



Kontakty z Mediami
i Informacja

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
KOMUNIKAT PRASOWY nr 162/21
Luksemburg, 23 września 2021 r.

Opinia rzecznika generalnego w sprawach C-128/20 GSMB Invest, C-134/20 Volkswagen i C-145/20 Porsche Inter Auto i Volkswagen

Zdaniem rzecznika generalnego Athanasiosa Ranttosa zainstalowanie zintegrowanego oprogramowania zmieniającego, w zależności od temperatury otoczenia i wysokości nad poziomem morza, poziom emisji gazów zanieczyszczających przez pojazd jest sprzeczne z prawem Unii, a pojazd taki nie jest zgodny z umową sprzedaży w rozumieniu dyrektywy 1999/44

Zainstalowanie takiego urządzenia nie może być uzasadnione zabezpieczeniem silnika przed uszkodzeniem lub wypadkiem ani zapewnieniem bezpiecznego użytkowania pojazdu, jeżeli służy ono głównie ochronie elementów takich jak zawór EGR i filtr cząstek stałych

Wzrost świadomości znaczenia ochrony środowiska przejawia się w szczególności w dążeniu prawodawcy Unii Europejskiej do ograniczenia emisji zanieczyszczeń. W tym zakresie pojazdy silnikowe stały się przedmiotem coraz bardziej restrykcyjnej regulacji, w szczególności wraz z przyjęciem rozporządzenia (WE) nr 715/2007¹ w sprawie homologacji pojazdów silnikowych.

Trzy omawiane sprawy dotyczą zakupu pojazdów wyposażonych w oprogramowanie, które w określonych warunkach temperaturowych i wysokości nad poziomem morza, na której porusza się pojazd, ogranicza zmniejszenie emisji NOx.

I tak, w przypadku pojazdu, o którym mowa w pierwszej ze spraw (C-128/20), w następstwie aktualizacji oprogramowania zintegrowanego ze sterownikiem silnika oczyszczanie spalin jest wyłączane w temperaturze zewnętrznej poniżej 15 stopni Celsjusza i w temperaturze zewnętrznej powyżej 33 stopni Celsjusza, a także na wysokości poruszania się pojazdu wynoszącej powyżej 1000 metrów nad poziomem morza (tzw. „okno termiczne”). Poza tym oknem, w przedziale 10 stopni Celsjusza, i powyżej wysokości 1000 metrów nad poziomem morza, w przedziale 250 metrów wysokości, skuteczność oczyszczania spalin zostaje liniowo zmniejszona do 0, zatem dochodzi do wzrostu emisji NOx ponad wartości graniczne wynikające z rozporządzenia nr 715/2007.

Pojazdy, o których mowa w sprawie drugiej (C-134/20) i w sprawie trzeciej (C-145/20) także zawierają oprogramowanie które umożliwiało funkcjonowanie układu recyrkulacji spalin w ramach okna temperaturowego.

W tym kontekście Landesgericht Klagenfurt (sąd okręgowy w Klagenfurcie, Austria), Landesgericht Eisenstadt (sąd okręgowy w Eisenstadcie, Austria) i Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy, Austria) zwróciły się do Trybunału Sprawiedliwości o ustalenie, czy oprogramowanie tego rodzaju stanowi w istocie „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu rozporządzenia nr 715/2007. W razie udzielenia odpowiedzi twierdzącej, sądy te zmierzają do ustalenia, czy oprogramowanie to może zostać dopuszczone na zasadzie ustanowionych w tym rozporządzeniu wyjątków od zakazu stosowania takich urządzeń.

¹ Rozporządzenie 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).

W przedłożonej dzisiaj opinii rzecznik generalny Athanasios Rantos przypomniał przede wszystkim, że w wyroku z dnia 17 grudnia 2020 r.² Trybunał po raz pierwszy wypowiedział się w przedmiocie wykładni analizowanego przepisu. Sprawa, w której zapadł ten wyrok dotyczyła pojazdów silnikowych, w których zamontowano oprogramowanie mające na celu zafałszowanie wyników kontroli emisji gazów zanieczyszczających, w szczególności NOx. W wyroku tym Trybunał orzekł, że za „urządzenie ograniczające skuteczność działania” należy uznać urządzenie wykrywające wszelkie parametry związane z przebiegiem przewidzianych przez to rozporządzenie procedur homologacji w celu zintensyfikowania, w czasie trwania tych procedur, działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń oraz w celu uzyskania tym sposobem homologacji pojazdu, nawet jeżeli taką intensyfikację działania można zaobserwować również sporadycznie w normalnych warunkach użytkowania pojazdu.

W celu ustalenia, czy sporne oprogramowanie stanowi „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu rozporządzenia nr 715/2007, rzecznik generalny zbadał jego funkcjonowanie „w trakcie normalnego użytkowania” odnośnych pojazdów, które w jego ocenie odnosi się nie do warunków przewidzianych przez New European Driving Cycle (NEDC), lecz do rzeczywistych warunków jazdy.

