Sprawa C-440/20

Streszczenie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym zgodnie z art. 98 § 1 regulaminu postępowania przed Trybunałem Sprawiedliwości

Data wpływu:

18 września 2020 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Stuttgart (Niemcy)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

18 września 2020 r.

Strona powodowa:

S.

Strona pozwana:

AD GmbH

Przedmiot postępowania głównego

Pozew przeciwko zakładowi ubezpieczeń ochrony prawnej o przyznanie ochrony ubezpieczeniowej w odniesieniu do pozwu przeciwko producentowi samochodów, przeciwko któremu mają być wniesione roszczenia o odszkodowanie za manipulację w układzie wydechowym zakupionego przez pozwaną pojazdu.

Przedmiot i podstawa prawna odesłania prejudycjalnego

Wykładania prawa Unii, art. 267 TFUE

Pytania prejudycjalne

1. Wykładnia pojęcia: „urządzenie ograniczające skuteczność działania „

DOKUMENT ROBOCZY

1–1: *Czy art. 3 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że pojęcie „element konstrukcyjny" obejmuje wyłącznie mechaniczne elementy fizycznej konstrukcji?*

W przypadku, gdy odpowiedź na pytanie 1–1 jest przecząca:

1–2: *Czy art. 3 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że układ kontroli emisji spalin obejmuje wyłącznie znajdujący się za silnikiem układ oczyszczania spalin (np. w postaci katalizatorów oksydacyjnych DOC, filtrów cząstek stałych, katalizatorów redukcji tlenków azotu)?*

1–3: *Czy art. 3 pkt. 10 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że system kontroli emisji spalin obejmuje wszelkie elementy służące redukcji emisji, zarówno te znajdujące się w silniku jak i te poza silnikiem?*

2. Wykładnia pojęcia: „normalnego użytkowania „

2–1: *Czy art. 5 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że pojęcie „normalnego użytkowania" obejmuje jedynie warunki jazdy w cyklu NEDC?*

W przypadku, gdy odpowiedź na pytanie 2–1 jest przecząca:

2–2: *Czy art. 4 ust. 1 akapit drugi w związku z art. 5 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że producenci muszą zapewnić przestrzeganie wartości dopuszczalnych ustalonych w załączniku I do tego rozporządzenia również w codziennym użytkowaniu?*

W przypadku, gdy odpowiedź na pytanie 2–2 jest twierdząca:

2–3: *Czy art. 5 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że pojęcie „normalnego użytkowania" opisuje rzeczywiste warunki jazdy w codziennym użytkowaniu?*

W przypadku, gdy odpowiedź na pytanie 2–3 jest przecząca:

2–4: *Czy art. 5 ust. 1 rozporządzenia (WE) należy interpretować i stosować w ten sposób, że pojęcie „normalnego użytkowania" opisuje rzeczywiste warunki jazdy w codziennym użytkowaniu na podstawie średniej prędkości 33,6 km/h i maksymalnej prędkości 120,00 km/h?*

3. Dopuszczalność strategii redukcji emisji zależnych od temperatury

3–1: *Czy art. 5 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że niedopuszczalne jest stosowanie w pojeździe urządzenia, w którym część, która może mieć wpływ na emisję spalin, jest tak skonstruowana, że tempo recyrkulacji spalin jest ustawione w taki sposób, że tryb*

DOKUMENT ROBOCZY

niskiego poziomu emisji spalin jest zapewniony tylko w zakresie temperatur od 20° do 30 °C, a tempo to sukcesywnie zmniejsza się poza tym zakresem temperatur?

