

Sprawa C-128/20

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

19 lutego 2020 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landesgericht Klagenfurt (Austria)

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

19 lutego 2020 r.

Strona powodowa:

GSMB Invest GmbH & Co. KG

Strona pozwana:

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

[...]

POSTANOWIENIE

SPRAWA

Strona powodowa

[...]

GSMB Invest GmbH & Co. KG

[...]

10245 Berlin

[...]

NIEMCY

Strona pozwana

[...]

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

[...]

9020 Klagenfurt am Wörthersee

[...]

o zapłatę:

21.111, 27 EUR [...]

A) Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej zostają przedłożone, w celu wydania orzeczenia w trybie prejudycjalnym, następujące pytania:

1. *Czy art. 5 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typów 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 należy interpretować w ten sposób, że niedopuszczalne jest wyposażenie pojazdu w rozumieniu art. 1 ust. 1 rozporządzenia nr 715/2007, w ramach którego zawór recyrkulacji spalin, zatem część mająca przypuszczalnie wpływ na emisję zanieczyszczeń, jest tak skonstruowany, że szybkość recyrkulacji spalin, czyli część spalin, która zostaje cofnięta, jest tak ustawiona, że zawór recyrkulacji spalin gwarantuje tryb o niskiej emisji szkodliwych substancji jedynie pomiędzy 15 a 33 stopniami Celsjusza i poniżej 1000 metrów wysokości, a poza tym zakresem temperatur w przebiegu 10 stopni Celsjusza i powyżej 1000 metrów wysokości przy przebiegu 250 metrów wysokości zostaje liniowo zmniejszony do 0, zatem [Or. 2] dochodzi do wzrostu emisji NOx ponad wartości graniczne wynikające z rozporządzenia nr 715/2007?*
2. *Czy art. 5 ust. 2 zawierający wyrażenie „dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią” rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typów 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 należy interpretować w ten sposób, że strategia dotycząca emisji spalin skierowana głównie na ochronę elementów dobudowanych, takich jak zawory EGR, chłodnice EGR i filtry cząstek stałych do silników wysokoprężnych nie spełnia przesłanek wskazanych w przepisach regulujących wyjątki?*
3. *Czy art. 5 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typów 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 należy interpretować w ten sposób, że strategia dotycząca emisji spalin gwarantująca pełną funkcjonalność urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń jedynie w zakresie temperatury pomiędzy 15 a 33 stopniami Celsjusza i poniżej 1000 metrów wysokości (tak zwane „okno termiczne”) i w związku z tym w Europie, a w szczególności w Austrii, w ciągu roku przeważnie nie funkcjonuje w pełnym zakresie, nie spełnia wymogu wynikającego z art. 5 ust. 1 – funkcjonowanie w trakcie normalnego użytkowania – i stanowi zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania?

B) [...] [Zawieszenie postępowania] [Or. 3]

UZASADNIENIE

I.) Przedmiot postępowania głównego:

W pozwie z dnia 27.12.2017 R. strona powodowa dochodzi unieważnienia umowy sprzedaży z powodu wad (zwrot świadczeń po stwierdzeniu nieważności bezwzględnej) w odniesieniu do umowy sprzedaży z dnia 9 stycznia 2011 r. zawartej pomiędzy stroną powodową a stroną pozwaną, której przedmiotem jest pojazd VW Caddy Maxi Comfortline 4MOTION, 2.0 l TDI, [...], za zapłatą ze swojej strony wynagrodzenia za korzystanie z pojazdu. Strona powodowa podpisała umowę sprzedaży w przekonaniu, że kupuje między innymi przyjazny dla środowiska naturalnego i dla konsumentów nowy samochód, charakteryzujący się niskimi emisjami spalin i CO₂ posiadający prawidłową homologację, którego emisje spalin odpowiadają wymogom ustawowym.

Producent pojazdu, spółka Volkswagen AG, zainstalowała w ramach aktualizacji oprogramowania nowe okno temperaturowe względnie termiczne. W wyniku aktualizacji oprogramowania w pojazdach następuje wyłączenie urządzeń oczyszczających spaliny przy temperaturach zewnętrznych poniżej 15 stopni i powyżej 33 stopni oraz na wysokości 1000 metrów nad poziomem morza. W ocenie strony powodowej okna termiczne stanowią zabronione urządzenia ograniczające skuteczność działania. Zdaniem strony powodowej nie występuje w odniesieniu do tego okna termicznego wyjątek w rozumieniu art. 5 ust. 1 rozporządzenia, zwłaszcza że ograniczenie oczyszczania spalin przy temperaturach poniżej 15 stopni, powyżej 33 stopni względnie powyżej 1000 metrów nad poziomem morza nie prowadzi bezpośrednio do szkód w silniku, a zatem nie służy ochronie silnika.

