

Sprawa C-138/20

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

Data wpływu:

13 marca 2020 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Stuttgart (Niemcy)

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

13 marca 2020 r.

Strona powodowa:

O.

Strona pozwana:

P.

Przedmiot postępowania głównego

Dopuszczalność urządzeń ograniczających skuteczność działania w pojazdach silnikowych

Przedmiot i podstawa prawna odesłania prejudycjalnego

Wykładnia prawa Unii, art. 267 TFUE

Pytania prejudycjalne**1. Wykładnia pojęcia „urządzenia ograniczającego skuteczność działania”**

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

W przypadku udzielenia na pytanie 1-1 odpowiedzi przeczącej:

1-2: Czy **art. 3 pkt 10** rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że układ kontroli emisji zanieczyszczeń obejmuje wyłącznie urządzenie oczyszczające gazy spalinowe umieszczone na wylocie silnika (np. w postaci katalizatorów utleniających do silników wysokoprężnych, filtrów cząstek stałych do silników wysokoprężnych, katalizatorów redukujących emisje NO_x)?

1-3: Czy **art. 3 pkt 10** rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że układ kontroli emisji zanieczyszczeń obejmuje zarówno wewnątrzsilnikowe, jak i pozasilnikowe działania mające na celu zmniejszenie emisji?

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 ramach nowego europejskiego cyklu jezdny („NEDC”)?

W przypadku udzielenia na pytanie 2-1 odpowiedzi przeczącej:

2-2: Czy **art. 4 ust. 1 pkt 2 w związku z [art.] 5 ust. 1** rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że producenci muszą zapewnić zachowanie wartości dopuszczalnych określonych w załączniku I do rozporządzenia również w codziennym użytkowaniu?

W przypadku udzielenia na pytanie 2-2 odpowiedzi twierdzącej:

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 udzielenia na pytanie 2-3 odpowiedzi przeczącej:

2-4: Czy **art. 5 ust. 1** rozporządzenia (WE) [nr 715/2007] należy interpretować i stosować w ten sposób, że pojęcie „normalnego użytkowania” obejmuje rzeczywiste warunki jazdy w codziennym użytkowaniu przy założeniu średniej prędkości 33,6 km/h i prędkości maksymalnej 120,00 km/h?

3. Dopuszczalność strategii kontroli emisji w zależności od temperatury

3-1: Czy **art. 5 ust. 1** rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że zabronione jest wyposażenie

pojazdu, które zakłada, że część mająca potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń jest tak skonstruowana, że szybkość recyrkulacji spalin ustawia się w ten sposób, iż tylko pomiędzy 20 a 30°C gwarantuje ona tryb o niskiej emisji szkodliwych substancji, a poza tym zakresem temperatur stopniowo się zmniejsza?

W przypadku udzielenia na pytanie 3-1 odpowiedzi przeczącej:

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 jednak zabronione, jeżeli działa nieprzerwanie poza zakresem temperatur 20–30°C w celu zabezpieczenia silnika, istotnie zmniejszając tym samym recyrkulację spalin?

4. Wykładnia pojęcia „niezbędny” w rozumieniu przesłanek faktycznych zastosowania wyłączenia

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* zastosowania urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu tej normy należy potwierdzić wyłącznie w przypadku, kiedy zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią i bezpieczeństwa użytkownika pojazdu nie można było zapewnić nawet przy wykorzystaniu najnowocześniejszej technologii dostępnej w momencie uzyskania homologacji typu dla danego modelu pojazdu?

W przypadku udzielenia na pytanie 4-1 odpowiedzi przeczącej:

4-2: Czy **art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a)** rozporządzenia (WE) [nr 715/2007] należy interpretować i stosować w ten sposób, że należy zaprzeczyć konieczności zastosowania urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu tej normy, jeżeli parametry zapisane w urządzeniu regulującym pracę silnika są tak dobrane, że oczyszczanie gazów spalinowych nie jest włączane lub jest włączane jedynie w ograniczonym zakresie ze względu na zaprogramowaną zależność od temperatury w związku ze zwykłymi temperaturami występującymi przez większą część roku?

5. Wykładnia pojęcia „uszkodzenia” w rozumieniu przesłanek faktycznych zastosowania wyłączenia

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

5-2: Czy **art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a)** rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że należy zaprzeczyć wystąpieniu uszkodzenia, jeśli dotyczy ono tak zwanych części zużywalnych (na przykład zaworu recyrkulacji spalin)?

5-3: Czy **art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a)** rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że przed uszkodzeniem lub awarią należy zabezpieczyć również inne części pojazdu, w szczególności elementy umieszczone na wylocie układu wydechowego?