W przypadku, gdy odpowiedź na pytanie 3–1 jest przecząca:

3–2: *Czy art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że urządzenie ograniczające skuteczność działania jest niedopuszczalne także wtedy, gdy pracuje ono w sposób ciągły poza zakresem temperatur od 20° do 30 °C w celu ochrony silnika, ograniczając w ten sposób znacznie recyrkulację spalin?*

4. Interpretacja pojęcia „niezbędny" w odniesieniu do wyjątkowych okoliczności

4–1: *Czy art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że niezbędność stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania w rozumieniu tej normy występuje tylko wtedy, gdy nawet przy zastosowaniu najnowszej technologii, dostępnej w momencie uzyskania homologacji typu dla danego modelu pojazdu nie można było zapewnić ochrony silnika przed uszkodzeniem lub awarią ani bezpiecznej eksploatacji pojazdu?*

W przypadku, gdy odpowiedź na pytanie 4–1 jest przecząca:

4–2: *Czy art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia (WE) należy interpretować i stosować w ten sposób, że nie mamy do czynienia z niezbędnością stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania w rozumieniu tej normy, gdy parametry zapisane w układzie sterowania silnikiem są dobrane w taki sposób, że proces oczyszczania spalin – ze względu na wcześniej ustaloną zależność od temperatury – nie jest uruchamiany lub jest uruchamiany tylko w ograniczonym zakresie, z powodu temperatur, których zwykle można oczekiwać przez większą część roku?*

5. Interpretacja pojęcia „uszkodzenia" w odniesieniu do wyjątkowych okoliczności

5–1: *Czy art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że jedynie silnik należy chronić przed uszkodzeniem?*

5–2: *Czy art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że nie mamy do czynienia z uszkodzeniem, jeżeli zdarzenie dotyczy tzw. części zużywających się (takich jak zawór EGR)?*

5–3: *Czy art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że inne części pojazdu,*

DOKUMENT ROBOCZY

w szczególności części znajdujące się na dalszej drodze przemieszczania się spalin należy również chronić przed uszkodzeniem lub awarią?

6. Skutki prawne i sankcje za naruszenia prawa UE

6–1: *Czy art. 4 ust. 1 akapit drugi, art. 4 ust. 2 akapit drugi, art. 5 ust. 1 i 2 oraz art. 13 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w taki sposób, aby chroniły one również co najmniej prawo do samostanowienia w zakresie gospodarczym nabywcy pojazdu, który nie spełnia wymogów rozporządzenia (WE) nr 715/2007?*

W przypadku, gdy odpowiedź na pytanie 6–1 jest przecząca:

6–2: *Czy art. 4 ust. 1 akapit drugi, art. 4 ust. 2 akapit drugi, art. 5 ust. 1 i 2 oraz art. 13 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że państwa członkowskie muszą przewidzieć mechanizm sankcji, który ze względu na* effet utile *daje nabywcom pojazdów prawo do wniesienia pozwu w celu egzekwowania regulującego rynek prawa Unii?*

6–3: a) *Czy pojęcie „skutecznej, proporcjonalnej i odstraszającej" kary w rozumieniu art. 13 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że prawnie uregulowana szkoda poniesiona przez nabywcę pojazdu nie może być zrekompensowana lub ograniczona przez rzeczywistą możliwość korzystania z pojazdu niezgodnego z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007?*

b) *Czy wynikająca z prawa Unii koncepcja* effet utile *wymaga, aby pojęcie „skutecznej, proporcjonalnej i odstraszającej" kary w rozumieniu art. 13 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 715/2007 było zróżnicowane w zależności od tego, czy naruszenie w rozumieniu art. 13 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 zostało popełnione umyślnie czy też wynika jedynie z niedbalstwa i tylko w tym ostatnim przypadku uzasadnia uwzględnienie rzeczywistej możliwości korzystania z zakupionego pojazdu?*

c) *Czy pojęcie „skutecznej, proporcjonalnej i odstraszającej" kary w rozumieniu art. 13 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że nawet w przypadku zaliczenia korzyści producent pojazdu musi uiścić świadczenie wzajemne za korzystanie z pobranego kapitału, a tym samym zapłacić odsetki od tego kapitału?*

d) *Czy pojęcie „skutecznej, proporcjonalnej i odstraszającej" kary w rozumieniu art. 13 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że producent pojazdu, który nie spełnia wymogów rozporządzenia (WE) nr 715/2007, nie może powoływać się – co najmniej od chwili pierwszego stanowczego żądania zwrotu złożonego przez nabywcę – na zaliczenie rzeczywistej możliwości korzystania na poczet swojego świadczenia wzajemnego?*

