

Sprawa C-663/19

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

Data wpływu:

6 września 2019 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Gera (Niemcy)

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

30 sierpnia 2019 r.

Strona powodowa:

MM

Strona pozwana:

Volkswagen AG

Przedmiot postępowania głównego

Roszczenie o odszkodowanie w formie unieważnienia umowy sprzedaży używanego pojazdu, w którym zamontowano zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania – Odpowiedzialność producenta – Obowiązek przedstawienia certyfikatu zgodności – Ochrona klienta końcowego – Uwzględnienie przy określeniu rozmiaru szkody odszkodowania za użytkowanie

Przedmiot i podstawa prawna odesłania prejudycjalnego

Wykładnia prawa Unii, art. 267 TFUE

Pytania prejudycjalne

1. Czy § 6 ust. 1 i § 27 ust. 1 Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (rozporządzenia o homologacji typu WE

pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, Niemcy, zwanego dalej „EG-FGV”) względnie art. 18 ust. 1 i art. 26 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE należy interpretować w ten sposób, że producent narusza obowiązek wydania ważnego certyfikatu zgodnie z § 6 ust. 1 EG-FGV (względnie obowiązek przedstawienia certyfikatu zgodności w myśl art. 18 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE), jeżeli zamontował w pojeździe zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 i art. 3 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, a wprowadzenie takiego pojazdu do obrotu narusza zakaz wprowadzania do obrotu pojazdu nieposiadającego ważnego certyfikatu zgodności w myśl § 27 ust. 1 EG-FGV (względnie zakaz sprzedaży bez ważnego certyfikatu zgodności w rozumieniu art. 26 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE)?

W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej:

1a. Czy celem § 6 i § 27 EG-FGV względnie art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy 2007/46/WE jest ochrona również klienta końcowego, a – w przypadku odsprzedaży na rynku wtórnym – w szczególności kolejnego nabywcy samochodu, także w odniesieniu do jego swobody rozporządzania i majątku? Czy nabycie używanego pojazdu, który wprowadzono do obrotu bez ważnego certyfikatu zgodności, jest objęte zakresem niebezpieczeństw, których zapobieżeniu miało służyć ustanowienie tych norm?

2. Czy celem art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 jest ochrona również klienta końcowego, a – w przypadku odsprzedaży na rynku wtórnym – w szczególności kolejnego nabywcy samochodu, także w odniesieniu do jego swobody rozporządzania i majątku? Czy nabycie używanego pojazdu, w którym zamontowano zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania, jest objęte zakresem niebezpieczeństw, których zapobieżeniu miało służyć ustanowienie tej normy?

3. Czy § 6 i § 27 EG-FGV czy też art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy 2007/46/WE oraz art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku ich naruszenia przy określaniu rozmiaru szkody poniesionej przez klienta końcowego należy zaniechać uwzględnienia odszkodowania za rzeczywiste użytkowanie pojazdu w całości lub w części (w danym wypadku, w jaki sposób czy też w jakim zakresie?), jeżeli klient końcowy ze względu na to naruszenie może żądać i żąda unieważnienia umowy sprzedaży pojazdu? Czy wykładnia ta ulega jakiegokolwiek zmianie, jeżeli naruszenie wiąże się z wprowadzeniem w błąd organów udzielających homologacji i klientów końcowych w zakresie spełnienia wszystkich przesłanek homologacji i nieograniczonej dopuszczalności użytkowania pojazdu w ruchu drogowym, a naruszenia i wprowadzenia w błąd dopuszczono się w celu ograniczenia kosztów i maksymalizacji zysków poprzez duży zbytek przy jednoczesnym zapewnieniu sobie przewagi konkurencyjnej kosztem nieświadomych klientów?