6. Skutki prawne i sankcyjne naruszeń prawa Unii

6-1: Czy **art. 4 ust. 1 pkt 2, art. 4 ust. 2 pkt 2, art. 5 ust. 1 i 2 oraz art. 13** rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować i stosować w ten sposób, że chronią one co najmniej również majątek nabywcy pojazdu, który nie odpowiada wymogom rozporządzenia (WE) nr 715/2007?

W przypadku udzielenia na pytanie 6-1 odpowiedzi przeczącej:

6-2: Czy **art. 4 ust. 1 pkt 2, art. 4 ust. 2 pkt 2, art. 5 ust. 1 i 2 oraz art. 13** rozporządzenia (WE) nr 715/2007 interpretować i stosować w ten sposób, że państwa członkowskie muszą przewidzieć mechanizm sankcji, który ze względu na *effet utile* przyzna nabywcom pojazdów prawo do wytoczenia powództwa mającego na celu egzekwowanie prawa Unii w dziedzinie regulacji rynku?

6-3: Czy **art. 18 ust. 1 i [art.] 26 ust. 1** dyrektywy 2007/46/WE należy interpretować i stosować w ten sposób, że producent narusza swój obowiązek wydania ważnego certyfikatu zgodności zgodnie z **art. 18 ust. 1** dyrektywy 2007/46/WE, jeżeli zamontował w pojeździe zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu **art. 5 ust. 2** rozporządzenia (WE) nr 715/2007, a wprowadzenie do obrotu takiego pojazdu narusza zakaz sprzedaży bez ważnego certyfikatu zgodności na podstawie **art. 26 ust. 1** dyrektywy 2007/46/WE?

6-4: Czy **cel i intencja** rozporządzenia (WE) nr 715/2007 oraz dyrektywy 2007/46/WE sprowadzają się do tego, aby wartości dopuszczalne określone 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 były podstawą praw chroniących nabywców w ten sposób, że naruszenie będących wyznacznikiem jakości wartości dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu lub przepisów dotyczących rejestracji stoi w świetle prawa Unii na przeszkodzie uwzględnieniu wobec producenta korzyści

wynikających z użytkowania pojazdu w przypadku zwrotu wzajemnych świadczeń z tytułu nieważnej umowy sprzedaży pojazdu?

Przywołane 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 (Dz.U. 2007, L 171, s. 1)

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 (Dz.U. 2008, L 199, s. 1)

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

Dyrektywa 1999/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. w sprawie niektórych aspektów sprzedaży towarów konsumpcyjnych i związanych z tym gwarancji (Dz.U. 1999, L 171, s. 12)

Przywołane przepisy prawa krajowego

Bürgerliches Gesetzbuch (niemiecki kodeks cywilny, zwany dalej „BGB”), § 823 i § 826

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (rozporządzenie o homologacji typu WE pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, Niemcy; zwane dalej „EG-FGV”), § 6 i § 27

Zwięzłe przedstawienie stanu faktycznego i przebiegu postępowania

- 1 Strona powodowa nabyła w dniu 30 maja 2012 r. od strony pozwanej – niemieckiego producenta pojazdów – nowy pojazd „Porsche Cayenne Diesel Tiptronic” w cenie 71 156,66 EUR brutto. Według strony pozwanej pojazd ten spełnia warunki normy emisji „Euro 5” dla pojazdów z silnikami wysokoprężnymi. Między stronami toczy się spór co do tego, czy rzeczywiście tak jest.

- 2 Strona powodowa doszła tymczasem do wniosku, że znajdujące się w pojeździe oprogramowanie sterujące, które ingeruje, w zależności od temperatury, w oczyszczanie gazów spalinowych, stanowi zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu rozporządzenia nr 715/2007. Zażądała ona w związku z tym od strony pozwanej zwrotu świadczeń z tytułu nieważnej umowy sprzedaży, wyznaczając jej termin na 14 lutego 2019 r. Strona pozwana odrzuciła jednak to żądanie.
- 3 Bezsporny jest fakt, że strona pozwana stosuje tak zwaną wewnętrzną recyrkulację spalin. W celu ograniczenia emisji tlenków azotu, do której dochodzi w komorze spalania silnika, część spalin wprowadzana jest z powrotem do układu dolotowego silnika i ponownie bierze udział w spalaniu. Recyrkulacja spalin działa jednak w nieograniczony sposób wyłącznie w zakresie temperatur od 20°C do 30°C (w tak zwanym „oknie termalnym”). Jeżeli temperatura na zewnątrz jest niższa, działanie to zostaje ograniczone lub całkowicie wyłączone.
- 4 Kraftfahrt-Bundesamt (federalny urząd transportu samochodowego, Niemcy) nie zarządził dotychczas zwrotu pojazdu stanowiącego przedmiot sporu i pojazdów tego samego typu w celu wykonania napraw serwisowych.

