

## Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-685/19 – 1

### Sprawa C-685/19

#### Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

**Data wpływu:**

17 września 2019 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

Landgericht Frankenthal (Niemcy)

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

2 września 2019 r.

**Strona powodowa:**

OK

**Strona pozwana:**

Daimler AG

[...]

**Landgericht**

**Frankenthal (Pfalz)**

**Postanowienie**

w sprawie

OK, [...] Ludwigshafen am Rhein

– strona powodowa –

[...]

przeciwko

PL

Daimler AG, [...] Stuttgart

– stronie pozwanej –

[...]

w przedmiocie odszkodowania

[...] [skład oraz imię i nazwisko sędziego, który wydał postanowienie] po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 2 września 2019 r. postanowił w dniu 2 września 2019 r., co następuje:

- I. [...] [kwestie procesowe]
- II. Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kieruje się, na podstawie art. 267 TFUE, w celu wydania orzeczenia w trybie prejudycjalnym następujące pytania:

Pytanie pierwsze:

Czy art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu [Or. 2] 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 i stosować w ten sposób, że konieczność stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania w rozumieniu tej normy należy potwierdzić wyłącznie w wypadku, jeśli 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?

Pytanie drugie na wypadek udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi twierdzącej:

Czy z innych powodów – na przykład takich jak brak długookresowych doświadczeń, nieproporcjonalnie wysokie koszty najnowocześniejszej technologii w porównaniu do innych technologii przy jednoczesnym znaczącym oddziaływaniu na cenę sprzedaży – dopuszczalne są odstępstwa od zasadniczego obowiązku zastosowania najnowocześniejszej technologii dostępnej w momencie homologacji typu?

Pytanie drugie na wypadek udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi przeczącej:

Czy również w wypadku stosowania co do zasady dopuszczalnych komponentów technologicznych mamy do czynienia z zabronionym urządzeniem ograniczającym skuteczność działania w postaci tzw. „okienek temperaturowych”, jeżeli parametry zapisane w związku z tym w urządzeniu regulującym pracę silnika są tak dobrane, że oczyszczanie gazów spalinowych nie jest włączane lub jest włączane jedynie w ograniczonym zakresie

- a) ze względu na wybrane temperatury w odniesieniu do zwykłych temperatur występujących przez większą część roku
- b) ze względu na pozostałe parametry – na przykład takie jak aktualna wysokość pojazdu nad poziomem morza – w odnośnych regionach Niemiec lub europejskiego rynku wewnętrznego? [Or. 3]

#### **Uzasadnienie:**

Podstawę orzeczenia stanowi art. 267 TFUE.

#### A. Przedmiot postępowania głównego

Spór między stronami dotyczy roszczeń odszkodowawczych z tytułu nabycia pojazdu silnikowego. W dniu 20 października 2015 r. strona powodowa nabyła od strony pozwanej na potrzeby swojej działalności gospodarczej używany pojazd Mercedes Benz C 220 BlueTEC model T, zarejestrowany po raz pierwszy w dniu 24 lipca 2015 r., z przebiegiem 10 205 km w cenie 46 220,00 EUR brutto. Według informacji udzielonych przez stronę pozwaną pojazd ten spełnia normę emisji „Euro 6” dla pojazdów z silnikami wysokoprężnymi. Kwestia tego, czy pojazd rzeczywiście spełnia tę normę, jest przedmiotem sporu między stronami. Strona pozwana nie spełniła żądania rozwiązania umowy przy jednoczesnym zwrocie świadczeń z tytułu umowy, skierowanego do niej przez stronę powodową w drodze pism sporządzonych przez adwokata będącego jej pełnomocnikiem procesowym z terminem wyznaczonym na 14 lutego 2019 r.

Kraftfahrtbundesamt (federalny urząd ds. zmotoryzowanego ruchu drogowego, Niemcy) nie nakazał dotychczas oficjalnego wycofania pojazdu będącego przedmiotem sporu ani pojazdów takiego samego typu.

Strona powodowa domaga się rozwiązania umowy przy jednoczesnym zwrocie świadczeń z tytułu umowy sprzedaży na podstawie przepisów o odpowiedzialności deliktowej w postaci zwrotu ceny sprzedaży w zamian za przekazanie i przeniesienie prawa własności pojazdu na rzecz strony pozwanej, stojąc na stanowisku, że zainstalowane w pojeździe oprogramowanie sterujące, które między innymi ingeruje, w zależności od temperatury, w oczyszczanie gazów spalinowych i jego skuteczność, stanowi zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

## B. Ramy prawne

Strona powodowa żąda zwrotu świadczeń z tytułu umowy sprzedaży na podstawie przepisów o odpowiedzialności deliktowej zgodnie z § 826, § 249 ust. 1 BGB (niemieckiego kodeksu cywilnego, zwanego dalej „BGB”).