DOKUMENT ROBOCZY

6–4: *Czy art. 18 ust. 1 i art. 26 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE należy interpretować i stosować w ten sposób, że producent narusza obowiązek wydania ważnego certyfikatu zgodności na podstawie art. 18 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE, jeżeli zainstalował w pojeździe niedozwolone urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i wprowadzenie takiego pojazdu do obrotu narusza zakaz sprzedaży bez ważnego certyfikatu zgodności wynikający z art. 26 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE?*

6–5: *Czy jest zgodne z celem i intencją rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i dyrektywy 2007/46/WE to, iż wartości dopuszczalne ustalone w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 lub certyfikat zgodności w rozumieniu art. 18 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE w związku z rozporządzeniem (WE) nr 385/2009 kształtują prawo do ochrony nabywców w taki sposób, że naruszenie wartości dopuszczalnych rozporządzenia dotyczących jakości lub naruszenie prawa do dopuszczenia do ruchu wyklucza w świetle prawa Unii zaliczenie korzyści z użytkowania w przypadku odstąpienia od umowy sprzedaży pojazdu w stosunku do producenta?*

Powołane przepisy prawa Unii

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: art. 3 pkt 10, art. 4 ust. 1 i 2, art. 5 ust. 1 i 2, art. 13;

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady 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: art. 3 pkt 6 i pkt 9;

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE: art. 2 ust. 1, art. 3 pkt 8, art. 5 ust. 3

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 385/2009 z dnia 7 maja 2009 r. zastępujące załącznik IX do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz

DOKUMENT ROBOCZY

układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywy ramowej”): załącznik IX.

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): art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1;

Powołane przepisy prawa międzynarodowego

Regulamin nr 83 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie emisji zanieczyszczeń w zależności od paliwa zasilającego silnik [2015/1038] (Dz.U. 2015, L 172, s. 1): pkt 2.16

Powołane przepisy krajowe

Bürgerliches Gesetzbuch (kodeks cywilny, zwany dalej „BGB „): § 823, § 826, § 849, § 249;

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (rozporządzenie dotyczące homologacji WE pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, tzw. „rozporządzenie dotyczące homologacji WE pojazdów”, zwane dalej „EG-FGV „): § 6 ust. 1.

Zwięzłe przedstawienie stanu faktycznego i przebiegu postępowania

1 W dniu 15 marca 2012 r. powódka zakupiła BMW X3 XDrive 25D Euro 5. Pojazd został zarejestrowany po raz pierwszy w marcu 2012 r. Pozwana zapewnia powódce ubezpieczenie ochrony prawnej.

2 Pismem z dnia 27 marca 2019 r. powódka poinformowała stronę pozwaną, że chciałaby dochodzić roszczeń wynikających z manipulacji w układzie wydechowym zakupionego przez siebie pojazdu i zażądała zapewnienia ochrony ubezpieczeniowej. Pismem z dnia 2 maja 2019 r. pozwana odmówiła ochrony ubezpieczeniowej, uzasadniając to tym, że w silnikach BMW AG nie wykryto żadnego rozpoznawania testowego cyklu jazdy, a jedynie ustawienia specyficzne dla pewnego przedziału temperatur, zwane dalej „oknem termicznym”, co jest dopuszczalne w świetle obowiązującego prawa niemieckiego względnie europejskiego.

3 Następnie wydana została opinia prawna w postępowaniu przedsądowym, która nie została jednak zaakceptowana przez pozwaną. Pozwana twierdziła między innymi, że nie zapadła urzędowa decyzja o akcji przywoławczej pojazdów takich

DOKUMENT ROBOCZY

jak ten nabyty przez powódkę ani nie należy się spodziewać takiej decyzji w najbliższym czasie. W konsekwencji powódka pozwała pozwaną o udzielenie ochrony ubezpieczeniowej.

