

- 4) Czy art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich należy interpretować w ten sposób, że warunek umowy przewidujący, że wysokość stosowanej przez bank marży stanowi średnią arytmetyczną marż stosowanych przez kilka innych, konkretnie wskazanych banków komercyjnych, jest sprzeczny z wymogami dobrej wiary i powoduje znaczącą nierównowagę wynikających z umowy praw i obowiązków stron ze szkodą dla konsumenta?
- 5) Czy art. 6 ust. 1 i art. 7 ust. 1 dyrektywy Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich oraz zasadę skuteczności należy interpretować w ten sposób, że stoją one na przeszkodzie wykładni sądowej przepisów krajowych, zgodnie z którą sąd krajowy może uznać, że konsumenta nie wiąże jedynie nieuczciwy element warunku umowy (przewidujący zmodyfikowanie kursu średniego Narodowego Banku Polskiego o marżę spreadową), który nie stanowi osobnego zobowiązania umownego, natomiast wiąże go pozostała część tego warunku umownego?
- 6) Czy art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich należy interpretować w ten sposób, że spoczywający na sądzie krajowym obowiązek poinformowania konsumenta o konsekwencjach prawnych, jakie może pociągnąć za sobą stwierdzenie nieważności umowy obejmuje tylko roszczenia restytucyjne wynikające z nieważności umowy czy wszelkie hipotetyczne konsekwencje prawne (nawet wątpliwe, dyskusyjne lub mało prawdopodobne), jakie mogą być skutkiem nieważności umowy?

(¹) Dz.U. 1993, L 95, s. 29; Polskie wydanie specjalne: Rozdział 15 Tom 002 P. 288 – 293

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landgericht Duisburg
(Niemcy) w dniu 17 maja 2023 r. – YV/Mercedes-Benz Group AG**

(Sprawa C-308/23, Mercedes-Benz Group)

(2023/C 296/21)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Landgericht Duisburg

Strony w postępowaniu głównym

Strona powodowa: YV

Strona pozwana: Mercedes-Benz Group AG

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy element konstrukcyjny w pojeździe, mierzący temperaturę, prędkość pojazdu, prędkość obrotową silnika (obr./min), przełożenie skrzyni biegów, podciśnienie w kolektorze lub wszelkie inne parametry w celu zmiany parametrów procesu spalania w silniku w zależności od wyniku tego pomiaru, może również wtedy zmniejszać skuteczność układu kontroli emisji zanieczyszczeń w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 (¹) i tym samym stanowić urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, gdy 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?
- 2) W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze: W jakich warunkach element konstrukcyjny stanowi w takim przypadku 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 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 europejskiego z innego punktu widzenia niż istnienie urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007?
- 4) W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie trzecie: W jakich warunkach ma to miejsce?
- 5) W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze: Czy zgodnie z art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) 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?
- 6) W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze: Czy przepisy prawa krajowego, które nakładają na nabywcę pojazdu w pełnym zakresie ciężar udowodnienia istnienia urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, a ponadto również nieistnienia okoliczności faktycznych, na podstawie których miałyby zostać stwierdzone, iż urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu powyższego przepisu jest wyjątkowo dopuszczalne na podstawie art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia nr 715/2007, bez konieczności dostarczenia przez producenta pojazdu informacji na ten temat w postępowaniu dowodowym, są sprzeczne z wymienionymi w wyroku Trybunału z dnia 21 marca 2023 r. (sygn. C-100/21) przepisami art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy 2007/46/WE⁽¹⁾ w zakresie, w jakim z tych ostatnich przepisów wynika, że nabywca pojazdu musi mieć roszczenie odszkodowawcze wobec jego producenta w przypadku zamontowania w nim niezgodnego z prawem urządzenia ograniczającego skuteczność działania (zob. pkt 91 i 93 wyżej wymienionego wyroku)?
- 7) W przypadku 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 z tytułu istnienia urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 oraz z tytułu istnienia okoliczności faktycznych, na podstawie których jest ono wyjątkowo dopuszczalne zgodnie z 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? Jeśli obowiązki mają zastosowanie: Jakie są konsekwencje ich nieprzestrzegania?
- 8) W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie trzecie: Czy przepisy prawa krajowego, które nakładają na nabywcę pojazdu w pełnym zakresie ciężar udowodnienia istnienia układu lub systemu sterowania, który nie kwalifikuje się wprawdzie jako urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, ale który jest z innych względów niezgodny z prawem, bez konieczności dostarczenia przez producenta pojazdu informacji na ten temat w postępowaniu dowodowym, są sprzeczne z wymienionymi w wyroku Trybunału z dnia 21 marca 2023 r. (sygn. C 100/21) przepisami art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy 2007/46/WE w zakresie, w jakim z tych ostatnich przepisów wynika, że nabywca pojazdu musi mieć roszczenie odszkodowawcze wobec jego producenta w przypadku zamontowania w nim niezgodnego z prawem układu przełączającego lub systemu sterowania (zobacz pkt 91 i 93 wyżej wymienionego wyroku)?
- 9) W przypadku 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 z tytułu istnienia niezgodnego z prawem układu przełączającego lub systemu sterowania, o których 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? Jeśli obowiązki mają zastosowanie: Jakie są konsekwencje ich nieprzestrzegania?

⁽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).

⁽²⁾ 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).