Przywołane przepisy prawa Unii

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, art. 46

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. 5 ust. 2

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

Przywołane przepisy prawa krajowego

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, zwane dalej „EG-FGV”): § 6, § 27

Bürgerliches Gesetzbuch (niemiecki kodeksy cywilny, zwany dalej „BGB”): § 31, § 823 ust. 2, § 826

Strafgesetzbuch (niemiecki kodeks karny, zwany dalej „StGB”): § 263 ust. 1

Zwięzłe przedstawienie stanu faktycznego i przebiegu postępowania

- 1 W dniu 13 maja 2015 r. strona powodowa kupiła od sprzedawcy samochodów używany samochód osobowy Seat Alhambra 2.0 TDI z przebiegiem „ok. 11 600 km” w cenie 26 400 EUR.
- 2 Wspomniany samochód osobowy wyposażono w silnik typu EA-189, który dostarczyła strona pozwana. Pierwotne oprogramowanie silnika przyczyniało się do optymalizacji poziomów emisji tlenków azotu w ramach oficjalnej procedury kontroli w związku z tym, że silnik posiada układ recyrkulacji spalin z dwoma trybami eksploatacji. Tryb 1 stanowi tryb zoptymalizowany pod kątem emisji tlenków azotu z relatywnie wysokim wskaźnikiem recyrkulacji spalin, natomiast tryb 0 jest trybem zoptymalizowanym pod kątem cząstek stałych, w którym wskaźnik recyrkulacji spalin jest mniejszy. Oprogramowanie zainstalowane w

module sterującym silnika rozpoznaje, czy pojazd znajduje się w zwykłym ruchu drogowym, czy też na stanowisku kontroli technicznej w celu ustalenia poziomów emisji. Podczas cyklu testowego czy też testu na stanowisku kontrolnym zainstalowane oprogramowanie włącza przy emisji tlenków azotu program silnika w trybie 1, w związku z czym osiąga się mniejsze poziomy emisji tlenków azotu i spełnia ustawowe normy emisji spalin, w tym również wyznaczone zgodnie z normą emisji spalin Euro 5 limity emisji tlenków azotu. W rzeczywistych warunkach jazdy w ruchu drogowym pojazd działa natomiast w trybie 0. Występujące wówczas poziomy emisji nie są zgodne z wartościami podanymi przez stronę pozwaną jako producenta tego pojazdu w certyfikacie zgodności.

- 3 Strona pozwana opracowała i zamontowała urządzenie ograniczające skuteczność działania oraz dostarczyła odpowiednio zmanipulowane silniki spółkom zależnym działającym w ramach koncernu za wiedzą i na polecenie zarządu, a przynajmniej przy jego akceptacji. Miało to miejsce w celu zmniejszenia własnych kosztów kosztem klientów końcowych, maksymalizacji zysku poprzez masowy zbyty oraz uzyskania przewagi konkurencyjnej wobec konkurujących producentów pojazdów silnikowych. Wykorzystanie zmanipulowanego silnika przez spółki zależne działające w ramach koncernu i dalsze zbycie samochodu osobowego klientom nie tylko dawały się przewidzieć, ale stanowiły wręcz sens i cel działania uczestniczących w tym procederze pracowników strony pozwanej. Konieczne w tym celu wprowadzenie w błąd nieświadomych organów udzielających homologacji i klientów końcowych oparte na wykorzystaniu takiego urządzenia ograniczającego skuteczność działania oraz naruszenie w rzeczywistości przepisów ustawowych dotyczących emisji spalin stanowiły część całościowego planu.
- 4 Podobnie oszukana (przez swojego kontrahenta będącego narzędziem strony pozwanej) strona powodowa zakupiła pojazd, aby poruszać się nim w ruchu drogowym. Strona powodowa nie dokonałaby tego zakupu, gdyby wiedziała, że materialne przesłanki rejestracji nie są spełnione, w związku z czym istnieje ryzyko, że nie będzie mogła (na stałe) korzystać w tym celu z pojazdu, ponieważ zostanie on unieruchomiony. Strona powodowa użytkuje pojazd od momentu zakupu.

Istotne argumenty stron postępowania głównego

- 5 Strona powodowa żąda od strony pozwanej zwrotu ceny zakupu samochodu osobowego. Jest zdania, że od ceny zakupu nie należy odliczać odszkodowania za użytkowanie w odniesieniu do przejechanych przez nią kilometrów.
- 6 Strona pozwana podnosi, że wykorzystanie przez nią oprogramowania stanowiło działanie odnoszące się wyłącznie do wnętrza silnika. Ponadto nie chodzi o wartości graniczne w rzeczywistych warunkach jazdy, ponieważ ustawodawca zdecydował się dokonywać ich pomiarów w warunkach laboratoryjnych.