Istotne argumenty stron w postępowaniu głównym

4 Powódka twierdzi, że zastosowanie okna termicznego jest co do zasady niedopuszczalne. Na podstawie § 823 ust. 2 w związku z rozporządzeniem nr 715/2007 i § 826 BGB przysługują jej zatem roszczenia z tytułu czynu niedozwolonego wobec producenta pojazdu. Pozwana musi bezwarunkowo udzielić ochrony ubezpieczeniowej dla dochodzenia tych roszczeń. W przypadku odstąpienia od umowy powódka nie jest zobowiązana do zapłaty ekwiwalentu za czas rzeczywistego korzystania z pojazdu, ponieważ obowiązek ten jest sprzeczny z prawem Unii.

5 Pozwana powołuje się na fakt, że ani Kraftfahrt-Bundesamt (federalny urząd ds. pojazdów) nie nakazał akcji przywoławczej w odniesieniu do przedmiotowego modelu pojazdu, ani też prokuratura nie wszczęła odpowiedniego dochodzenia. W związku z tym należało odmówić ochrony ubezpieczeniowej. Wprowadzenie do obrotu pojazdu, którego silnik wyposażony jest w okno termiczne nie stanowi umyślnego, niezgodnego z dobrymi obyczajami wyrządzenia szkody w rozumieniu § 826 BGB. Rozporządzenie nr 715/2007 nie jest ustawą przyznającą ochronę w rozumieniu § 823 ust. 2 BGB. Ponadto dopuszczalne wartości emisji określone w normach Euro są powiązane ze szczegółowo unormowanymi warunkami badań. Dlatego też emisja spalin w pojeździe w innych warunkach – w codziennym użytkowaniu – nie ma znaczenia.

6 Pojęcie niezbędności w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że uzasadnia ono wszelkie środki – które należy uznać za środki stosowane *ex ante* – mające na celu zapobieżenie uszkodzeniu elementów silnika. Sporna w niniejszej sprawie i zależna od obciążenia silnika recyrkulacja spalin (zwana dalej „EGR”), która zmniejsza się w zależności od temperatury otoczenia, jest uzasadniona ochroną elementów [silnika].

7 Zdaniem pozwanej należy w każdym przypadku, zgodnie z orzecznictwem sądu najwyższego, odjąć od wysokości szkody wartość korzyści uzyskanych przez powódkę.

Zwięzłe przedstawienie uzasadnienia odesłania prejudycjalnego

8 Sąd odsyłający przedstawił najpierw zasady techniczne oczyszczania spalin w silnikach diesla, a w szczególności okno termiczne. Sąd zwrócił przy tym uwagę, że wszystkie znane nowe silniki diesla mają co najmniej jeden układ EGR.

DOKUMENT ROBOCZY

9 W przypadku układu EGR część masy powietrza zasysanej przez silnik zostaje zastąpiona spalinami. Są one dostarczane przez zawór EGR. Ponieważ gorące, recyrkulowane spaliny napotykają na schłodzone świeże powietrze z chłodnicy powietrza doładowującego, zawsze istnieje ryzyko gromadzenia się sadzy lub nagaru. Może to prowadzić do awarii zaworu EGR. Ryzyko gromadzenia się sadzy zwiększa się przy niższych temperaturach zewnętrznych, podczas gdy recyrkulacja spalin działa w pełni przy temperaturach zewnętrznych od 20 do 30 °C.

10 Aby zapobiec temu zagrożeniu, recyrkulowana jest tylko część spalin. Przestrzeganie dopuszczalnych wartości wyłącznie za pomocą elementów znajdujących się w silniku nie jest możliwe, dlatego stosuje się środki pomocnicze w postaci układów oczyszczania spalin. Oprócz katalizatora oksydacyjnego i filtra cząstek stałych w silnikach diesla, jako elementy układu oczyszczania spalin stosuje się zwykle katalizatory magazynujące tlenki azotu i katalizatory SCR (selective catalytic reduction). Pojazd będący przedmiotem sporu nie jest wyposażony w katalizator SCR.

