

Druga strona postępowania: Bundesrepublik Deutschland

Uczestnik postępowania: Volkswagen AG

### Pytania prejudycjalne

- 1) Czy art. 9 ust. 3 Konwencji o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska, podpisanej w dniu 25 czerwca 1998 r. w Aarhus, zatwierdzonej decyzją Rady 2005/370/WE z dnia 17 lutego 2005 r. w imieniu Wspólnoty Europejskiej <sup>(1)</sup>, w związku z art. 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej należy interpretować w ten sposób, że stowarzyszenia ochrony środowiska powinny mieć zasadniczo możliwość wniesienia do sądu skargi na decyzję zezwalającą – ewentualnie z naruszeniem art. 5 ust. 2 rozporządzenia (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 <sup>(2)</sup> – na produkcję samochodów osobowych z silnikami o zapłonie samoczynnym wyposażonych w urządzenia ograniczające skuteczność działania?
- 2) W razie udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze:
  - a) Czy art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że parametrem w odniesieniu do kwestii niezbędności urządzenia ograniczającego skuteczność działania dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią i ze względu na bezpieczeństwo użytkownika pojazdu jest co do zasady aktualny stan techniki w rozumieniu możliwości technicznych w chwili udzielenia homologacji typu WE?
  - b) Czy oprócz stanu techniki należy uwzględnić także inne okoliczności, które mogą prowadzić do dopuszczalności urządzenia ograniczającego skuteczność działania, mimo że w świetle danego aktualnego stanu techniki ono samo nie byłoby „niezbędne” w rozumieniu art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia nr 715/2007?

<sup>(1)</sup> Decyzja Rady z dnia 17 lutego 2005 r. w sprawie zawarcia w imieniu Wspólnoty Europejskiej Konwencji o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska (Dz.U. 2005, L 124, s. 1).

<sup>(2)</sup> Dz.U. 2007, L 171, s. 1.

---

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Amtsgericht Düsseldorf  
(Niemcy) w dniu 3 grudnia 2019 r. – VZ i in. / Eurowings GmbH**

**(Sprawa C-880/19)**

(2020/C 87/08)

Język postępowania: niemiecki

### Sąd odsyłający

Amtsgericht Düsseldorf

### Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca: VZ i in.

Strona pozwana: Eurowings GmbH

### Pytania prejudycjalne

- 1) Czy art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia WE nr 261/04 <sup>(1)</sup> należy interpretować w ten sposób, że wskazana w tym przepisie zmiana planu podróży umożliwiająca pasażerowi odlot nie wcześniej, niż godzinę przed planowanym czasem odlotu, musi nastąpić z tego samego miejsca odlotu, co zarezerwowany lot, czy też może również nastąpić odlot z innego portu lotniczego?

- 2) Czy w przypadku gdy może nastąpić odlot z innego portu lotniczego, decydujące jest wówczas jedynie to, by odlot nie miał miejsca wcześniej niż jedną godzinę przed planowanym czasem odlotu, niezależnie od tego, jak daleki jest dojazd pasażera na lotnisko, czy też różnicę czasu należy obliczyć również w związku z dojazdem pasażera na lotnisko?

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

---

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Audiencia Provincial de Barcelona (Hiszpania) w dniu 3 grudnia 2019 r. – Sumal, S.L / Mercedes Benz Trucks España, S.L.**

**(Sprawa C-882/19)**

(2020/C 87/09)

*Język postępowania: hiszpański*

**Sąd odsyłający**

Audiencia Provincial de Barcelona.

**Strony w postępowaniu głównym**

*Strona powodowa:* Sumal, S.L.

*Strona pozwana:* Mercedes Benz Trucks España, S.L.

**Pytania prejudycjalne**

- A) Czy doktryna jedności gospodarczej, która wynika z orzecznictwa samego Trybunału Sprawiedliwości, uzasadnia rozszerzenie odpowiedzialności spółki dominującej na spółkę zależną, czy też doktryna ta ma zastosowanie wyłącznie do rozszerzenia odpowiedzialności spółek zależnych na spółkę dominującą?
- B) Czy rozszerzenie pojęcia jedności gospodarczej w dziedzinie stosunków wewnątrz grupy powinno być dokonywane wyłącznie na podstawie kryteriów kontroli, czy też może się ono również opierać na innych kryteriach, w tym na fakcie, że spółka zależna mogła odnieść korzyść z działań stanowiących naruszenie?
- C) W przypadku stwierdzenia możliwości rozszerzenia odpowiedzialności spółki dominującej na spółkę zależną, jakie byłyby przesłanki, które by to umożliwiły?
- D) W przypadku udzielenia na powyższe pytania odpowiedzi opowiadających się za przyjęciem rozszerzenia odpowiedzialności za działania spółek dominujących na spółki zależne, czy zgodny z taką doktryną unijną jest przepis krajowy, taki jak art. [71.2] Ley de Defensa de la Competencia (ustawy o ochronie konkurencji)[,] który przewiduje jedynie możliwość rozszerzenia odpowiedzialności spółki zależnej na spółkę dominującą i to pod warunkiem, sprawowania kontroli przez spółkę dominującą nad spółką zależną?

---

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (Niemcy) w dniu 10 grudnia 2019 r. – CF, DN / Republika Federalna Niemiec**

**(Sprawa C-901/19)**

(2020/C 87/10)

*Język postępowania: niemiecki*

**Sąd odsyłający**

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg