



## KOMUNIKAT PRASOWY nr 124/22

Luksemburg, dnia 14 lipca 2022 r.

Wyroki Trybunału w sprawach C-128/20 | GSMB Invest, C-134/20 | Volkswagen oraz C-145/20 | Porsche Inter Auto i Volkswagen

### **Oprogramowanie stanowiące wyposażenie pojazdów z silnikiem wysokoprężnym, które zmniejsza skuteczność działania układu kontrolującego emisję zanieczyszczeń przy zwykłych temperaturach przez większą część roku, stanowi zakazane urządzenie ograniczające skuteczność działania**

*Skoro taki brak zgodności pojazdu nie może zostać uznany za mający nikłe znaczenie, rozwiązanie umowy sprzedaży pojazdu nie jest z zasady wykluczone*

Nabywcy pojazdów marki Volkswagen wyposażonych w oprogramowanie zmniejszające recyrkulację gazów zanieczyszczających pojazdu w zależności, w szczególności, od wykrytej temperatury, żądają przed sądami austriackimi unieważnienia ich umów sprzedaży zawartych w latach 2011–2013.

Zgodnie z wyjaśnieniami tych sądów owo oprogramowanie nie gwarantuje przestrzegania dopuszczalnych wartości ustanowionych w Unii dla emisji tlenków azotu (NOx), gdy temperatura zewnętrzna sytuuje się w przedziale między 15 a 33 stopni Celsjusza (zwanym dalej „oknem termicznym”). Poza tym oknem, poziom recyrkulacji spalin (EGR) jest obniżany liniowo do 0, co prowadzi do przekroczenia dopuszczalnych wielkości emisji.

To okno temperaturowe jest wynikiem dokonanej przez Volkswagena aktualizacji oprogramowania przedmiotowych pojazdów w celu zastąpienia oprogramowania zakazanego w świetle prawa Unii. Niemiecki federalny urząd ds. ruchu pojazdów silnikowych wydał zezwolenie na tę aktualizację oprogramowania, stwierdzając, że nie stanowiła ona zakazanego urządzenia ograniczającego skuteczność działania.

Austriacki sąd najwyższy, sąd okręgowy w Eisenstadt i sąd okręgowy w Klagenfurcie przedstawiły Trybunałowi Sprawiedliwości kilka pytań dotyczących legalności takiego okna termicznego i zgodności z ewentualnymi prawami nabywców w zakresie, w jakim działali oni jako konsumenci na podstawie regulacji europejskich obowiązujących w okresie wystąpienia okoliczności faktycznych.

Trybunał w swoich dzisiejszych wyrokach stwierdził, że **urządzenie, które gwarantuje przestrzeganie dopuszczalnych wartości emisji tlenków azotu tylko w ramach okna termicznego, stanowi urządzenie ograniczające skuteczność działania co do zasady zabronione na podstawie art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007<sup>1</sup>.**

<sup>1</sup> 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).

Trybunał podkreśla w tym względzie, po pierwsze, że temperatury otoczenia poniżej 15 °C są zwyczajowo przyjęte na terytorium Unii. Po drugie, dopuszczalne wartości emisji ustalone na poziomie Unii powinny być przestrzegane, nawet jeżeli temperatury są wyraźnie poniżej 15 stopni Celsjusza.

Sam fakt, że to urządzenie przyczynia się do prawidłowej pracy i ochrony części, takich jak zawór recyrkulacji spalin, chłodnica EGR i filtr cząstek stałych, nie czyni go zgodnym z prawem.