11 Sąd odsyłający wskazuje w pierwszej kolejności w odniesieniu do zawisłego przed nim sporu, że zakład ubezpieczeń ochrony prawnej jest co do zasady zobowiązany na podstawie zawartej między stronami umowy ubezpieczenia ochrony prawnej do przyznania ochrony prawnej w zakresie świadczeń niezbędnych do ochrony interesów prawnych ubezpieczającego, o ile ochrona tych interesów ma wystarczającą szansę powodzenia. Musi zatem istnieć co najmniej 50% prawdopodobieństwo pozytywnego rozstrzygnięcia sporu prawnego na korzyść ubezpieczonego. Musi być ponadto również możliwe, by ubezpieczony, przy pomocy dopuszczalnych i odpowiednich dowodów, udowodnił fakty, co do których ciężar dowodu leży po jego stronie. Przy sprawdzaniu szans powodzenia nie należy jednak zasadniczo dokonywać oceny szans na przeprowadzenie dowodu za pomocą przewidywanej oceny tego dowodu.

12 W niniejszym przypadku prognoza prawdopodobieństwa może zostać ustalona dopiero po odwołaniu się do Trybunału. Istotne dla rozstrzygnięcia postępowania o udzielenie ochrony ubezpieczeniowej jest to, czy rozporządzenie nr 715/2007 lub dyrektywa 2007/46 chronią prawa osób trzecich. Ponadto należy wyjaśnić, czy okno termiczne jest zasadniczo zgodne z rozporządzeniem nr 715/2007 i czy ewentualne naruszenie rozporządzenia może prowadzić do roszczeń odszkodowawczych zgodnie z § 823 ust. 2 BGB w związku z § 6 ust. 1, § 27 ust. 1 EG-FGV lub art. 5 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

13 Zdaniem sądu odsyłającego stosowanie okien termicznych w silnikach diesla jest co do zasady niedopuszczalne. Nie ma przy tym znaczenia, czy Kraftfahrt-Bundesamt (federalny urząd ds. pojazdów) nakazał akcję przywoławczą, czy też nie. *Effet utile* wymaga, aby nabywca pojazdu miał do dyspozycji mechanizm sankcji, którego skuteczność nie zależy od tego, czy Kraftfahrt-Bundesamt zareaguje na naruszenie przepisów poprzez nakazanie akcji przywoławczej.

DOKUMENT ROBOCZY

14 Powódka opiera swoje roszczenie odszkodowawcze, o którego ochronę ubezpieczeniową wnosi, na tym że została doprowadzona przez producenta pojazdu do podjęcia zobowiązania, którego nie chciała podjąć, względnie że został jej dostarczony pojazd, który od początku nie spełniał wymaganych przez prawo warunków dopuszczenia do obrotu. Kwestia, czy to roszczenie odszkodowawcze może być skutecznie dochodzone zależy od wykładni rozporządzenia nr 715/2007, a mianowicie od tego, czy ma ono charakter aktu prawnego chroniącego jednostki, a zatem czy jest ustawą przyznającą ochronę w rozumieniu § 823 ust. 2 kodeksu cywilnego.

15 Powołując się na motyw 17 rozporządzenia nr 715/2007, sąd odsyłający przyjmuje, że rozporządzenie nr 715/2007 ma charakter aktu prawnego chroniącego jednostki. To prawda, że nie wspomina się w tym rozporządzeniu o emisji tlenku azotu. Nie można jednak z tego wnioskować, że choć prawodawca chciał zapewnić klientom i użytkownikom obiektywne i dokładne informacje na temat emisji dwutlenku węgla, to zamierzał również pozwolić, by mogło pozostać dla nich ukryte nieprzestrzeganie dopuszczalnych wartości emisji tlenku azotu określonych w rozporządzeniu. Przejęcie ochrony jednostek wpisuje się również w ramy odpowiedzialności przewidziane w rozporządzeniu – w szczególności w jego art. 13.

16 Ani rozporządzenie nr 715/2007, ani rozporządzenie nr 692/2008 nie zawierają żadnych konkretnych wymogów technicznych dotyczących funkcjonowania systemu oczyszczania spalin. Do producentów należy decyzja, jakie rozwiązanie techniczne zastosować w celu osiągnięcia zgodności z dopuszczalnymi wartościami.