Zwięzłe przedstawienie uzasadnienia odesłania prejudycjalnego

- 7 Sąd odsyłający bada odpowiedzialność deliktową strony pozwanej w świetle § 826 BGB.
- 8 Sąd stwierdza najpierw, że w samochodzie osobowym będącym przedmiotem sporu zamontowano zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 i art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007. Odpowiednia decyzja Kraftfahrtbundesamt (federalnego urzędu ds. zmotoryzowanego ruchu drogowego) jest prawomocna i wiążąca dla celów postępowania cywilnego.
- 9 Kwestia tego, na ile doszło ponadto również do naruszenia § 6 ust. 1 i § 27 EG-FGV, opartych na art. 18 ust. 1 i art. 26 ust. 1 dyrektywy 2007/46, zależy od zakresu oświadczenia objętego certyfikatem zgodności i jego znaczenia, które budzą w Niemczech kontrowersje.
- 10 Według jednego z poglądów ma nie chodzić o to, czy konkretny pojazd odpowiada wymogom prawnym, lecz wyłącznie o to, aby certyfikat został wydany przez właściwego producenta i przyporządkowany homologowanemu typowi, tzn. aby oświadczenie odpowiadało określonym wymogom formalnym, nawet jeśli merytorycznie może być nieprawidłowe. Montaż zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania miałby zatem pozostawać bez wpływu na ważność certyfikatu zgodności.
- 11 Zgodnie z przeciwnym poglądem taki certyfikat obejmuje jednocześnie oświadczenie, że pojazd jest zgodny z wszelkimi właściwymi przepisami prawa obowiązującymi w Unii Europejskiej, a w konsekwencji w przypadku montażu zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania certyfikat zgodności jest nieprawidłowy, a tym samym nieważny, w związku z czym dochodzi do wprowadzenia do obrotu bez ważnego certyfikatu (naruszenia § 27 ust. 1 EG-FGV) oraz naruszenia obowiązku producenta w zakresie wydania ważnego certyfikatu zgodnie z § 6 ust. 1 EG-FGV.
- 12 Na podstawie celów sformułowanych w załączniku do rozporządzenia nr 385/2009, zgodnie z którymi 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”, sąd odsyłający wnioskuje, że podejście formalistyczne jest nieprawidłowe, wobec czego certyfikat zgodności zawiera szerszy zakres oświadczenia, który zakłada drugi z zaprezentowanych poglądów.
- 13 Naruszenie § 27 EG-FGV nie przestaje istnieć tylko dlatego, że strona powodowa kupiła pojazd używany, a zgodnie z powszechnym rozumieniem omawianego przepisu należy w świetle jego brzmienia z góry założyć, że odnosi się on wyłącznie do nowych pojazdów. Strona pozwana wprowadziła bowiem wcześniej ten pojazd do obrotu jako nowy, w związku z czym mógł on potem w ogóle stać się przedmiotem handlu na rynku wtórnym, dlatego też odpowiedzialność wynika

z tej okoliczności, która wciąż wywołuje skutki (nie zaś z późniejszej odsprzedaży).