Paragraf 826 BGB brzmi:

*Kto w sposób naruszający dobre obyczaje umyślnie wyrządza drugiemu szkodę, [Or. 4], zobowiązany jest mu ją naprawić tę szkodę.*

Paragraf 249 ust. 1 BGB brzmi:

*Kto jest zobowiązany do naprawienia szkody, ma przywrócić stan, który istniałby, gdyby nie wystąpiła okoliczność skutkująca zobowiązaniem do wyrównania szkody.*

W świetle utrwalonego orzecznictwa Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, Niemcy) należy potwierdzić wystąpienie szkody w rozumieniu § 826 BGB nie tylko wtedy, kiedy sytuacja majątkowa strony powodowej uległa pogorszeniu wskutek zachowania wyrządzającego szkodę. Wystarczająca szkoda w ramach odpowiedzialności na podstawie § 826 BGB występuje już wtedy, kiedy świadczenia wzajemne są co prawda obiektywnie równoważne, ale wskutek zachowania stanowiącego źródło odpowiedzialności poszkodowany został skłoniony do zawarcia umowy, której w przeciwnym razie by nie zawarł [...] [odesłanie do orzecznictwa krajowego], a objętego nią świadczenia nie może w pełni wykorzystać [...] [odesłanie do orzecznictwa krajowego].

Kwestię tego, czy doszło do powstania szkody majątkowej, należy co do zasady oceniać na podstawie tzw. hipotezy różnicowej, a więc na podstawie porównania sytuacji majątkowej powstałej wskutek zdarzenia stanowiącego źródło odpowiedzialności z sytuacją majątkową, która istniałaby, gdyby nie doszło do tego zdarzenia [...] [odesłanie do orzecznictwa krajowego].

W tym celu należy porównać sytuację majątkową strony powodowej, i to w ujęciu całościowym [...] [odesłanie do orzecznictwa krajowego] – tak, jak przedstawia się ona po zawarciu umowy zmierzającej do nabycia pojazdu stanowiącego przedmiot niniejszego postępowania – z sytuacją majątkową, która powstałaby, gdyby nie zawarto tej umowy. Szkoda występuje wtedy, kiedy wynik tego porównania jest matematycznie ujemny, a więc jeśli zawarcie umowy było dla strony powodowej niekorzystne pod względem ekonomicznym.

Co do zasady ma to miejsce wtedy, gdy nabyty pojazd nie jest warty ceny sprzedaży lub też kiedy pomimo odpowiedniej wartości przedmiotu sprzedaży korzyści nie równoważą zobowiązań i pozostałych uszczerbków związanych z umową. W ramach tego porównania poszczególne pozycje rachunkowe należy jednak określać wartościująco w świetle celu ochrony, któremu służy odpowiedzialność, oraz funkcji wyrównawczej naprawienia szkody [...]

[odesłanie do orzecznictwa krajowego]. [...] **[Or. 5]** [...] [wywód dotyczący kontroli prawnej hipotezy różnicowej i odesłanie do orzecznictwa krajowego].

Szkoda majątkowa może jednak polegać już na tym, że taka sytuacja może negatywnie wpływać na konkretną pozycję majątkową strony powodowej, która ucierpiała wskutek zawinionego naruszenia zobowiązania. Roszczenie o naprawienie szkody służy temu, aby wyrównać konkretny uszczerbek poszkodowanego; pojęcie szkody ma zatem z założenia charakter podmiotowy [...] [odesłanie do orzecznictwa krajowego].

W związku z tym wystarczy, jeśli strona powodowa wskutek zakupu pojazdu będącego przedmiotem sporu jest obciążona niechcianym zobowiązaniem w zakresie, w jakim nie może w pełni wykorzystać wynikającego z umowy świadczenia strony pozwanej. W takim przypadku potwierdzenie szkody majątkowej podlegającej wyrównaniu nie zależy od obiektywnej wartości świadczeń wzajemnych [...] [odesłanie do orzecznictwa krajowego]. Warunkiem stwierdzenia tej okoliczności jest jednak to, że świadczenie uzyskane wskutek niechcianej umowy postrzega się jako szkodę nie tylko z czysto subiektywnej, arbitralnej perspektywy, lecz przy uwzględnieniu istniejących okoliczności również w powszechnej ocenie uznaje się zawarcie tej umowy za nierozsądne, nieodpowiadające konkretnym interesom majątkowym, a tym samym niekorzystne [...] [odesłanie do orzecznictwa krajowego].

