Odpůrce: TN

Předběžná otázka

Musí být články 3 a 13 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 ([1]) vykládány v tom smyslu, že brání tomu, aby bylo možné se dovolávat neplatnosti smlouvy o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel vůči poškozenému spolujezdci, pokud je tento spolujezdec zároveň pojistníkem, který při uzavírání smlouvy učinil úmyslně nepravdivé prohlášení, jež způsobilo tuto neplatnost?

([1]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (Úř. věst. 2009, L 263, s. 11).

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landgericht Duisburg (Německo) dne 19. dubna 2023 – OB v. Mercedes-Benz Group AG

(Věc C-251/23, Mercedes-Benz Group)

(2023/C 296/18)

Jednací jazyk: němčina

Předkládající soud

Landgericht Duisburg

Účastníci původního řízení

Žalobce: OB

Žalovaná: Mercedes-Benz Group AG

Předběžné otázky

1) Odporuje osobní vozidlo se vznětovým motorem, pro které platí emisní norma Euro 5, nezávisle na tom, zda je v jeho řízení instalován obvod, který musí být klasifikován jako odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 ([1]), unijním právním předpisům, pokud je z důvodu jeho konstrukce a řízení v něm instalovaných funkcí od počátku jisté, že poté, co dojde k zahřátí motoru, vyloučí v „mixu“ více než 180 mg/km oxidů dusíku dokonce i tehdy, pokud v tomto stavu absolvuje zkoušku podle NEDC?

2) Může konstrukční prvek vozidla, který snímá teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru, zařazený rychlostní stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jakýkoli jiný parametr, aby se v závislosti na výsledku tohoto snímání změnily parametry procesu spalování v motoru, snížit účinnost systému regulace emisí ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 a představovat tedy odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 i tehdy, pokud změna parametrů procesu spalování, k níž došlo na základě výsledku snímání konstrukčním prvkem vozidla, sice na jedné straně zvyšuje emise určité znečišťující látky, například oxidů dusíku, ale současně na druhé straně snižuje emise jedné nebo několika jiných znečišťujících látek, například částic, uhlovodíků, oxidu uhelnatého nebo oxidu uhličitého?

3) V případě kladné odpovědi na druhou otázku: Za jakých podmínek je v takovémto případě nezbytné považovat tento konstrukční prvek vozidla za odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007.

4) V případě kladné odpovědi na druhou otázku: Jsou ustanovení vnitrostátního práva, která kupujícímu vozidla v plném rozsahu ukládají, aby prokázal existenci odpojovacího zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007, aniž k tomu výrobce vozidla musí při dokazování poskytnout informace, v rozporu s čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článkem 46 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007 ([2]) uvedenými v rozsudku Soudního dvora ze dne 21. března 2023 (Mercedes-Benz Group [Odpovědnost výrobců vozidel vybavených odpojovacími zařízeními], C 100/21, EU:C:2023:229), pokud z uvedených ustanovení vyplývá, že kupující vozidla musí mít v případě, že je v tomto vozidle instalováno nepřípustné odpojovací zařízení, nárok na náhradu škody vůči tomuto výrobci (viz body 91 a 93 uvedeného rozsudku)?

5) V případě kladné odpovědi na čtvrtou otázku: Jak je rozděleno důkazní břemeno ve sporu mezi kupujícím vozidla a jeho výrobcem o nárok prvně uvedeného na náhradu škody vůči posledně uvedenému z důvodu existence odpojovacího zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 podle evropského práva? Svědčí účastníkům řízení zmírnění důkazního břemene nebo musí případně splnit nějaké povinnosti, a pokud ano, jaké? Pokud platí povinnosti: Jaké důsledky má jejich nedodržení?

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. 2007, L 171, s. 1).

([2]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007 , kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. 2007, L 263, s. 1).

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, kterou podal Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Belgie) dne 11. května 2023 – Ordre des barreaux francophones et germanophones de Belgique a další v. État belge

(Věc C-299/23, Darvate a další ([1]))

(2023/C 296/19)

Jednací jazyk: francouzština

Předkládající soud

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles

Účastníci původního řízení

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

Odpůrce: État belge

Předběžné otázky

Vyžaduje článek 34 směrnice 2016/801/EU o podmínkách vstupu a pobytu státních příslušníků třetích zemí za účelem výzkumu, studia, stáže, dobrovolnické služby, programů výměnných pobytů žáků či vzdělávacích projektů a činnosti au-pair, a to samostatně nebo ve spojení s článkem 7, čl. 14 odst. 1 a článkem 47 Listiny základních práv a se zásadou efektivity a s ohledem na cíl sledovaný uvedenou směrnicí, kterým je posílení procesních záruk poskytovaných státním příslušníkům třetích zemí a podpora příjezdu zahraničních studentů do Evropské unie:

1) aby měl zahraniční student možnost uplatnit mimořádný opravný prostředek v řízení vedeném za podmínek mimořádné naléhavosti, pokud prokáže, že vynaložil veškerou náležitou péči a že dodržení lhůt v rámci řádného řízení (o odkladu/neplatnosti) by mohlo bránit průběhu dotčeného studia?

   Pokud je odpověď na předchozí otázku záporná, je stejná záporná odpověď nutná i v případě, že neexistence rozhodnutí v krátké době může vést k nevratné ztrátě jednoho roku studia dotčené osoby?