Strona pozwana kwestionuje zgłoszone roszczenia zarówno w odniesieniu do ich podstawy jak i w odniesieniu do ich wysokości; pozwana wnosi o oddalenie powództwa z obciążeniem powódki kosztami procesu i uzasadnia swoje stanowisko – podsumowując jej wywody – w sposób następujący:

Tak zwane „okno termiczne”, czyli ramp out, a więc sukcesywne obniżanie szybkości recyrkulacji spalin w zależności od temperatury otoczenia jest stosowane przez wszystkich producentów pojazdów napędzanych przez silniki wysokoprężne zaklasyfikowanych do klasy emisji spalin Euro-5. Okoliczność ta była zawsze znana Kraftfahrt-Bundesamt (federalnemu urzędowi do spraw pojazdów silnikowych) jako organowi homologacyjnemu i była oceniana jako dopuszczalny środek w rozumieniu rozporządzenia nr 715/2007. Ponadto Kraftfahrt-Bundesamt także przy kontroli aktualizacji oprogramowania przykładał szczególną wagę do kontroli trwałości urządzeń kontrolujących emisje zanieczyszczeń i po dokładnym sprawdzeniu doszedł do konkluzji, że aktualizacja oprogramowania nie będzie miała żadnych negatywnych skutków na trwałość urządzeń ograniczających kontrolujących emisje zanieczyszczeń.[Or. 4]

II.) Ramy prawne

Strona powodowa opiera swoje żądanie zwrotu świadczeń po unieważnieniu umowy na zarzucie umyślnego działania sprzecznego z dobrymi obyczajami zgodnie z § 879 ust. 1 ABGB (Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch, [austriackiego kodeksu cywilnego], zwanego dalej „ABGB”) Każdy nabywca samochodu może oczekiwać w funkcjonującym systemie prawnym – takim jak system europejski – że gdy nabywa pojazd, nie jest on zmanipulowany przez producenta. Koncern Volkswagen wbudował jedynie w celu maksymalizacji zysku w 8,5 milionach pojazdów na całym świecie zabronione urządzenia ograniczające skuteczność działania, wprowadzając w błąd organy nadzoru i konsumentów. Jest to zachowanie sprzeczne z naturalnym poczuciem sprawiedliwości wszystkich prawych ludzi i powinno być w związku z tym zakwalifikowane jako umyślne działanie sprzeczne z dobrymi obyczajami w rozumieniu § 879 ust. 1 ABGB.

§ 879 ust 1 ABGB stanowi:

„Nieważna jest umowa naruszająca zakaz ustawowy lub sprzeczna z dobrymi obyczajami”.

W dalszej kolejności strona powodowa opiera swoje żądanie na rękojmi zgodnie z § 932 ust. 4 ABGB

§ 932 ust. 1 i ust. 4 ABGB stanowią:

„Przyjmujący może żądać z powodu wady jej usunięcia (naprawy lub uzupełnienia braków), wymiany rzeczy, odpowiedniego obniżenia zapłaty (obniżenie ceny) lub rozwiązania umowy (unieważnienia umowy z obowiązkiem wzajemnego zwrotu świadczeń)”. (ust. 1)

„Jeżeli zarówno usunięcie wady jak i wymiana nie są możliwe lub są związane z nieproporcjonalnie wysokim nakładem dla przekazującego, przyjmujący ma prawo do obniżenia ceny, lub, o ile nie chodzi o wadę nieistotną, prawo do

unieważnienia umowy z obowiązkiem wzajemnego zwrotu świadczeń. Powyższe obowiązuje także wtedy, gdy przekazujący odmawia usunięcia wady lub wymiany lub nie przeprowadza ich w odpowiednim terminie, gdy powyższe środki zaradcze są związane dla przyjmującego ze znacznymi niedogodnościami, albo gdy nie można od niego oczekiwać ze skorzystania z nich z uwagi na uzasadniony powód mający swoje źródło w osobie przekazującego” (ust. 4). [Or. 5]