Zasadnicze argumenty stron postępowania głównego

- 5 Strona powodowa uważa, że stosowanie „okna termalnego” jest co do zasady zabronione. Strona pozwana ma wykorzystywać oprogramowanie niezgodne z art. 5 ust. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007, które steruje wewnętrzną recyrkulacją spalin i jej skutecznością w zależności od temperatury otoczenia. W ten sposób zmienia sposób działania części układu kontroli emisji zanieczyszczeń w rozumieniu art. 3 pkt 10 tego rozporządzenia, w skutek czego zmniejsza się skuteczność działania urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń w warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu.
- 6 Wartości dopuszczalne emisji przewidziane w załączniku I do rozporządzenia nr 715/2007 muszą być zachowane nie tylko w ramach nowego europejskiego cyklu jezdny („NEDC”), lecz również w normalnych warunkach eksploatacji, tzn. w codziennym użytkowaniu.
- 7 Strona pozwana nie zaprzecza, że stosuje urządzenie ograniczające skuteczność działania, ale uważa, że jest ono dopuszczalne zgodnie z art. 5 ust. 2 zdanie drugie rozporządzenia nr 715/2007. Zgodnie z tym przepisem producent mógłby podejmować środki w celu uniknięcia wszelkich uszkodzeń części. W niniejszym przypadku ograniczanie recyrkulacji spalin w zależności od temperatury otoczenia ma być konieczne, ponieważ tylko w ten sposób można zapobiec ryzyku zanieczyszczenia silnika wysokoprężnego.
- 8 Poza tym to, jakie zanieczyszczenia pojazd emituje w codziennym użytkowaniu, ma nie mieć znaczenia. Wartości dopuszczalne emisji przewidziane przez normy

Euro mają być powiązane ze szczegółowo uregulowanymi warunkami badania, w związku z czym istotne są jedynie emisje, do których dochodzi w tych warunkach.

Zwięzłe przedstawienie uzasadnienia wniosku odsyłającego

- 9 Strona powodowa nie może już, co prawda, podnieść roszczeń z tytułu umowy sprzedaży, ale mogą jej przysługiwać roszczenia z tytułu „czynu zabronionego”, a mianowicie z jednej strony na podstawie § 823 ust. 2 BGB w związku z rozporządzeniem nr 715/2007 lub z § 6 ust. 1 i § 27 ust. 1 EG-FGV, a z drugiej strony na podstawie § 826 BGB.
- 10 Sąd odsyłający skłania się do zajęcia stanowiska, zgodnie z którym roszczenia te istnieją. Z jednej strony w świetle § 823 ust. 2 BGB doszło do naruszenie „ustawy chroniącej inną osobę”. Zdaniem sądu odsyłającego taką ustawę chroniącą inną osobę stanowi rozporządzenie nr 715/2007. Z drugiej strony doszło prawdopodobnie również do „umyślnego wyrządzenia szkody naruszającego dobre obyczaje” w rozumieniu § 826 BGB. Aby ostatecznie to rozstrzygnąć, trzeba jednak wyjaśnić, czy strona pozwana rzeczywiście stosuje urządzenie ograniczające skuteczność działania zabronione na mocy rozporządzenia nr 715/2007. Gdyby miało tak być, certyfikat zgodności wymagany zgodnie z art. 18 dyrektywy 2007/46 byłby nieważny, w związku z czym doszłoby również do naruszenia EG-FGV, które transponuje tę dyrektywę do niemieckiego porządku prawnego.
- 11 Ze względu na rozbieżności w praktyce interpretacyjnej sądów niemieckich w sprawach odnoszących się do skandalu dotyczącego emisji spalin w pojazdach z silnikiem wysokoprężnym istnieją wątpliwości co do wykładni rozporządzenia nr 715/2007 i dyrektywy 2007/46. Wątpliwości te można rozwiązać wyłącznie w drodze orzeczenia Trybunału.
- 12 Pytania skierowane do Trybunału dzielą się na sześć obszarów tematycznych.

1. Pojęcie „urządzenia ograniczającego skuteczność działania”

- 13 W świetle brzmienia art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 sąd odsyłający staje przed pytaniem, czy pojęcie „elementu konstrukcyjnego” obejmuje wyłącznie elementy mechaniczne w znaczeniu fizycznej konstrukcji (pytanie 1-1).
- 14 Jeżeli pojęcie elementu konstrukcyjnego należałoby interpretować tak wąsko, elektroniczne urządzenie regulujące pracę silnika i jego oprogramowanie nie wchodziłyby w zakres jego definicji. Kontekst systemowy zawarty w tej definicji, w którym wymienia się szereg parametrów dotyczących układu napędowego pojazdów osobowych, które są dzisiaj przeważnie – przynajmniej również – sterowane elektronicznie, jednoznacznie przemawia przeciwko takiemu zawężeniu do konstrukcji mechaniczno-fizycznych. Spojrzenie na angielską wersję językową, w której przed wyliczeniem parametrów mowa jest o „any

element of design which senses [...]”, pokazuje wyraźnie, że obejmuje to również konstrukcję oprogramowania.