W tym względzie rzecznik generalny stwierdził, że okno temperaturowe nie odzwierciedla rzeczywistych warunków jazdy, jako że w świetle oficjalnych statystyk w Austrii i w Niemczech, jak również w innych państwach członkowskich, średnie temperatury w latach 2017–2019 były znacznie niższe niż 15 °C. Ponadto biorąc pod uwagę ukształtowanie terenu Austrii i Niemiec, pojazdy często poruszają się w tych państwach na wysokościach przekraczającej 1000 metrów nad poziomem morza.

Rzecznik generalny wyprowadził z tego wniosek, że **sporne oprogramowanie zmniejsza skuteczność układu kontroli emisji zanieczyszczeń podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu, co skutkuje tym, że stanowi ono „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu rozporządzenia nr 715/2007.**

Rzecznik generalny przypomniał następnie, że rozporządzenie to ustanawia wyjątki od zakazu stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania, w szczególności gdy urządzenie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub wypadkiem, lub ze względu na bezpieczeństwo użytkowania pojazdu.

W tym względzie podkreślił on, że prawodawca Unii wyraźnie dokonał rozróżnienia między z jednej strony silnikiem, do którego odnosi się ten wyjątek, a z drugiej strony układem kontroli zanieczyszczeń, który obejmuje układ recyrkulacji spalin (EGR). W związku z tym, w ocenie rzecznika generalnego, **urządzenie ograniczające skuteczność działania, które służy głównie do sterowania częściami takimi jak zawór EGR, wymiennik EGR i filtr cząstek stałych, nie jest objęte wyjątkiem od zakazu stosowania takiego urządzenia**, ponieważ funkcjonowanie tych elementów nie ma wpływu na ochronę silnika.

Ponadto zgodność z prawem takiego urządzenia nie zależy od kwestii, czy znajdowało się ono w danym pojeździe już w chwili jego wyprodukowania, czy też zostało zainstalowane w późniejszym czasie.

Co więcej, w ramach homologacji typu WE dane pojazdy muszą spełniać wymogi określone w prawie Unii, w szczególności wymogi dotyczące urządzeń ograniczających skuteczność działania. Jeżeli tak nie jest, pojazdy te nie posiadają prawidłowego świadectwa zgodności wydanego przez producenta i nie są dopuszczone do sprzedaży ani rejestracji.

Rzecznik generalny stanął zatem na stanowisku, że **w sytuacji, gdy przeciętny konsument, właściwie poinformowany oraz dostatecznie uważny i rozsądny, może spodziewać się, że stosowne wymogi prawne zostały spełnione, dany pojazd nie jest zgodny z umową**

² Wyrok z dnia 17 grudnia 2020 r., *CLCV i in.* (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku wysokoprężnym), [C-693/18](#) (zob. także komunikat prasowy nr [170/20](#)).

sprzedaży w rozumieniu dyrektywy 1999/44³. nawet w braku szczególnych warunków umownych. W braku prawidłowego świadectwa zgodności dany pojazd nie odpowiada bowiem „opisowi podanemu przez sprzedawcę”, nie „nadaje się do jakichkolwiek szczególnych celów, do których potrzebny jest konsumentowi” i nie „nadaje się do celów, do których towary tego samego rodzaju są normalnie stosowane” w rozumieniu dyrektywy 1999/44, nawet jeśli wspomniany pojazd jest objęty ważną homologacją typu WE.

Wreszcie, **brak zgodności wspomnianego pojazdu z umową wynikający z zastosowania urządzenia ograniczającego skuteczność działania nie może zostać uznany za mający „nikłe znaczenie”, nawet przy założeniu, że gdyby konsument wiedział o istnieniu i działaniu tego urządzenia, mimo to kupiłby ten pojazd.** W tych okolicznościach konsument nie jest pozbawiony prawa do domagania się unieważnienia umowy na podstawie dyrektywy 1999/44.

UWAGA: Opinia rzecznika generalnego nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości. Zadanie rzeczników generalnych polega na przedkładaniu Trybunałowi, przy zachowaniu całkowitej niezależności, propozycji rozstrzygnięć prawnych w sprawach, które rozpatrują. Sędziowie Trybunału rozpoczynają właśnie obrady w tej sprawie. Wyrok zostanie wydany w terminie późniejszym.

UWAGA: Odesłanie prejudycjalne pozwala sądom państw członkowskich, w ramach rozpatrywanego przez nie sporu, zwrócić się do Trybunału z pytaniem o wykładnię prawa Unii lub o ocenę ważności aktu Unii. Trybunał nie rozpoznaje sporu krajowego. Do sądu krajowego należy rozstrzygnięcie sprawy zgodnie z orzeczeniem Trybunału. Orzeczenie to wiąże w ten sam sposób inne sądy krajowe, które spotkają się z podobnym problemem.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

Pełny tekst opinii ([C-128/20](#), [C-134/20](#) i [C-145/20](#)) jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu przedłożenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793

Nagranie wideo z przedstawienia opinii jest dostępne przez „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 22964106.

³ Dyrektywa 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).