

Druga strona postępowania: TN, Société MAAF assurances, Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO), PQ

### Pytanie prejudycjalne

Czy art. 3 i 13 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/103 z dnia 16 września 2009 r.<sup>(1)</sup>, należy interpretować w ten sposób, iż przepisy te stoją na przeszkodzie uznaniu, że na nieważność umowy ubezpieczenia komunikacyjnego od odpowiedzialności cywilnej można powołać się wobec poszkodowanego pasażera, gdy jest on jednocześnie ubezpieczonym, który przy zawieraniu umowy umyślnie złożył fałszywe oświadczenie będące źródłem tej nieważności?

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz.U. 2009, L 263, s. 11).

### Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landgericht Duisburg (Niemcy) w dniu 19 kwietnia 2023 r. – OB/Mercedes-Benz Group AG

(Sprawa C-251/23, Mercedes-Benz Group)

(2023/C 296/18)

Język postępowania: niemiecki

### Sąd odsyłający

Landgericht Duisburg

### Strony w postępowaniu głównym

Strona powodowa: OB

Strona pozwana: Mercedes-Benz Group AG

### Pytania prejudycjalne

- 1) Czy samochód osobowy z silnikiem o zapłonie samoczynnym, do którego zastosowanie znajduje norma emisji „Euro 5”, niezależnie od tego, czy w jego układzie sterowania zainstalowane jest urządzenie, które pod względem pojęciowym należy zaklasyfikować jako urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007<sup>(1)</sup>, jest niezgodny z przepisami prawa Unii, jeżeli ze względu na rodzaj jego konstrukcji i sposób sterowania zainstalowanymi w nim funkcjami z góry wiadomo, że po rozgrzaniu silnika emituje on w „miksie” ponad 180 mg tlenków azotu na kilometr nawet wtedy, kiedy w tym stanie poddany jest przebiegowi badawczemu zgodnie z procedurą NEDC?
- 2) Czy element konstrukcyjny pojazdu mierzący temperaturę, prędkość 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 nr 715/2007, 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 emisje określonej szkodliwej substancji, na przykład tlenków azotu, ale z drugiej strony jednocześnie zmniejsza emisje jednej lub większej liczby innych szkodliwych substancji, na przykład cząstek stałych, węglowodorów, tlenku węgla lub dwutlenku węgla?
- 3) W wypadku udzielenia na pytanie drugie odpowiedzi twierdzącej: Jakie przesłanki muszą być spełnione, aby element konstrukcyjny stanowił w takim wypadku urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007?

- 4) W wypadku udzielenia na pytanie drugie odpowiedzi twierdzącej: Czy przepisy prawa krajowego, które nakładają w pełnym zakresie na nabywcę pojazdu obowiązek udowodnienia istnienia urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, przy czym producent pojazdu nie musi udostępniać w postępowaniu dowodowym żadnych informacji na ten temat, są sprzeczne ze wspomnianymi w wyroku Trybunału z dnia 21 marca 2023 r., Mercedes-Benz Group (Odpowiedzialność producentów pojazdów z urządzeniami ograniczającymi skuteczność działania) (C 100/21, EU:C:2023:229) art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy 2007/46 <sup>(2)</sup> w zakresie, w jakim wynika z nich, że nabywcy pojazdu – na wypadek, gdyby było w nim zainstalowane niezgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania – musi przysługiwać prawo do odszkodowania ze strony producenta tego pojazdu (zob. pkt 91 i 93 wskazanego wyroku)?
- 5) W wypadku udzielenia na pytanie czwarte odpowiedzi twierdzącej: Jaki rozkład ciężaru dowodu prawo Unii przewiduje w sporze między nabywcą pojazdu a jego producentem w przedmiocie prawa nabywcy do odszkodowania ze strony producenta w związku z istnieniem urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007? Czy którejs z stron przysługują jakieś udogodnienia dowodowe lub też spoczywają na nich ewentualnie jakieś obowiązki, a jeśli tak, to jakie? Jeżeli spoczywają na nich obowiązki – jakie są skutki niewywiązania się z nich?

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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).

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Belgia) w dniu 11 maja 2023 r. – Ordre des barreaux francophones et germanophones de Belgique i in./État belge**

**(Sprawa C-299/23, Darvate i in. <sup>(1)</sup>)**

(2023/C 296/19)

Język postępowania: francuski

**Sąd odsyłający**

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles

**Strony w postępowaniu głównym**

*Strona powodowa:* Ordre des barreaux francophones et germanophones de Belgique, Coordination et Initiatives pour et avec les Réfugiés et Étrangers ASBL, NX

*Strona pozwana:* État belge

**Pytania prejudycjalne**

Czy art. 34 dyrektywy 2016/801/UE w sprawie warunków wjazdu i pobytu obywateli państw trzecich w celu prowadzenia badań naukowych, odbycia studiów, szkoleń, udziału w wolontariacie, programach wymiany młodzieży szkolnej lub projektach edukacyjnych oraz podjęcia pracy w charakterze au pair, rozpatrywany odrębnie albo w związku z art. 7, art. 14 ust. 1 i art. 47 karty praw podstawowych, a także z zasadą skuteczności, oraz w świetle celu tej dyrektywy, jakim jest wzmocnienie gwarancji proceduralnych dla obywateli państw trzecich i sprzyjanie napływowi studentów z państw trzecich do Unii Europejskiej, wymaga:

- 1) aby zagraniczny student miał możliwość wniesienia nadzwyczajnego środka zaskarżenia podlegającego rozpatrzeniu w trybie pilnym, jeżeli wykaże, iż dochował wszelkiej należytej staranności, a rozpatrzenie sprawy z zachowaniem terminów wymaganych w zwykłym trybie postępowania (wstrzymanie wykonania/stwierdzenie nieważności) mogłoby stanowić utrudnienie wpływające na tok rozpatrywanych studiów?

Czy jeśli na powyższe pytanie zostanie udzielona odpowiedź przecząca, takiej samej odpowiedzi przeczącej należy udzielić w sytuacji, gdy brak rozstrzygnięcia w skróconym terminie grozi danej osobie bezpowrotną utratą roku studiów?