- 15 Ponadto należy wyjaśnić, czy użyte w definicji „urządzenia ograniczającego skuteczność działania” pojęcie „układu kontroli emisji zanieczyszczeń” obejmuje również strategie kontroli emisji w miejscu ich powstawania, tj. w komorze spalania silnika, za pomocą recyrkulacji spalin, czy też określa ono wyłącznie pozasilnikowe urządzenie oczyszczające gazy spalinowe w postaci filtrów cząstek stałych do silników wysokoprężnych i katalizatory redukujące emisję tlenków azotu (pytanie 1-2). Rozporządzenie nr 715/2007 nie zawiera definicji tego pojęcia.
- 16 Zdaniem sądu odsyłającego nie powinno się rozróżniać działań wewnątrzsilnikowych i pozasilnikowych, ponieważ wszystkie parametry wymienione w art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 dotyczą procesów technicznych, które wpływają na powstawanie i ograniczanie emisji, w tym również czynnik jednoznacznie wewnątrzsilnikowy w postaci „prędkości obrotowej silnika”.
- 17 Nie nasuwają się też żadne szczególne powody, by oddzielać nieposiadające definicji legalnej pojęcie „układu kontroli emisji zanieczyszczeń” od kontekstu definicji pojęcia „urządzenia ograniczającego skuteczność działania”. W ramach pytania 1-3 sąd odsyłający zmierza do wyjaśnienia, czy rozróżnienie między działaniami wewnątrzsilnikowymi i pozasilnikowym jest dopuszczalne w świetle celów rozporządzenia nr 715/2007.

2. Pojęcie „normalnego użytkowania”

- 18 W ramach pytań od 2-1 do 2-4 sąd odsyłający zmierza do wyjaśnienia, czy wartości dopuszczalne określone w załączniku I do rozporządzenia nr 715/2007 obowiązują wyłącznie w warunkach badania „nowego europejskiego cyklu jezdnego” („NEDC”), czy też muszą być zachowane także na co dzień „w trakcie normalnego użytkowania” w rozumieniu art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia. Ponadto należy wyjaśnić, czy pojęcie „normalnego użytkowania” obejmuje *wszelkie* rzeczywiste warunki jazdy występujące na co dzień, czy też tylko takie, w przypadku których zachowywane są parametry prędkościowe miejskiego i pozamiejskiego NEDC.
- 19 Rozporządzenie nr 715/2007 nie definiuje, co należy rozumieć pod pojęciem „normalnego użytkowania”.
- 20 Wykładnia językowa, również w przypadku porównania innych wersji językowych, przemawia za tym, że pojęcie to w żadnym wypadku nie obejmuje wyłącznie warunków laboratoryjnych, lecz dotyczy warunków rzeczywistości istniejących, tj. występujących konkretnie w ruchu drogowym.

- 21 Wykładnię tę wspiera motyw dwunasty rozporządzenia nr 715/2007, który stanowi, że „należy kontynuować starania na rzecz [...] zapewni[enia], żeby te wartości odpowiadały rzeczywistym osiągom pojazdów w eksploatacji”.
- 22 Inny wniosek wydaje się na pierwszy rzut oka wynikać z art. 3 ust. 6 rozporządzenia nr 692/2008, zgodnie z którym do producenta należy zapewnienie, że wyniki badania emisji zanieczyszczeń nie przekraczają wartości granicznej „ustalonej w niniejszym rozporządzeniu dla danych warunków badania”. W motywie trzecim rozporządzenia nr 715/2007 wyjaśniono jednak, że rozporządzenie to zawiera „przepisy podstawowe w zakresie emisji zanieczyszczeń z pojazdów”, natomiast „specyfikacje techniczne zostaną określone w ramach środków wykonawczych”. Zgodnie z powyższym rozporządzenie nr 692/2008 nie modyfikuje obowiązków spoczywających na producencie zgodnie z rozporządzeniem nr 715/2007, lecz zmierza jedynie do ich wykonania. Wartości dopuszczalne określone w załączniku I do rozporządzenia nr 715/2007 należy zatem zachowywać nie tylko w warunkach badania, lecz również niezależnie od temperatury.
- 23 Aby jednak zapewnić równowagę między typowymi wynikami pomiarów na hamowni podwoziowej i w codziennym użytkowaniu, należy zdaniem sądu odsyłającego uwzględnić parametry określające NEDC, niezależnie od tego, jakie temperatury otoczenia przeważają i jak długi jest czas jazdy. NEDC składa się z części miejskiej, która jest powtarzana czterokrotnie, i części pozamiejskiej. Na początku części miejskiej silnik uruchamia się przy niskiej temperaturze (20°–30°C). Część tę cechują małe prędkości, a tym samym niewielkie obciążenia silnika i niskie temperatury spalin. Część pozamiejska z prędkością maksymalną 120 km/h odzwierciedla szybszą i bardziej dynamiczną jazdę. Średnia prędkość podczas przejeżdżania NEDC na łącznej długości 11,03 km wynosi 33,6 km/h.

