który poprzez dokonaną przezeń zmianę parametrów procesu spalania z jednej strony zwiększa wprawdzie emisję jednej określonej substancji szkodliwej albo kilku określonych substancji szkodliwych, 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:**

Ja 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 albo druga strona musi wypełniać obowiązki w toku postępowania dowodowego? 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 albo 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:**

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 albo druga strona musi wypełniać obowiązki w toku postępowania dowodowego? 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 albo 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 albo 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 po jego stronie nie było 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?

⁽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).

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

Czy przepisy dyrektywy 2007/46/WE, 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 albo 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 pojazd ten nie spełnia wymogów prawa Unii Europejskiej, ponieważ po jego stronie nie było takiej woli oraz przed tym, że byłby zmuszony, choćby nawet częściowo, ponosić skutki tego jak również, dalej, przed obciążeniem kosztami powstałymi odpowiednio wskutek tego, że dochodzi on pełnego zwolnienia go od takiego sprzecznego z jego wolą nabycia? Jeśli tak jest tylko w niektórych przypadkach lub tylko w ograniczonym zakresie: W jakich przypadkach lub w jakim stopniu ma to miejsce?

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

Czy niezależnie od odpowiedzi na poprzednie 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 dyrektywy 2007/46 przepisów państw członkowskich w postaci złamania przez producenta pojazdu silnikowego zakazu wystawiania niewłaściwego świadectwa zgodności, producent – zawsze albo przynajmniej w określonych przypadkach – musi zwolnić tego nabywcę, niezależnie od tego od kogo nabył on ten pojazd, w pełnym zakresie od skutków wynikających z niekorzystnego dla niego pod względem ekonomicznym nabycia pojazdu mechanicznego niespełniającego wymogów prawa Unii Europejskiej, które to nabycie byłoby sprzeczne z jego wolą gdyby miał wiedzę co do tego, że ten pojazd nie spełnia wymogów prawa Unii Europejskiej, w tym w szczególności – jeśli on kieruje takie żądanie – zwrócić koszty nabycia pojazdu – w danym wypadku na zasadzie równoczesnej wymiany wzajemnych świadczeń poprzez przekazanie pojazdu i przeniesienie jego własności oraz przy zaliczeniu wartości ewentualnych korzyści po stronie nabywcy w związku z nabyciem pojazdu – jak również ponadto zwrócić te ewentualne koszty, które powstały u niego wskutek tego, że dochodzi roszczenia o zwrot kosztów nabycia pojazdu? Jeśli tak jest tylko w niektórych przypadkach lub tylko w ograniczonym zakresie: W jakich przypadkach lub w jakim stopniu ma to miejsce?

22. W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 20 tylko w określonych przypadkach:

Czy prawo Unii Europejskiej ustanawia zasady dotyczące rozkładu ciężaru dowodu, ułatwień dowodowych i obowiązków stron w związku z postępowaniem dowodowym w przedmiocie kwestii tego, czy zachodzą przesłanki przypadku, w którym przepisy dyrektywy 2007/46, 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 on nabył ten pojazd, również wobec jego producenta, zawsze albo przynajmniej w niektórych przypadkach, przed dokonaniem niekorzystnego dla niego pod względem ekonomicznym zakupu pojazdu silnikowego, który nie spełnia wymogów prawa Unii Europejskiej i którego zakupu nie dokonałby, gdyby wiedział, że pojazd ten nie spełnia wymogów prawa Unii Europejskiej, ponieważ po jego stronie nie było takiej woli oraz przed tym, że byłby zmuszony, choćby nawet częściowo, ponosić skutki tego, jak również – następnie – przed obciążeniem kosztami powstałymi odpowiednio wskutek tego, że dochodzi on pełnego zwolnienia go od takiego sprzecznego z jego wolą nabycia, w sporze cywilnym pomiędzy nabywcą pojazdu a jego producentem pozywanym w takim charakterze, który to spór dotyczy roszczenia odszkodowawczego wniesionego przez tego pierwszego przeciwko temu drugiemu w związku z utrzymywaniem sprzecznych z prawem właściwościami pojazdu?

23. W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 22 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 albo druga strona musi wypełniać obowiązki w toku postępowania dowodowego? W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej: Jakież?