17 Producenci muszą wykazać, że pojazd spełnia wymogi badań dotyczących emisji [spalin], opisane między innymi w Nowym Europejskim Cyklu Jazdy (NEDC). NEDC składa się z czterech powtarzających się etapów jazdy po mieście i poza miastem. W części jazdy poza miastem osiągana jest maksymalna prędkość 120 km/h. Średnia prędkość na całej długości 11,03 km wynosi 33,6 km/h.

18 Urządzenia ograniczające skuteczność działania są zabronione na mocy art. 5 ust. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007. Koncepcja urządzenia ograniczającego skuteczność działania opiera się na modelu regulacji zawartym w pkt 2.16 regulaminu nr 83 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.

19 Jeśli chodzi o pojęcie urządzenia ograniczającego skuteczność działania, pierwszym pytaniem jest, jak należy rozumieć terminy wymienione w jego definicji. W szczególności sąd odsyłający zmierza do ustalenia, czy element konstrukcyjny obejmuje wyłącznie elementy mechaniczne w rozumieniu konstrukcji fizycznej i czy układ kontroli emisji należy rozumieć w ten sposób, że obejmuje on wyłącznie układ oczyszczania spalin za silnikiem, a nie urządzenia służące recyrkulacji spalin znajdujące się wewnątrz silnika.

DOKUMENT ROBOCZY

20 Zdaniem sądu odsyłającego rozróżnienie między znajdującymi się w silniku i poza nim środkami służącymi oczyszczaniu spalin w systemie kontroli emisji jest sprzeczne z jasnym sformułowaniem definicji urządzenia ograniczającego skuteczność działania.

21 Ponadto sąd odsyłający zmierza do ustalenia, jak należy rozumieć pojęcie „normalnego użytkowania". Biorąc pod uwagę różne wersje językowe rozporządzenia nr 715/2007, sąd odsyłający uważa, że obejmuje ono nie tylko warunki laboratoryjne, ale raczej odnosi się do konkretnych warunków występujących w ruchu drogowym. Rozporządzenie nr 692/2008 służy realizacji rozporządzenia nr 715/2007 i nie modyfikuje wynikających z tego drugiego rozporządzenia zobowiązań, dlatego też rozporządzenie nr 692/2008 nie konkretyzuje norm rozporządzenia nr 715/2007. Z tego względu wartości dopuszczalne określone w rozporządzeniu nr 715/2007 muszą być przestrzegane nie tylko przy przeprowadzaniu procedury badania, ale niezależnie od temperatury. Na podstawie wykładni historycznej i teleologicznej oraz analogicznego uwzględnienia „siostrzanego" rozporządzenia nr 595/2009, które ma zastosowanie do pojazdów ciężarowych, ale także do samochodów osobowych o dużej ładowności klasy M, sąd odsyłający zakłada, że „normalne użytkowanie" oznacza warunki normalnego funkcjonowania pojazdu na co dzień, a nie warunki w trakcie procedury badania. Należy jednak w tym codziennym użytkowaniu uwzględnić parametry określające cykl NEDC w odniesieniu do średniej prędkości 33,6 km/h i maksymalnej prędkości 120 km/h.

22 Ani rozporządzenie nr 715/2007, ani rozporządzenie nr 692/2008 nie zawierają żadnych konkretnych wymogów technicznych dotyczących funkcjonowania systemu oczyszczania spalin, dlatego też sąd odsyłający podnosi kwestię, czy dopuszczalna jest strategia dotycząca emisji w postaci okna termicznego i czy jest ona w ogóle objęta zakazem stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania.

23 Użycie urządzeń ograniczających skuteczność działania jest dozwolone w drodze wyjątku, jeżeli urządzenie jest niezbędne do ochrony silnika przed uszkodzeniem lub awarią oraz do zapewnienia bezpiecznej eksploatacji pojazdu. Istnieją również wyjątki dotyczące fazy rozruchu silnika i warunków cyklu testowego. Na podstawie tych wyjątków sąd odsyłający uważa, że aspekt ochrony silnika i części nie pozwala na stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania przez nieograniczony czas.