3. Dopuszczalność strategii kontroli emisji w zależności od temperatury

- 24 Ani rozporządzenie nr 715/2007, ani rozporządzenie nr 692/2008 nie zawierają konkretnych wytycznych technicznych w odniesieniu do sposobu działania systemu oczyszczania gazów spalinowych. Artykuł 5 ust. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 ustanawia jednak zakaz stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania układów kontrolujących emisje zanieczyszczeń. W tym kontekście nasuwa się pytanie, czy zależna od temperatury strategia kontroli emisji w postaci „okna termalnego” jest dopuszczalna i czy jest ona w ogóle objęta zakazem stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania. Stanowi to przedmiot pytania 3-1.
- 25 Wyjaśnienie w tym zakresie przynosi analiza poprzednika art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007. Punkt 2.16 zmienionej dyrektywy 98/69/WE załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG zawiera w dużej mierze identyczną definicję urządzenia ograniczającego skuteczność działania. W załączniku VII do dyrektywy 70/220 w brzmieniu zmienionym dyrektywą 98/69/WE w pkt 6.1.1 znajduje się informacja o tym, co prawodawca Unii rozumiał pod pojęciem

„nieracjonalnej strategii kontroli emisji” w 1998 r.: Zgodnie z tym przepisem za środek spowalniający można było uznać nieracjonalną strategię kontroli emisji, powodującą zmniejszenie się skuteczności układu kontroli emisji w normalnych warunkach pracy podczas jazdy w niskiej temperaturze, dotychczas niebędącą przedmiotem znormalizowanych badań emisji. Z tego ogólnego kontekstu zdaniem sądu odsyłającego wynika wstępnie, że strategię kontroli emisji w zależności od temperatury były co do zasady zabronione jeszcze długo przed wydaniem rozporządzenia nr 715/2007.

- 26 Na wypadek gdyby Trybunał uznał recyrkulację spalin zależną od temperatury za co do zasady dopuszczalną, nasuwa się pytanie 3-2. W jego ramach sąd odsyłający zmierza do wyjaśnienia, czy dopuszczalne jest urządzenie ograniczające skuteczność działania, które działa nieprzerwanie poza zakresem temperatur 20–30°C w celu zabezpieczenia silnika.
- 27 Artykuł 5 ust. 2 zdanie drugie rozporządzenia nr 715/2007 ustanawia pod lit. a)–c) trzy grupy wyjątków od zakazu stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania. Zgodnie z lit. a) stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania jest w drodze wyjątku dopuszczalne, jeżeli „urządzenie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią, lub ze względu na bezpieczeństwo użytkownika pojazdu”. Litera b) przewiduje kolejne uprzywilejowanie stosowania urządzenia ograniczającego skuteczność działania, jeżeli „urządzenie nie działa poza fazą rozruchu silnika”. Zgodnie z lit. c) stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania jest wreszcie dopuszczalne, jeżeli „te warunki zostały w istotny sposób ujęte w procedurach badawczych pomiarów emisji par paliwa i średniej emisji spalin z układu wylotowego”.
- 28 Z tych przepisów przewidujących wyjątki, a w szczególności z art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. b) i c) rozporządzenia nr 715/2007, wbrew stanowisku strony pozwanej wynika, że stosowanie urządzenia ograniczającego skuteczność działania ograniczono do ściśle określonych przedziałów czasowych – z jednej strony fazy rozruchu silnika, a z drugiej warunków cyklu badania.
- 29 Przy uwzględnieniu dalszych odnośnych przepisów prawa Unii nie da się spójnie uzasadnić wykładni wariantu przewidzianego pod lit. a), zgodnie z którą aspekt zabezpieczenia silnika i części może wystarczyć dla przełamania zakazu bez ograniczenia czasowego. Wskazane przesłanki faktyczne zastosowania wyłączenia są ograniczone czasowo również ze względu na obowiązek wykazania spełnienia warunków w zakresie niskich temperatur otoczenia zgodnie z art. 3 ust. 9 rozporządzenia nr 692/2008. Okno termalne o wartościach wychodzących poza ten zakres temperatur nie może więc być dopuszczalne. Zgodnie z rozporządzeniem nr 692/2008 producenci muszą zapewnić, że urządzenie służące do oczyszczania spalin z NO_x będzie osiągać wymagane zakresy temperatur w ciągu 400 sekund od rozruchu zimnego silnika w temperaturze –7°C, aby działać skutecznie, tj. z zachowaniem wartości dopuszczalnych zanieczyszczeń.