III.) Konieczność wydania orzeczenia przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej

[...] [wyjaśnienie powodów]

IV. W przedmiocie pytań prejudycjalnych:

Podstawy prawne w ramach prawa Unii

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typów 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, (zwane dalej w skrócie „rozporządzeniem nr 715/2007”) zawiera między innymi następujące uregulowania:

Motyw 12:

„Należy kontynuować starania na rzecz wprowadzania bardziej restrykcyjnych wartości dopuszczalnych emisji, łącznie z redukcją emisji dwutlenku węgla, oraz zapewnić, żeby te wartości odpowiadały rzeczywistym osiągom pojazdów w eksploatacji”.

Artykuł 3 pkt 10:

„»urządzenie ograniczające skuteczność działania« oznacza dowolny element konstrukcyjny mierzący temperaturę, prędkość pojazdu, prędkość obrotową silnika, przełożenie skrzyni biegów, podciśnienie w kolektorze [Or. 6] lub wszelkie inne parametry w celu włączenia, przetwarzania, opóźnienia lub wyłączenia działania dowolnej części układu kontroli emisji zanieczyszczeń, który zmniejsza skuteczność działania urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń w warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu”.

Artykuł 5:

„1. Części mające potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń są tak zaprojektowane, zbudowane i zamontowane, aby pojazd w trakcie normalnego użytkowania był zgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia i środkami wykonawczymi do rozporządzenia.

2. Stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania układów kontrolujących emisję zanieczyszczeń jest zabronione. Zakazu tego nie stosuje się w następujących przypadkach:

a) urządzenie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią, lub ze względu na bezpieczeństwo użytkowania pojazdu;

lub

b) urządzenie nie działa poza fazą rozruchu silnika;

lub

c) te warunki zostały w istotny sposób ujęte w procedurach badawczych pomiarów emisji par paliwa i średniej emisji spalin z układu wylotowego”.

Rozporządzenie nr 692/2008 stanowi w art. 3 ust. 9:

„Badanie typu 6 polegające na pomiarze emisji zanieczyszczeń w niskich temperaturach określone w załączniku VIII nie ma zastosowania do pojazdów z silnikiem wysokoprężnym.

Jednakże występując z wnioskiem o udzielenie homologacji typu, producenci przedstawiają organowi udzielającemu homologacji informacje wykazujące, że urządzenie służące do oczyszczania spalin z NO_x osiąga wystarczająco wysoką temperaturę, aby zacząć skutecznie działać w ciągu 400 sekund od rozruchu zimnego silnika w temperaturze $-7\text{ }^\circ\text{C}$, jak opisano w badaniu typu 6.

Ponadto producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji informacje dotyczące strategii działania układu recyrkulacji spalin (EGR), w tym jego funkcjonowania w niskich [Or. 7] temperaturach.

Informacje te obejmują również opis każdego rodzaju wpływu na emisję zanieczyszczeń.

Organ udzielający homologacji nie udziela homologacji typu, jeżeli dostarczone informacje są niewystarczające do wykazania, że urządzenie służące do oczyszczania spalin rzeczywiście osiąga w określonym przedziale czasu temperaturę wystarczająco wysoką dla skutecznego funkcjonowania.

Na wniosek Komisji organ udzielający homologacji przedkłada informacje o skuteczności działania urządzeń oczyszczających spalinę z NO_x i układu EGR w niskich temperaturach”.

W przedmiocie uzasadnienia pytań prejudycjalnych

[...]

Konkretnym powodem dla złożenia niniejszego wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym są orzeczenia LG Landgericht Stuttgart (Landgericht] Stuttgart, sądu krajowego w Stuttgartcie) z dnia 17 stycznia 2019 r. [...] oraz LG Düsseldorf (Landgericht Düsseldorf, sądu okręgowego w Düsseldorfie) z dnia 31 lipca 2019 r. [...].