- 14 Sąd odsyłający bada wszystkie przesłanki stosowania § 826 BGB i potwierdza ich spełnienie. Zwraca następnie uwagę, że odpowiedzialność deliktowa zgodnie z § 826 BGB ogranicza się do szkód, które są objęte zakresem ochrony wynikającym z naruszonego nakazu lub zakazu, a prawo do odszkodowania przysługuje wyłącznie osobie, której bezpośrednio wyrządzono szkodę w sposób godzący w dobre obyczaje lub która jako osoba trzecia ponosi w sposób godzący w dobre obyczaje szkodę niebędącą jedynie szkodą pośrednią wynikającą ze szkody wyrządzonej bezpośrednio innej osobie. Taki przypadek zachodzi wówczas, kiedy norma służy przynajmniej między innymi ochronie jednostki lub poszczególnych kręgów osób przed naruszeniem określonego dobra prawnego. Poza tym odpowiedzialność istnieje wyłącznie w odniesieniu do tych skutków szkody, które są objęte zakresem niebezpieczeństw, których zapobieżeniu miało służyć ustanowienie naruszonej normy. Należy przy tym zbadać sens i zakres naruszonej normy oraz wyjaśnić, czy norma ta miała zapobiec podnoszonej szkodzie.
- 15 Kwestia tego, czy należy skorygować zakres odpowiedzialności w stanach faktycznych takich jak ten będący przedmiotem niniejszej sprawie ze względu na cel ochrony, stanowi w Niemczech przedmiot burzliwej dyskusji.
- 16 Jeżeli nie nawiążemy w tym zakresie bezpośrednio do – zainicjowanego przez stronę pozwaną – naruszenia art. 5 ust. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 czy też § 6 i § 27 EG-FGV, lecz uzasadnimy działanie godzące w dobre obyczaje wyłącznie wprowadzeniem w błąd wobec (właśnie również) klienta końcowego, związanym z wprowadzeniem pojazdu do obrotu i wciąż wywołującym skutki, nie należy dokonywać korekty ze względu na cel ochrony, ponieważ osoba wprowadzona w błąd podlega nieograniczonej ochronie i należy jej wyrównać wszelkie szkody, które poniosła wskutek oszustwa. Jeżeli natomiast odwołamy się przede wszystkim do wprowadzenia pojazdu do obrotu przez stronę pozwaną przy zastosowaniu zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania, rozstrzygnięcie sprawy zależy od tego, czy wskazane wyżej przepisy wywołują skutki obejmujące ochronę osób trzecich, a nabycie przez klienta końcowego pojazdu, w którym zamontowano zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania lub który został wprowadzony do obrotu bez ważnego certyfikatu zgodności, jest objęte zakresem niebezpieczeństw, których zapobieżeniu miało służyć ustanowienie naruszonych norm.
- 17 Zdaniem sądu odsyłającego nie można rozpatrywać tych kwestii niezależnie od siebie. Mamy do czynienia z nierozłącznymi aspektami jednolitego zdarzenia i całościowego planu. Istotę zarzutu naruszenia dobrych obyczajów stanowi przy tym przekroczenie norm dotyczących emisji spalin. W związku z tym odpowiedzialność na podstawie § 826 BGB można uzasadnić tylko wtedy, kiedy celem norm dotyczących emisji spalin nie była jedynie pośrednia ochrona danego

klienta końcowego, który miał być właśnie chroniony również przed podnoszoną tutaj szkodą.

- 18 W niemieckim orzecznictwie kwestią w najwyższym stopniu sporną pozostaje dotychczas zagadnienie, czy § 6 i § 27 EG-FGV względnie art. 18 ust. 1 i art. 26 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE lub art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 obejmują ochroną osoby trzecie, tzn. mają chronić właśnie również poszczególnych nabywców samochodów w odniesieniu do ich swobody rozporządzania i majątku, a nabycie pojazdu, w którym zamontowano zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania, jest objęte zakresem niebezpieczeństw, których zapobieżeniu miało służyć ustanowienie naruszonych norm.
- 19 Istnieje pogląd, że wskazanych przepisów nie należy uznać za przepisy ochronne, ponieważ nie służą ochronie majątku nabywcy pojazdu silnikowego, lecz ich celem jest wysoki poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ochrona zdrowia i środowiska oraz racjonalne wykorzystanie energii.
- 20 W odpowiedzi na powyższą argumentację podnosi się natomiast, że nie szkodzi, jeżeli naruszona norma ma służyć przede wszystkim interesowi ogółu, pod warunkiem że ochrona indywidualna – którą należy w tym przypadku założyć – nie stanowi jedynie ochrony przed szkodą pośrednią, lecz powinno się ją zaliczyć do obszaru zadań, których realizacji służy omawiana norma. W odniesieniu do norm wynikających z prawa Unii trzeba ponadto wziąć pod uwagę, że w celu skutecznej transpozycji prawa Unii należy przyznawać prawo do odszkodowania również w sytuacjach, w których naruszane normy nie mają zindywidualizowanego celu ochronnego. Ponadto ochrona indywidualna wynika także ze wspomnianego już opisu funkcji w załączniku do rozporządzenia nr 385/2009.
- 21 Sąd odsyłający nie potrafi ocenić, jaka wykładnia jest właściwa, zwłaszcza pod kątem odpowiedniej transpozycji art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy 2007/46/WE przy uwzględnieniu maksym prawa Unii Europejskiej i w świetle Karty praw podstawowych Unii Europejskiej. W związku z tym sąd odsyłający zwraca się do Trybunału Sprawiedliwości o dokonanie wiążącej wykładni.
- 22 W odniesieniu do trzeciego pytania prejudycjalnego sąd odsyłający zauważa, że w przypadku udzielenia odpowiedzi na pytania 1, 1a lub 2 strona powodowa ma prawo do przywrócenia stanu, w którym znajdowałaby się, gdyby nie zawarła umowy dotyczącej samochodu osobowego. Może żądać zwrotu ceny zakupu w zamian za przekazanie i przeniesienia prawa własności pojazdu.
- 23 Ponieważ strona powodowa po dokonaniu zakupu przez lata użytkowała nabyty pojazd i dalej go użytkuje, nasuwa się jednak kolejne istotne dla wydania rozstrzygnięcia pytanie o to, czy jest ona zobowiązana do wypłacenia odszkodowania za użytkowanie w ramach wyrównania korzyści.