- 30 A contrario oznacza to, że prawodawca jednoznacznie zakłada skuteczne ograniczanie emisji również przy niskich temperaturach zewnętrznych. Gdyby wyjść z innego założenia, nie osiągnięto by celu ustawowego obejmującego bezwzględne ograniczanie emisji oraz poprawę jakości powietrza. Cel ten przewidziano w motywie 1 oraz w motywach 4–7 rozporządzenia nr 715/2007.
- 31 W tym kontekście należy zauważyć, że średnia miesięczna temperatura w miejscu zamieszkania strony powodowej przez cały rok wynosi poniżej 20°C, w związku z czym ograniczenie recyrkulacji spalin, a tym samym ingerencja w układ kontrolujący emisje zanieczyszczeń stanowią regułę, a nie wyjątek w użytkowaniu pojazdu będącego przedmiotem sporu.

4. Niezbędność jako punkt odniesienia w rozumieniu art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia nr 715/2007

- 32 Sądowi odsyłającemu nasuwa się pytanie, czy niezbędność jako punkt odniesienia w rozumieniu art. 5 ust. 2 zdanie drugie rozporządzenia nr 715/2007 należy określać w sposób konkretny i indywidualny, czy też abstrakcyjny i normatywny oraz jaki dostępny pod względem technicznym standard należy stosować w tym drugim przypadku. Stanowi to przedmiot pytania 4-1.
- 33 Przy podejściu konkretnym i indywidualnym dla potwierdzenia niezbędności mogłoby wystarczyć już to, że w ramach czysto technicznej, wyizolowanej w sposób konkretny i indywidualny analizy silnika w ruchu pojazdu pojawia się sytuacja, która wymaga w tym przypadku ingerencji ze strony urządzenia ograniczającego skuteczność działania. Producent pojazdu mógłby w zależności od modelu pojazdu i konfiguracji silnika powołać się w sposób konkretny i indywidualny na przesłanki faktyczne zastosowania wyłączenia. W zależności od poziomu zaawansowania danego agregatu silnikowego starszy silnik mógłby spełniać przesłanki faktyczne zastosowania wyłączenia znacznie szybciej niż na przykład silnik, który jest wydajny.
- 34 Przy podejściu abstrakcyjnym i normatywnym nie wystarczyłby natomiast wyłącznie fakt, że w danym przypadku występują sytuacje techniczne, w których urządzenie ograniczające skuteczność działania jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika lub dla bezpiecznego użytkowania, lecz ponadto przy uwzględnieniu powodów tej sytuacji technicznej konieczne byłoby wykazanie, że muszą one wystąpić, a więc co do zasady nie da się ich uniknąć.
- 35 Za tym podejściem przemawiają zarówno zasada effet utile, jak i motywy 1 i 5 rozporządzenia nr 715/2007. Celem tego rozporządzenia jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska naturalnego. Osiągnięcie tego celu wymaga nieustannych wysiłków na rzecz redukcji emisji zanieczyszczeń.
- 36 W przypadku udzielenia przez Trybunał na pytanie 4-1 odpowiedzi przeczącej nasuwa się pytanie, w jakim stopniu urządzenie ograniczające skuteczność

działania może ograniczać oczyszczanie gazów spalinowych, tak aby mieścić się jeszcze w zakresie objętym pojęciem „niezbędności”.

- 37 W zakresie, w jakim ingerencja w oczyszczanie gazów spalinowych może następować w zależności od temperatury, Trybunał musi dokonać bardziej szczegółowej wykładni pojęcia „niezbędności”, w szczególności przy uwzględnieniu temperatur, jakie przeważają w Niemczech i w Europie (pytanie 4-2).