24 Sąd odsyłający zmierza do ustalenia, czy niezbędność ochrony silnika powinna być określana w sposób konkretny i indywidualny czy też abstrakcyjny i generalny. W tym względzie sąd wskazuje, że konkretne i indywidualne określenie może prowadzić do uprzywilejowanego traktowania starszych silników lub konstrukcji oczyszczania spalin wymagających szczególnej ochrony i w związku z tym opowiada się za rygorystyczną, zobiektywizowaną normą.

DOKUMENT ROBOCZY

25 O ile zastosowanie okna termicznego miałoby być dopuszczalne sąd odsyłający zmierza także do ustalenia, czy ma to zastosowanie również do konkretnego zastosowania, które prowadzi do stałego ograniczania oczyszczania spalin poza oknem termicznym w przedziale od 20 do 30 °C. W tym względzie sąd wskazuje, że ze względu na średnie roczne temperatury w miejscu zamieszkania powódki zmniejszenie oczyszczania spalin jest w przypadku eksploatacji przedmiotowego pojazdu regułą, a nie wyjątkiem. To właśnie ze względu na temperatury panujące w Niemczech i w Europie Trybunał musi dokonać wykładni pojęcia niezbędności.

26 Sąd odsyłający zwraca się również o dokonanie wykładni pojęcia uszkodzenia. W szczególności sąd zmierza do ustalenia, czy wszelkie uszkodzenia, tak choćby drobne, jak np. uszkodzenia zaworu EGR, który kosztuje od 40 do 200 euro, są wystarczające. Powołując się na inne wersje językowe rozporządzenia nr 715/2007 oraz na cel, któremu ma ono służyć, sąd odsyłający skłania się do uznania, że nie wszystkie uszkodzenia spełniają te przesłanki. Wskazuje również, że w temperaturze otoczenia od 20 do 30 °C na zaworze EGR nie gromadzi się sadza ani nagar. Zdaniem sądu proces tworzenia mieszanki świeżo dostarczonego powietrza z otoczenia i recyrkulowanych spalin może być tak zaprojektowany, aby świeże powietrze dostarczane do silnika znajdowało się zawsze w optymalnym przedziale temperatur od 20 do 30 °C.

27 Wreszcie, sąd odsyłający stawia pytania o wykładnię skutków prawnych i sankcji ewentualnie stwierdzonych naruszeń prawa Unii. W związku z tym szczególnie ważne jest ustalenie, czy odpowiednie przepisy mają charakter norm chroniących jednostkę.

28 Wymóg jak najskuteczniejszego stosowania prawa Unii oraz wyroki Trybunału z dnia 17 września 2002 r., Muñoz i Superior Fruiticola, C-253/00, EU:C:2002:497 oraz z dnia 25 lipca 2008 r., Janecek, C-237/07, EU:C:2008:447, przemawiają za takim charakterem norm chroniących jednostkę. Zgodnie z nimi pełna skuteczność regulacji dotyczących norm jakości w prawie Unii może wymagać, aby ich przestrzeganie mogło być egzekwowane w drodze postępowania cywilnego. Wyłączenie co do zasady możliwości dochodzenia przez zainteresowaną osobę realizacji obowiązku wynikającego z dyrektywy, może być również niezgodne z charakterem dyrektywy jako bezwzględnie obowiązującego aktu prawnego, którego celem jest ochrona zdrowia publicznego.

29 W ramach przepisów § 6 ust. 1 i § 27 EG-FGV, które opierają się na art. 18 ust. 1 i art. 26 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE, powstaje również pytanie, czy szkoda, której powódka będzie dochodzić w późniejszym postępowaniu przeciwko producentowi, jest objęta materialnym zakresem ochrony tej normy. Akty prawne Unii Europejskiej przyjęte w celu pełnej harmonizacji wymagań technicznych dla pojazdów mają na celu między innymi wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, wysoki poziom ochrony zdrowia i środowiska, racjonalne wykorzystanie energii i skuteczną ochronę przed nieuprawnionym użyciem. Jest prawdą, że Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) i wiele sądów krajowych zaprzecza temu, by osoby trzecie mogły powoływać się bezpośrednio

DOKUMENT ROBOCZY

na te przepisy celem swojej ochrony. Jednakże sąd odsyłający, biorąc pod uwagę znaczenie prawne świadectwa zgodności i uwzględniając inne wersje językowe dyrektywy, dostrzega podstawy przemawiające za przyjęciem, że przywołane przepisy mają charakter chroniący jednostkę.