- 24 Niemieckie przepisy dotyczące naprawienia szkody opierają się na założeniu, że należy jedynie wyrównać szkodę, a poszkodowany nie może się wskutek niej wzbogacić. W związku z tym dokonuje się między innymi wyrównania korzyści. Zgodnie z powyższym przy określaniu szkody należy uwzględnić korzyści, jeżeli zdarzenie będące podstawą odpowiedzialności przyniosło poszkodowanemu korzyści pozostające w adekwatnym związku przyczynowym, a ich uwzględnienie z punktu widzenia sensu i celu odpowiada obowiązkowi wyrównania szkody, tzn. nie obciąża nadmiernie poszkodowanego, ani niesłusznie nie odciąża sprawcy szkody.
- 25 W Niemczech toczy się burzliwy spór w kwestii tego, czy – w szczególności w przypadku odpowiedzialności na podstawie § 826 BGB – powinno się dokonywać wyrównania korzyści w stanach faktycznych takich jak ten występujący w niniejszej sprawie.
- 26 Przeciwno wyrównaniu korzyści podnosi się argument, że zarzut doprowadzenia do zawarcia umowy sprzedaży w wyniku wprowadzenia w błąd sprzeciwia się uwzględnieniu korzyści wynikającej z użytkowania, ponieważ strona powodowa chciała kupić, a nie wynająć pojazd. Ponadto niedopuszczalne jest, aby odpowiadający za wprowadzenie w błąd producent czasami uzyskiwał jednak wartość dodaną w wyniku zarzucanego mu zbytu towarów w związku ze sposobem określenia rozmiaru szkody. Prowadziłoby to bowiem do tego, że ponoszona odpowiedzialność nie miałaby dla niego pod względem czysto ekonomicznym niemal żadnego znaczenia. Wypłacie wynagrodzenia za użytkowanie stoi na przeszkodzie również skuteczne egzekwowanie prawa Unii.
- 27 W odpowiedzi na powyższą argumentację wskazuje się, że wyrównanie korzyści nie jest niesłuszne, ponieważ ma miejsce użytkowanie i w ten sposób uzyskano korzyść finansową, a odmowa użytkowania nie ma skutku kompensującego. Uwzględnienie użytkowania nie prowadzi do niesłusznego odciążenia sprawcy szkody. Zadaniem przepisów dotyczących odszkodowania nie jest sankcjonowanie zachowania sprawcy szkody w sposób wychodzący poza faktyczny zwrot świadczeń z tytułu umowy. Osiągnięta przez stronę powodową korzyść wynikająca z użytkowania nie stanowi korzyści, którą zachowałaby, gdyby nie doszło do zdarzenia powodującego wystąpienie szkody. Również gdyby do tego zdarzenia nie doszło, strona powodowa prowadziłaby bowiem pojazd silnikowy, a tym samym osiągała wynikające z tego korzyści związane z jego użytkowaniem. Pod tym względem nie znajduje się skutek zachowania strony pozwanej w gorszej sytuacji.
- 28 Sąd odsyłający skłania się ku temu, aby uwzględnić użytkowanie, ale nie jest w stanie ocenić, czy nie jest to w całości lub w części niedozwolone w świetle prawa Unii.