Ma to miejsce w niniejszej sprawie, ponieważ już samo zawarcie umowy sprzedaży pojazdu silnikowego, który z przyczyn pozostających po stronie producenta nie spełnia normy Euro – normy emisji spalin – przypisanej pojazdowi i reklamowanej przez tego producenta, jest w powszechnej ocenie negatywne.

### C. Konieczność wydania orzeczenia przez Trybunał Sprawiedliwości

Rozstrzygnięcie sporu zależy od wykładni art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

Zdaniem sądu odsyłającego roszczenie strony powodowej wchodzi w grę jedynie, jeśli kwestionowane przez nią urządzenie ograniczające skuteczność działania stanowi zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia (WE) nr 715/2007. **[Or. 6]**

W niniejszej sprawie – inaczej niż w wielu innych przypadkach – sąd rozpatrujący sprawę może rozstrzygnąć w przedmiocie dopuszczalności urządzenia ograniczającego skuteczność działania na podstawie postępowania Kraftfahrtbundesamt lub innego organu publicznego wyrażonego w prawomocnych już aktach administracyjnych dotyczących konfiguracji silnika występującej w niniejszej sprawie, wydanych przeciwko stronie pozwanej. Akty takie – przynajmniej dotychczas – nie zostały (jeszcze) wydane w odniesieniu do serii modeli pojazdu będącego przedmiotem niniejszej sprawy.

W zależności od zaklasyfikowania urządzenia ograniczającego skuteczność działania jako dopuszczalnego lub zabronionego, skarga będzie podlegać oddaleniu lub co do zasady uwzględnieniu.

Jeżeli w chwili zawarcia umowy urządzenie ograniczające skuteczność działania było dopuszczalne, umowa sprzedaży pojazdu nie obciąża strony powodowej niechcianym zobowiązaniem. Strona powodowa nabyłaby w tym przypadku pojazd, który jest w tym zakresie zgodny z prawem, co odpowiada również jej zamiarowi przy zawieraniu umowy sprzedaży.

Jeżeli natomiast urządzenie regulacji silnika w odniesieniu do oczyszczania gazów spalinowych nie spełniało przesłanek stosowania mającego charakter odstępstwa przepisu zawartego w art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia (WE) nr 715/2007, pojazd w chwili zawarcia umowy sprzedaży nie był zgodny z porządkiem prawnym. W takim wypadku strona powodowa zawarła umowę, której nie zawarłaby w takiej postaci, gdyby była świadoma tych okoliczności, co spełniałoby w tym zakresie przesłanki faktyczne zwrotu świadczeń z tytułu umowy sprzedaży na podstawie przepisów dotyczących odpowiedzialności deliktowej. W tej sytuacji w świetle orzecznictwa Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) [...] [odesłanie do orzecznictwa krajowego] również w obiektywnej ocenie należałoby uznać zawarcie tej umowy za nieracjonalne i nieodpowiadające konkretnym interesom majątkowym, a tym samym ogólnie niekorzystne. Zawarcie umowy sprzedaży pojazdu silnikowego, który z przyczyn pozostających po stronie producenta nie spełnia normy Euro – normy emisji spalin – przypisanej pojazdowi i reklamowanej przez tego producenta, jest w powszechnej ocenie postrzegane jako negatywne.

Ponadto w takim przypadku grozi również uszczerbek majątkowy w związku z określeniem wyższego podatku od pojazdów silnikowych. W świetle prawa konstytucyjnego krajowa administracja podatkowa – ze względu na zasadę działania organów administracji na podstawie prawa i wynikające z tego konsekwencje – zobowiązana jest dokonać wymiaru właściwego podatku w chwili uzyskania wiedzy o stosowaniu niewłaściwych podstaw opodatkowania poprzez zmianę wydanych decyzji w przedmiocie podatku od pojazdów silnikowych, które mogą jeszcze zostać zmienione [...] [odesłanie do przepisu krajowego mającego zastosowanie w tym zakresie]. W związku z tym ani w chwili zawarcia umowy sprzedaży, ani obecnie nie można wykluczyć, że strona powodowa zostanie obciążona odpowiednimi zaległymi zobowiązaniami podatkowymi wynikającymi z „gorszej” normy emisji, którą [Or. 7] w rzeczywistości spełniał pojazd będący przedmiotem niniejszej sprawy od chwili wprowadzenia do obrotu i która skutkuje na przykład wyższą stawką podatku [...] [odesłanie do właściwego przepisu krajowego] lub ewentualnymi odsetkami za zwłokę itp.

## D. Analiza pytań prejudycjalnych

### W przedmiocie pierwszego pytania prejudycjalnego:

Ingerencja w oczyszczanie gazów spalinowych regulowana poprzez parametry środowiskowe stanowi urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 715/2007. Takie urządzenie jest w świetle art. 5 ust. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia (WE) nr 715/2007 co do zasady zabronione.

