

- 2) Czy celem art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 jest ochrona również klienta końcowego, także w odniesieniu do jego swobody rozporządzania i majątku? Czy nabycie pojazdu, w którym zamontowano zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania, jest objęte zakresem niebezpieczeństw, których zapobieżeniu miało służyć ustanowienie tej normy?
- 3) Czy § 6 i § 27 EG-FGV czy też art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy 2007/46/WE oraz art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku ich naruszenia przy określaniu rozmiaru szkody poniesionej przez klienta końcowego należy zaniechać uwzględnienia odszkodowania za rzeczywiste użytkowanie pojazdu w całości lub w części (w danym wypadku, w jaki sposób czy też w jakim zakresie?), jeżeli klient końcowy ze względu na to naruszenie może żądać i żąda unieważnienia umowy sprzedaży pojazdu? Czy wykładnia ta ulega jakiegokolwiek zmianie, jeżeli naruszenie wiąże się z wprowadzeniem w błąd organów udzielających homologacji i klientów końcowych w zakresie spełnienia wszystkich przesłanek homologacji i nieograniczonej dopuszczalności użytkowania pojazdu w ruchu drogowym, a naruszenia i wprowadzenia w błąd dopuszczono się w celu ograniczenia kosztów i maksymalizacji zysków poprzez duży zbyty przy jednoczesnym zapewnieniu sobie przewagi konkurencyjnej kosztem nieświadomych klientów?

(¹) EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung z dnia 3 lutego 2011 r. (BGBl. I s. 126), ostatnio zmienione przez art. 7 Verordnung z dnia 23 marca 2017 r. (BGBl. I s. 522).

(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 (Dz.U. 2007, L 263, s. 1).

(³) 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).

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Amtsgericht Hamburg (Niemcy)
w dniu 5 listopada 2019 r. – QF/Germanwings GmbH**

(Sprawa C-816/19)

(2020/C 45/21)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Amtsgericht Hamburg

Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca: QF

Strona pozwana: Germanwings GmbH

Pytanie prejudycjalne

Czy zorganizowany przez związki zawodowe strajk pracowników obsługującego przewoźnika lotniczego stanowi „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 (¹)?

(¹) Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).