**Inaczej mogłoby być w sytuacji, gdy zostanie wykazane, iż wspomniane urządzenie odpowiada ściśle potrzebie uniknięcia bezpośredniego ryzyka uszkodzenia lub awarii w silniku** spowodowanego nieprawidłowym działaniem jednej z tych części **na tyle poważnego, że wywołuje konkretne niebezpieczeństwo podczas prowadzenia pojazdu** wyposażonego w to samo urządzenie. Taka „potrzeba” istnieje wyłącznie wtedy, gdy w chwili uzyskania homologacji typu WE tego urządzenia lub pojazdu wyposażonego w takie urządzenie żadne inne rozwiązanie techniczne nie pozwala uniknąć takiego ryzyka. **Do sądów odsyłających należy weryfikacja, czy taki przypadek występuje w odniesieniu do urządzenia ograniczającego skuteczność działania, w które są wyposażone przedmiotowe pojazdy.** Trybunał przypomina jednak w tym kontekście, że sam cel wyłącznie w celu ochrony silnika przed zanieczyszczeniem i starzeniem się nie może uzasadniać zainstalowania urządzenia ograniczającego skuteczność działania<sup>2</sup>.

W każdym razie, nawet jeśli istniałaby potrzeba opisana powyżej, **urządzenie ograniczające skuteczność działania, jest zabronione w przypadku gdy, w normalnych warunkach ruchu, powinno funkcjonować przez większą część roku.** Zezwolenie na takie urządzenie mogłoby bowiem doprowadzić do tego, że wyjątek miałby zastosowanie częściej niż zakaz i prowadziłoby zatem do nieproporcjonalnego naruszenia samej zasady ograniczania emisji tlenków azotu.

Trybunał uściślił ponadto, że okoliczność, iż urządzenie ograniczające skuteczność działania zostało zainstalowane po oddaniu pojazdu do użytku nie ma znaczenia dla oceny, czy stosowanie tego urządzenia jest zakazane.

**Jeśli chodzi o prawa konsumentów, w przypadku kiedy dokonali zakupu towaru niezgodnego z umową,** to przepisy europejskie obowiązujące w momencie wystąpienia okoliczności faktycznych, czyli dyrektywa 1999/44<sup>3</sup>, przewidywały, że konsument ma prawo żądać od sprzedawcy naprawienia towaru albo wymiany, chyba że byłoby to niemożliwe lub nieproporcjonalne. Wyłącznie w wypadku, gdy konsument nie ma prawa ani do naprawy, ani do wymiany towaru niezgodnego z umową lub gdy sprzedawca nie zastosował jednego z tych środków zaradczych w rozsądnym terminie lub bez istotnej niedogodności dla konsumenta, ten ostatni może żądać obniżenia ceny lub rozwiązania umowy. Niemniej jednak rozwiązanie umowy jest wykluczone w wypadku gdy brak zgodności z umową ma nikłe znaczenie.

**Trybunał stwierdził w tym względzie, że pojazd nie wykazuje jakości, która jest normalna dla towarów tego samego rodzaju, jakiej konsument może racjonalnie oczekiwać, i który zatem jest niezgodny z umową, jeżeli – mimo że pojazd jest objęty obowiązującą homologacją typu WE i który w konsekwencji może być używany na drodze – pojazd ten jest wyposażony w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania.**

Ponadto **taki brak zgodności nie może zostać uznany za „mający nikłe znaczenie”**, nawet jeśli – przy założeniu, że konsument wiedział o istnieniu i funkcjonowaniu tego urządzenia – konsument ten dokonałby jednak zakupu tego pojazdu. W konsekwencji rozwiązanie umowy nie jest z zasady wykluczone.

---

<sup>2</sup> Zobacz w tym względzie wyrok Trybunału z dnia 17 grudnia 2020 r., CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku wysokoprężnym), [C-693/18](#) (zob. komunikat prasowy nr [170/20](#)).

<sup>3</sup> Dyrektywa 1999/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. w sprawie niektórych aspektów sprzedaży towarów i gwarancji (Dz.U. 1999, L 171, s. 12).

**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 i streszczenia wyroków ([C-128/20](#), [C-134/20](#) i [C-145/20](#)) są publikowane na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Balázs Lehoczki ☎ (+352) 4303 5499

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

Pozostańmy w kontakcie!