W zakresie, w jakim art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia (WE) nr 715/2007 przewiduje odstępstwo od tej zasady, obowiązuje ono z wyjątkiem uregulowanym zastrzeżeniem konieczności tego urządzenia. Zastosowane pojęcie „niezbędne” nie ma jednak definicji legalnej w rozporządzeniu. Motyw 4 rozporządzenia przewiduje cel polegający na obniżeniu emisji powodowanych przez pojazdy. Intencja ta znalazła odzwierciedlenie – choć częściowo w różnym kształcie i kierunku – na przykład w motywach 5, 6 i 12 rozporządzenia.

Największe możliwe ograniczenie miałyby zdaniem sądu odsyłającego miejsce wtedy, gdyby stosowano w każdym przypadku najnowocześnieszą technologię, przynajmniej tę już dostępną w momencie pierwszego uzyskania homologacji typu dla danej serii pojazdów.

Z motywu 7 rozporządzenia wynika jednak, że przy ustalaniu zakresu norm emisji zanieczyszczeń należy uwzględnić również inne okoliczności. Wyraźnie uzależnia się go od konsekwencji dla rynków, konkurencyjności producentów oraz bezpośrednich i pośrednich kosztów ponoszonych przez przedsiębiorców. Można by z tego wyciągnąć wniosek, że okoliczności tych nie wolno pominąć również w ramach analizy wymagającego wykładni pojęcia niezbędności w rozumieniu art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

Kwestia tego, czy i ewentualnie w jakim zakresie lub w jakich aspektach częściowych należy w niniejszym przypadku uwzględnić jakie inne czynniki w ramach wykładni pojęcia „niezbędne”, dotyczy interpretacji prawa Unii zastrzeżonej dla Trybunału Sprawiedliwości. **[Or. 8]**

### W przedmiocie drugiego pytania prejudycjalnego:

Jeżeli Trybunał Sprawiedliwości miałby uznać zastosowanie najnowszej technologii za istotne dla zaklasyfikowania „urządzenia ograniczającego skuteczność działania” jako „niezbędne”, nasuwa się pytanie, czy i ewentualnie z zastrzeżeniem jakich warunków producent może od tego odstąpić. Dotyczy to właśnie kontekstu, jaki stanowią konsekwencje wymienione w motywie 7 rozporządzenia oraz wyrażona tam równowaga między kosztami a korzyściami.

Jeżeli Trybunał Sprawiedliwości miałby natomiast udzielić na pierwsze pytanie prejudycjalne odpowiedzi przeczącej, nasuwa się w nawiązaniu do niego pytanie o to, jak bardzo urządzenie ograniczające skuteczność działania może ograniczać

oczyszczanie gazów spalinowych, aby było to jeszcze objęte zakresem pojęcia „konieczności”.

Jeżeli ingerencja w oczyszczanie gazów spalinowych ma miejsce w zależności od temperatury (zewnętrznej), dobór temperatury minimalnej przynajmniej faktycznie może skutkować daleko idącą nieskutecznością oczyszczania gazów spalinowych przynajmniej wtedy, kiedy temperaturę dobiera się w taki sposób, że przez istotną część roku nie jest ona osiągnięta. Jeżeli wynosi ona na przykład 10° C, w miesiącach zimowych w Niemczech często nie będzie ona już występować lub też będzie występować jedynie przez kilka godzin w ciągu dnia. W odwrotnym przypadku – przy doborze temperatury maksymalnej, która na przykład latem jest regularnie osiągnięta lub przekraczana – istotne ograniczenie oczyszczania gazów spalinowych będzie miało miejsce również w tych okresach. To samo dotyczy sytuacji, w której oczyszczanie gazów spalinowych jest regulowane w zależności od wysokości nad poziomem morza aktualnej pozycji pojazdu.

Powyższe skutkowałyby tym, że w pewnych okresach (o pewnych porach roku) lub też od lub do określonej wysokości nad poziomem morza oczyszczanie gazów spalinowych miałyby miejsce jedynie w ograniczonym zakresie lub nie miałyby miejsca w ogóle. Cele polegające na poprawie jakości powietrza (zobacz motyw 5 i 6 rozporządzenia) oraz ograniczeniu emisji cząstek stałych i prekursorów ozonu (zobacz motyw 4 rozporządzenia) nie byłyby w związku z tym wówczas osiągnięte lub byłyby osiągnięte jedynie w ograniczonym zakresie.

[...] [podpis oraz imię i nazwisko sędziego, który wydał postanowienie]