



KOMUNIKAT PRASOWY nr 51/23

Luksemburg, 21 marca 2023 r.

Wyrok Trybunału w sprawie C-100/21 | Mercedes-Benz Group (Odpowiedzialność producentów pojazdów wyposażonych w urządzenie ograniczające skuteczność działania)

Nabywcy pojazdu silnikowego wyposażonego w urządzenie ograniczające skuteczność działania przysługuje prawo do odszkodowania ze strony producenta tego pojazdu, w przypadku gdy wspomniane urządzenie wyrządziło nabywcy szkodę

Oprócz interesów ogólnych prawo Unii chroni również szczególne interesy indywidualnego nabywcy pojazdu silnikowego w stosunku do producenta tego pojazdu, w przypadku gdy pojazd jest wyposażony w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania

Osoba prywatna (QB) wniosła do sądu krajowego w Ravensburgu (Niemcy) powództwo o odszkodowanie przeciwko Mercedes-Benz Group. Powództwo to ma na celu uzyskanie naprawienia szkody, którą spowodował Mercedes-Benz Group poprzez wyposażenie pojazdu z silnikiem wysokoprężnym nabytego przez QB w oprogramowanie zmniejszające recyrkulację spalin, gdy temperatury zewnętrzne sytuują się poniżej pewnego progu. Takie urządzenie ograniczające skuteczność działania, powodujące zwiększenie emisji tlenków azotu (NOx), jest zabronione przez rozporządzenie nr 715/2007 w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych.

W prawie niemieckim w wypadku zwykłego niedbalstwa prawo do odszkodowania może przysługiwać, jeżeli została naruszona ustawa chroniąca drugą osobę. Wobec tego sąd niemiecki zwraca się do Trybunału Sprawiedliwości z pytaniem, czy właściwe przepisy dyrektywy 2007/46 ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych (zwanej dalej „dyrektywą ramową”) w związku z rozporządzeniem nr 715/2007, należy interpretować w ten sposób, że chronią one szczególne interesy indywidualnego nabywcy takiego pojazdu. Co się tyczy obliczenia odszkodowania ewentualnie należnego QB, sąd krajowy w Ravensburgu zastanawia się ponadto, czy dla nadania praktycznej skuteczności prawu Unii konieczne jest zaniechanie zaliczenia korzyści z tytułu użytkowania pojazdu na poczet prawa do odszkodowania lub dokonanie takiego zaliczenia jedynie w ograniczonym zakresie.

W swoim wyroku Trybunał wyjaśnił na wstępie, że do sądu niemieckiego należy dokonanie oceny okoliczności faktycznych niezbędnych do ustalenia, czy przedmiotowe oprogramowanie należy zakwalifikować jako urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu rozporządzenia nr 715/2007, i czy użycie mogłoby być uzasadnione na podstawie jednego z wyjątków przewidzianych w tym rozporządzeniu¹.

Co się tyczy interesów chronionych przez rozporządzenie nr 715/2007, oprócz ogólnego celu polegającego na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony środowiska naturalnego, Trybunał wziął pod uwagę szersze ramy prawne

¹ Zobacz w tym względzie wyroki Trybunału: z dnia 14 lipca 2022 r., GSMB Invest, [C-128/20](#) (zob. komunikat prasowy nr [124/22](#)); 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](#)).

dotyczące homologacji pojazdów silnikowych w Unii, w które to ramy owo rozporządzenie się wpisuje. W tym względzie Trybunał przypomniał, że zgodnie z dyrektywą ramową pojazdy powinny być przedmiotem homologacji typu; może ona zostać udzielona tylko wtedy, gdy typ pojazdu jest zgodny z przepisami rozporządzenia nr 715/2007, w szczególności z przepisami dotyczącymi emisji zanieczyszczeń. Ponadto Trybunał podkreślił, że zgodnie z dyrektywą ramową producenci pojazdów są zobowiązani do wydania świadectwa zgodności indywidualnemu nabywcy pojazdu. Dokument ten – obowiązkowy, między innymi, do celów dopuszczenia pojazdu do ruchu – zaświadcza, że w momencie wyprodukowania jest on zgodny ze wszystkimi aktami prawnymi. Tak więc świadectwo zgodności pozwala chronić indywidualnego nabywcę pojazdu przed niedopełnieniem przez producenta spoczywającego na nim obowiązku wprowadzania do obrotu pojazdów zgodnych z rozporządzeniem nr 715/2007.

Rozważania te doprowadziły Trybunał do wniosku, że dyrektywa ramowa, ustanawia **bezpośredni związek między producentem samochodów a indywidualnym nabywcą pojazdu silnikowego, mający na celu zagwarantowanie temu ostatniemu, że pojazd jest zgodny z odpowiednimi przepisami Unii**. W konsekwencji Trybunał stwierdził, że przepisy dyrektywy ramowej w związku z przepisami rozporządzenia nr 715/2007 **chronią**, oprócz interesów ogólnych, **interesy indywidualnego nabywcy pojazdu silnikowego w stosunku do producenta tego pojazdu, w przypadku gdy ów pojazd jest wyposażony w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania. Państwa członkowskie są zatem zobowiązane przewidzieć, iż nabywcy takiego pojazdu przysługuje prawo do odszkodowania ze strony jego producenta.**

W braku przepisów prawa Unii regulujących zasady uzyskania odszkodowania przez nabywców, których dotyczy nabycie pojazdu wyposażonego w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania, określenie tych zasad należy do każdego państwa członkowskiego. Trybunał wskazał jednak, że ustawodawstwo krajowe nie może czynić praktycznie niemożliwym lub nadmiernie utrudnionym uzyskania odpowiedniego naprawienia szkód wyrządzonych nabywcy. Może być również przewidziane, że sądy krajowe czuwają nad tym, by ochrona praw zagwarantowanych w porządku prawnym Unii nie prowadziła do bezpodstawnego wzbogacenia osób uprawnionych. W niniejszym przypadku sąd krajowy w Ravensburgu będzie musiał zbadać, czy zaliczenie korzyści wynikających z rzeczywistego użytkowania pojazdu przez QB zapewnia mu odpowiednie naprawienie szkody rzeczywiście poniesionej w następstwie zainstalowania w jego pojeździe urządzenia zabronionego przez prawo Unii.

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](#) wyroku jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Jarosław Zasada ☎ (+352) 4303 2793

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

Pozostańmy w kontakcie!