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

24. **W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze w pkt 21 tylko w określonych przypadkach:**

Czy prawo Unii Europejskiej ustanawia zasady dotyczące rozkładu ciężaru dowodu, ułatwień dowodowych i obowiązków stron w związku z postępowaniem dowodowym w kwestii tego, czy zachodzą przesłanki przypadku, w którym z innych powodów w oparciu o prawo Unii Europejskiej, niż te opisane w pytaniu 20, w razie dopuszczenia się przez producenta pojazdu silnikowego naruszenia wydanych na podstawie art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 akapit pierwszy, trzeci pkt 36 dyrektywy 2007/46 przepisów państw członkowskich, które to naruszenie ma postać złamania przez producenta pojazdu silnikowego zakazu wystawiania niewłaściwego świadectwa zgodności, producent musi zwolnić tego nabywcę, niezależnie od tego od kogo nabył on ten pojazd, w pełnym zakresie od skutków wynikających z opartego na tym naruszeniu nabycia pojazdu mechanicznego niespełniającego wymogów prawa Unii Europejskiej, które to nabycie byłoby sprzeczne z jego wolą gdyby miał wiedzę co do tego, że ten pojazd nie spełnia wymogów prawa Unii Europejskiej, w tym w szczególności, jeśli kieruje on takie żądanie, zwrócić temu nabywcy koszty nabycia pojazdu – w danym wypadku na zasadzie równoczesnej wymiany wzajemnych świadczeń poprzez przekazanie pojazdu i przeniesienie jego własności oraz przy zaliczeniu wartości ewentualnych korzyści po stronie nabywcy w związku z nabyciem pojazdu – jak również ponadto zwrócić te ewentualne koszty powstałe odpowiednio po jego stronie wskutek tego, że dochodzi on w sporze cywilnym pomiędzy nabywcą pojazdu a jego producentem zwrotu kosztów nabycia pojazdu, który to spór dotyczy roszczenia odszkodowawczego wniesionego przez tego pierwszego przeciwko temu drugiemu w związku z utrzymywaniem sprzecznymi z prawem właściwościami pojazdu?

25. **W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 24 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 albo druga strona musi wypełniać obowiązki w toku postępowania dowodowego? 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 albo drugą stronę?

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

Czy w zakresie, w jakim nabywca pojazdu niespełniającego wymogów prawa Unii Europejskiej dotyczących emisji spalin lub właściwości jego układu kontroli emisji spalin podnosi przeciwko producentowi tego pojazdu roszczenie o tzw. drobne odszkodowanie w związku z naruszeniem §§ 6 i 27 rozporządzenia o homologacji typu WE pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, to znaczy roszczenie o zwrot jedynie tej kwoty, o którą uiszczona przez niego cena zakupu przewyższa wartość pojazdu, ograniczenie jego roszczenia do 15 % ceny zakupu jest zawsze zgodne z wymogami prawa Unii Europejskiej, w przypadku gdy producent jedynie nieumyślnie wystawił świadectwo zgodności pojazdu, z którego błędnie wynika zgodność z wszystkimi aktami prawnymi Unii Europejskiej w momencie jego wyprodukowania? Jeśli tak nie jest: W jakich przypadkach tak nie jest?

27. **W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze w ramach pkt 19 i odpowiedzi na pytania w ramach pkt 26 w ten sposób, że ograniczenie roszczenia nabywcy jest, przynajmniej w niektórych przypadkach, zgodne z prawem Unii Europejskiej:**

Czy ograniczenie prawa nabywcy pojazdu opisane w pytaniu pierwszym pkt 26 obowiązuje zawsze, a przynajmniej w niektórych przypadkach na mocy prawa Unii Europejskiej? Jeżeli takie ograniczenie jest wymagane tylko w niektórych przypadkach: Przy spełnieniu jakich przesłanek ma to miejsce?

28. Czy w przypadkach, w których producent pojazdu silnikowego jest zasadniczo zobowiązany względem nabywcy pojazdu mechanicznego w związku z wydaniem świadectwa zgodności, w którym nieprawidłowo wskazano, że w chwili jego wystawienia odpowiada ono wymogom określonym we wszystkich aktach prawnych, do naprawienia szkody, prawo Unii Europejskiej zobowiązuje do przyznania nabywcy pojazdu minimalnego odszkodowania od jego producenta z zastrzeżeniem zaliczenia korzyści uzyskanych z nabycia, nawet wówczas jeśli po stronie nabywcy faktycznie, już bez uwzględnienia wyrównania korzyści, szkoda w ogóle nie powstała albo powstała bardzo niewielka szkoda? Jeśli tak jest tylko w niektórych przypadkach: w jakich przypadkach występuje taki wymóg?
29. **W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 28 przynajmniej w odniesieniu do określonych przypadków:**
Jaka jest wysokość podlegającego przyznaniu minimalnego odszkodowania z zastrzeżeniem zaliczenia korzyści uzyskanych z nabycia?
-