30 W zakresie, w jakim powódce przysługuje roszczenie o odszkodowanie, powstaje również kwestia obliczenia tej szkody. W tym kontekście szczególnie ważne jest, czy od ceny zakupu zapłaconej przez nabywcę muszą być zapłacone odsetki i czy nabywca musi zapłacić wynagrodzenie za użytkowanie pojazdu. Powyższe określa bowiem zakres ochrony ubezpieczeniowej, która ma być przyznana powódce i co do której sąd odsyłający ma się odnieść.

31 W wyroku z dnia 17 kwietnia 2008 r. w sprawie Quelle, C-404/06, EU:C:2008:231 Trybunał wyjaśnił, że dyrektywa o sprzedaży towarów konsumpcyjnych stoi na przeszkodzie przepisom krajowym, zgodnie z którymi sprzedawca przy sprzedaży towaru konsumpcyjnego dotkniętego wadą w postaci niezgodności z umową ma prawo do żądania wynagrodzenia za używanie towaru niezgodnego z umową do czasu jego wymiany na nowy. W przypadkach, w których – tak jak w niniejszej sprawie – odstąpiono od zakupu pojazdu, sądowe dochodzenie roszczeń podniesionych przez producenta pojazdu może doprowadzić do tego, że czas trwania postępowania osiągnie długość odpowiadającą całkowitemu okresowi ekonomicznej żywotności pojazdu. To doprowadziłoby do niesprawiedliwego zwolnienia producenta z odpowiedzialności. *Effet utile* rozporządzenia nr 715/2007 przemawia również za wyłączeniem – w celu osiągniecia efektu odstraszającego – możliwości zaliczania korzyści, przynajmniej w przypadku wyrządzenia szkody umyślnie i sprzecznie z dobrymi obyczajami. Ponadto sąd odsyłający chciałby również wyjaśnić, czy wymóg skutecznej i odstraszającej sankcji nie wymaga, aby producent zapłacił odsetki od ceny zakupu, która ma zostać zwrócona w przypadku odstąpienia od umowy.

32 Według sądu odsyłającego roszczenie odszkodowawcze powódki uległoby *de facto* dewaluacji, gdyby wzięto pod uwagę korzyści płynące z dalszego używania pojazdu, co w konsekwencji mogłoby doprowadzić do zniweczenia możliwości rekompensaty szkody. Stanowiłoby to również naruszenie wymogu stosowania odstraszających sankcji.

33 Przyznanie ochrony ubezpieczeniowej zależy od wyjaśnienia dopuszczalności okna termicznego oraz od skuteczności sankcji wynikających z norm Unii. Sąd odsyłający zdaje sobie sprawę, że aby uznać powództwo o ochronę ubezpieczeniową, wystarczy, aby istniało co najmniej równe prawdopodobieństwo pozytywnego i negatywnego rozstrzygnięcia sporu. Jednak pytania będące przedmiotem niniejszej sprawy nie zostały jeszcze skierowane do Trybunału, dlatego sąd uważa, iż będzie w stanie wydać ostateczne orzeczenie dotyczące prawdopodobieństwa dopiero po udzieleniu przez Trybunał odpowiedzi na zadane pytania prejudycjalne.

DOKUMENT ROBOCZY

34 W zależności od odpowiedzi na kaskadowo zazębiające się pytania prejudycjalne zostanie ustalone, czy – a jeśli tak, to w jakim zakresie – powódce należy przyznać ochronę ubezpieczeniową.

DOKUMENT ROBOCZY