Landgericht Stuttgart stwierdza w punktach 1 i 2 tez do wyroku co następuje:

„1. Redukcję recyrkulacji spalin – stosowaną do obniżania emisji tlenków azotu (NO_x) w pojazdach mechanicznych – w przypadku występowania niskich temperatur zewnętrznych (tzw. „okno termiczne”), należy stanowi (niedozwolone) urządzenie ograniczające skuteczności działania w rozumieniu art. 5 ust. 2, art. 3 pkt 10 rozporządzenia 715/2007. Bez znaczenia jest, w jakim stopniu następuje obniżenie recyrkulacji spalin, gdyż w art. 5 ust. 2, art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 nie dokonuje się rozróżnienia w odniesieniu do stopnia zmiany układu kontrolującego emisję zanieczyszczeń. **[Or. 8]**

2. Takie urządzenie kontrolujące emisję spalin nie jest dopuszczone w drodze wyjątku na podstawie art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia 715/2007 w celu zabezpieczenia silnika, jeżeli zgodnie z każdorazowym najlepszym stanem techniki dostępne są inne rozwiązania techniczne – niezależnie od tego, czy są one pod względem gospodarczym znacznie droższe.

3. Ponadto podmiot przyjmujący rozporządzenie nakładając obowiązek informacyjny zgodnie z art. 3 pkt 9 rozporządzenia wykonawczego (rozporządzenie 692/2008) uściślił w odniesieniu do pojazdów, że brak jest uzasadnienia dla dopuszczenia dodatkowego okna termicznego działającego w przypadku występowania niskich temperatur.

4. Nie jest niezbędne w rozumieniu art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 takie urządzenie ograniczające skuteczność działania pracujące z uwagi na charakter pracy silnika niemal bez przerwy (w przypadku występowania temperatur zewnętrznych poniżej 7 stopni Celsjusza) i w związku z tym stojące na przeszkodzie realizacji celów rozporządzenia”.

Landesgericht Klagenfurt (sąd krajowy w Klagenfurcie) podziela te tezy. W ocenie Landesgericht Klagenfurt z art. 3 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typów 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 wynika, że tak zwane „okno termiczne” jest niedozwolonym urządzeniem ograniczającym skuteczności działania w rozumieniu tegoż rozporządzenia. Wynika to w szczególności z okoliczności, że w większości państw Unii Europejskiej, w szczególności w Austrii, Niemczech i Szwajcarii, temperatury otoczenia w ciągu roku wynoszą przeważnie mniej niż 15 stopni Celsjusza, a z uwagi na położenie geograficzne tych krajów pojazdy poruszają się często na obszarach leżących na wysokości 1000 metrów i w związku z tym warunki te odpowiadają warunkom „normalnego działania i użytkowania pojazdu” określonym w art. 3 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 715/2007. Przywilej z art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia 715/2007 służący ochronie silnika nie stanowi zatem możliwej podstawy prawnej dla urządzeń ograniczających skuteczność działania, które włączają się podczas „normalnego” użytkowania pojazdów mechanicznych. Dotyczy to w szczególności użytkowania przy temperaturach otoczenia poniżej 15 stopni Celsjusza. Artykuł 3 pkt 9 rozporządzenia wykonawczego (WE) nr 692/2008 określa w jakim okresie od rozruchu zimnego silnika w temperaturze -7 stopni Celsjusza silnik powinien osiągnąć pełną sprawność działania. Zgodnie z tym [Or. 9] urządzenie służące do oczyszczania spalin z NO_x powinno osiągnąć wystarczająco wysoką temperaturę, aby zacząć skutecznie działać, w ciągu 4 sekund od rozruchu zimnego silnika w temperaturze – 7 stopni Celsjusza. W tym kontekście organ udzielający homologacji nie może udzielić homologacji, jeżeli nie przekazano wystarczających informacji do wykazania spełnienia powyższych przesłanek. Z obowiązku przekazania tych informacji należy wyprowadzić jednak wniosek, iż podmiot przyjmujący rozporządzenie uściślił, iż obok tego wyjątku brak jest uzasadnienia dla istnienia dalszego okna termicznego. Istniejące okno termiczne, gwarantujące pełną sprawność działania urządzeń redukujących emisje jedynie w zakresie temperatur od 15 do 33 stopni Celsjusza i poniżej 1000 metrów wysokości (tzw. „okno termiczne”) – i w związku z tym w Europie, a w szczególności w Austrii, w ciągu roku przeważnie niedziałające w pełni sprawnie w normalnych warunkach użytkowania – nie spełnia przesłanki z art. 5 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i stanowi zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania.

[...]

Klagenfurt, dnia 19 lutego 2020 r.

[...] [Uwagi]