5. Pojęcie „uszkodzenia”

- 38 Pojęcie uszkodzenia w rozumieniu art. 5 ust. 2 zdanie drugie rozporządzenia nr 715/2007 nie jest w tym rozporządzeniu bliżej zdefiniowane. W związku z tym nasuwa się pytanie, czy stosowanie urządzenia ograniczającego skuteczność działania przy powołaniu się na zabezpieczenie silnika może być zawsze uzasadnione, jeżeli producent pojazdu w zrozumiałym sposób wykaże, że bez zastosowania takiego urządzenia silnikowi grozi jakiegokolwiek – choćby nawet najmniejsze – uszkodzenie. Ponadto istnieją wątpliwości co do tego, czy pojęciem uszkodzenia objęte są również części zużywalne takie jak na przykład zawór recyrkulacji spalin.
- 39 Porównanie z innymi wersjami językowymi rozporządzenia nr 715/2007 przemawia przeciwko takiemu wynikowi wykładni. Na przykład w wersji francuskiej wybrano słowo „dégâts”. Oznacza ono według słownika Larousse: „désordre profond, dommage important causé par quelqu'un ou par quelque chose”. Zdaniem sądu odsyłającego wynika z tego, że producent samochodów nie może się powołać na zabezpieczenie części wyłącznie ze względu na ryzyko zanieczyszczenia, aby uzasadnić stosowanie okna termalnego. W związku z tym nasuwa się pytanie, czy ryzyko zanieczyszczenia nie można by zmniejszyć również poprzez inne działania, na przykład w odniesieniu do materiału i budowy pojazdu.

6. Skutki prawne i sankcyjne naruszeń prawa Unii

- 40 W świetle ustanowionej w § 823 ust. 2 BGB przesłanki, zgodnie z którą musi dojść do naruszenia „ustawy chroniącej inną osobę”, nasuwa się najpierw pytanie, czy jednym z celów rozporządzenia nr 715/2007 jest ochrona majątku nabywcy pojazdu, który nie odpowiada wymogom tego rozporządzenia (pytanie 6-1). Sąd odsyłający skłania się ku udzieleniu na to pytanie odpowiedzi twierdzącej.
- 41 Nawet jeśli majątek nabywcy pojazdu miałby nie być bezpośrednio chroniony przez to rozporządzenie, sąd odsyłający wnioskuje z wyroków Trybunału z dnia 17 września 2002 r., Muñoz i Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497, pkt 29–31) i z dnia 25 lipca 2008 r., Janecek (C-237/07, EU:C:2008:447, pkt 42), że przewidziane w niemieckim orzecznictwie wyśrubowane przesłanki uznania indywidualnego charakteru ochronnego będącego podstawą roszczenia zgodnie z

§ 823 ust. 2 BGB należy ograniczyć do ustalonego przez Trybunał kryterium „oddziaływania”.

- 42 Państwa członkowskie tylko wtedy uwzględniają bowiem *effet utile* przepisów prawa Unii, kiedy wdrażają mechanizm sankcyjny, którego skuteczność nie zależy od tego, czy dany organ – w tym przypadku Kraftfahrt-Bundesamt (federalny urząd transportu samochodowego) – zareaguje na naruszenia normy, lecz który może być inicjowany przez samych uczestników rynków – w tym wypadku nabywców pojazdu – poprzez wnoszenie powództwa do sądów cywilnych (zobacz pytanie 6-2).
- 43 Jeśli chodzi o indywidualny charakter ochronny dyrektywy 2007/46, w świetle wyroków Trybunału z dnia 26 lutego 1986 r., Marshall (152/84, EU:C:1986:84, pkt 24) i z dnia 14 lipca 1994 r., Faccini Dori (C-91/92, EU:C:1994:292, pkt 24 i nast.) sąd odsyłający wychodzi z założenia, że nie można wywodzić praw przysługujących nabywcom pojazdów bezpośrednio z dyrektywy 2007/46.
- 44 W ramach pytania 6-3 sąd odsyłający zmierza do wyjaśnienia, czy należy mimo to przypisać indywidualny charakter ochronny certyfikatowi zgodności. Ochrona ta wynikałaby prawdopodobnie z opisu funkcji certyfikatu zgodności, który można znaleźć w załączniku IX do dyrektywy 2007/46 w brzmieniu zmienionym rozporządzeniem nr 385/2009. Zaraz na początku jest tam napisane, co następuje: „Certyfikat zgodności jest oświadczeniem, które producent pojazdu składa jego nabywcy w celu zapewnienia go, że nabyty przez niego pojazd jest zgodny z prawodawstwem obowiązującym w Unii Europejskiej w momencie wyprodukowania pojazdu”. Zadanie związane z umożliwieniem organom krajowym dokonania sprawnej rejestracji pojazdu wymieniono dopiero na drugim miejscu.
- 45 Ponadto celem przepisów w zakresie homologacji pojazdów jest zapewnienie na mocy dyrektywy 2007/46 wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Naruszenie tych przepisów prawdopodobnie wymaga ze względu na *effet utile*, aby przyznać osobom, których naruszenie indywidualnie dotyczy odrębny mechanizm sankcyjny na drodze prywatnoprawnej.
- 46 Przedmiotem ostatniego pytania 6-4 jest kluczowy problem postępowania głównego, a mianowicie kwestia tego, na ile skutek sankcyjny rozporządzenia nr 715/2007 czy też cel i intencja dyrektywy 2007/46 sprzeciwiają się temu, aby w ramach krajowych roszczeń odszkodowawczych uwzględnić odszkodowanie za to, że nabywca przez określony czas użytkował pojazd.
- 47 Zgodnie z art. 13 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia nr 715/2007 przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Wybór środków sankcyjnych Trybunał pozostawił w swoim przełomowym orzeczeniu – wyroku z dnia 21 września 1989 r., Komisja/Grecja (68/88, EU:C:1989:339, pkt 24) – państwom członkowskim.

- 48 Zdaniem sądu odsyłającego zasada skuteczności wymaga, aby znajdujące bezpośrednio zastosowanie prawo Unii oraz transponujące prawo krajowe mogły być egzekwowane na drodze prywatnoprawnej. W wyroku z dnia 17 września 2002 r., *Muñoz i Superior Fruiticola* (C-253/00, EU:C:2002:497, pkt 30) Trybunał wyjaśnił, że „pełna skuteczność uregulowania norm jakościowych wymaga, aby można było dochodzić ich przestrzegania na drodze procesu cywilnego”.
- 49 Sąd odsyłający uważa, że wartości dopuszczalne emisji stanowią czynniki środowiskowe mające wpływ na wartość pojazdu. Wielu nabywców pojazdów jest gotowych zainwestować więcej kapitału w produkt, aby w ten sposób przyczynić się do ochrony środowiska. Cecha, jaką jest bycie przyjaznym dla środowiska, stanowi zatem obiektywny miernik jakości, który ma wpływ również na prawa osób, których naruszenie dotyczy.
- 50 Dochodzenie roszczeń odszkodowawczych będzie jednak przysługiwać tylko formalnie i będzie *de facto* bezwartościowe, jeżeli nabywcy pojazdów ze względu na coraz dłuższy czas postępowania muszą liczyć się z uwzględnieniem korzyści wynikających z użytkowania. Przy umyślnym naruszeniu czynników mających wpływ na wartość pojazdu – w tym przypadku wartości dopuszczalnych emisji – w wypadku uwzględnienia korzyści pojawia się ryzyko, że przepisy przewidujące roszczenia odszkodowawcze stracą swoją prewencyjną funkcję regulacyjną.
- 51 Również w świetle art. 46 zdanie drugie dyrektywy 2007/46 sankcje są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- 52 Montowanie w pojazdach zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania skutkuje nie tylko utratą homologacji typu, lecz powoduje również, że pojazdy te są pozbawione ważnych certyfikatów zgodności. Tymczasem pojazd można sprzedać wyłącznie pod warunkiem posiadania ważnego certyfikatu zgodności.
- 53 W ramach pytania o to, czy nabywca pojazdu bez ważnego certyfikatu zgodności, podnosząc roszczenie odszkodowawcze przeciwko producentowi, musi liczyć się z uwzględnieniem korzyści wynikających z użytkowania, należy uwzględnić możliwą do uogólnienia zasadę dotyczącą wynagrodzenia za używanie, zawartą w dyrektywie 1999/44. W wyroku z dnia 17 kwietnia 2008 r., *Quelle* (C-404/06, EU:C:2008:231) Trybunał orzekł, że art. 3 tej dyrektywy stoi na przeszkodzie stosowaniu przepisów krajowych pozwalających sprzedawcy, który sprzedał towar konsumpcyjny dotknięty wadą w postaci niezgodności z umową, na żądanie od konsumenta wynagrodzenia za używanie towaru niezgodnego z umową do czasu jego wymiany na nowy.
- 54 Przeciwko zastosowaniu tego podejścia w niniejszej sprawie można, co prawda, podnieść argument, że dyrektywa 2007/46 nie zawiera konkretnego uregulowania w zakresie skutków, jak ma to miejsce w wypadku dyrektywy 1999/44, której art. 3 ust. 3 przewiduje obowiązek dokonania wolnego od opłat świadczenia następczego. W świetle wymogu odstraszających sankcji konieczne jest jednak

o.

uznanie w prawie krajowym odpowiedzialności, której skuteczność nie jest ograniczona poprzez to, że ze względu na czas postępowania i umyślne opóźnianie świadczenia przez producenta roszczenie odszkodowawcze staje się „bezwartościowe” wskutek uwzględnienia odszkodowania za użytkowanie.

DOKUMENT ROBOCZY