

Sprawa C-240/21

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

Data wpływu:

14 kwietnia 2021 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Ravensburg (Niemcy)

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

31 marca 2021 r.

powodowie:

SA

FT

LH

IL

TN

pozwana:

Daimler AG

Przedmiot postępowania głównego

urządzenia ograniczające skuteczność działania w pojazdach z silnikiem o zapłonie samoczynnym (diesel) – naprawienie szkody – zaliczenie korzyści wynikających z faktycznego używania pojazdu silnikowego – uprawnienie jednoosobowego składu sędziowskiego do wystąpienia z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Przedmiot i podstawa prawna wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Wykładnia prawa Unii, art. 267 TFUE

Pytania prejudycjalne

1. Czy celem art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy 2007/46/WE w związku z art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 jest również ochrona interesów indywidualnych nabywców pojazdów silnikowych?

Jeżeli tak, to:

2. Czy zalicza się do tego również interes indywidualnego nabywcy pojazdu polegający na nienabyciu pojazdu, który nie spełnia wymogów wynikających z prawa Unii, w szczególności pojazdu, który wyposażono w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007?

Niezależnie od odpowiedzi na pytania pierwsze i drugie:

3. Czy z prawem Unii niezgodne jest, by nabywca, który wbrew swojej woli kupił pojazd wprowadzony przez producenta do obrotu z zabronionym urządzeniem ograniczającym skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, mógł dochodzić od producenta pojazdu w ramach odpowiedzialności deliktowej roszczeń cywilnoprawnych o naprawienie szkody, w tym w szczególności również roszczenia o zwrot ceny uiszczonyj za pojazd w zamian za jego wydanie i przewłaszczenie, jedynie w drodze wyjątku wtedy, gdy producent pojazdu działał umyślnie i w sposób naruszający dobre obyczaje?

Jeżeli tak, to:

4. Czy prawo Unii wymaga, aby nabywcy pojazdu przysługiwało wobec producenta pojazdu roszczenie cywilnoprawne o naprawienie szkody w ramach odpowiedzialności deliktowej w przypadku każdego zawinionego (wynikającego z niedbalstwa lub umyślnego) działania producenta przy wprowadzeniu do obrotu pojazdu, który wyposażono w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007?

Niezależnie od odpowiedzi na pytania od pierwszego do czwartego:

5. Czy z prawem Unii niezgodne jest to, że w świetle prawa krajowego nabywcy pojazdu należy zaliczyć korzyść z rzeczywistego użytkowania pojazdu, kiedy żąda on od producenta w ramach naprawienia szkody na podstawie odpowiedzialności deliktowej zwrotu ceny sprzedaży pojazdu,

który wprowadzono na rynek z zabronionym urządzeniem ograniczającym skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, w zamian za przekazanie i przewłaszczenie pojazdu?

Jeżeli nie, to:

6. Czy z prawem Unii niezgodne jest to, że tę korzyść z użytkowania określa się na podstawie pełnej ceny sprzedaży, nie obniżając jej ze względu na obniżenie wartości pojazdu wynikające z wyposażenia pojazdu w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania lub ze względu na to, że nabywca wbrew swojej woli korzystał z pojazdu niezgodnego z prawem Unii?

Niezależnie od odpowiedzi na pytania od pierwszego do szóstego:

7. Czy § 348 ust. 3 pkt 2 Zivilprozessordnung (kodeksu postępowania cywilnego) w zakresie, w jakim przepis ten odnosi się również do wydawania postanowień o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym zgodnie z art. 267 ust. 2 TFUE, jest niezgodny z uprawnieniem do występowania z takim wnioskiem przez sądy krajowe zgodnie z art. 267 ust. 2 TFUE i dlatego nie powinien znajdować zastosowania do wydawania postanowień o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Właściwe 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”) (Dz.U. 2007, L 263, s. 1), w szczególności art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i 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 (Dz.U. 2007, L 171, s. 1), w szczególności art. 5 ust. 2

Właściwe przepisy prawa krajowego

Bürgerliches Gesetzbuch (kodeks cywilny, zwany dalej „BGB”), w szczególności § 823 ust. 2 (obowiązek odszkodowawczy w razie naruszenia ustawy mającej na celu ochronę innej osoby) i § 826 (obowiązek odszkodowawczy w razie wyrządzenia szkody umyślnym zachowaniem sprzecznym z dobrymi obyczajami)

Zivilprozessordnung (kodeks postępowania cywilnego, zwany dalej „ZPO”), w szczególności §§ 348 i 348a (właściwość jednoosobowego składu sędziowskiego)

Grundgesetz (ustawa zasadnicza, zwana dalej „GG”), w szczególności art. 101 ust. 1 zdanie drugie (prawo do [poddania sprawy rozpoznaniu przez właściwy] sąd ustanowiony na mocy ustawy)

Zwięzły opis stanu faktycznego i przebiegu postępowania

- 1 U podstaw niniejszego wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym znajdują się pięć różnych stanów faktycznych.
- 2 Każdy z powodów nabył wprowadzone na rynek przez pozwaną pojazdy z silnikiem o zapłonie samoczynnym należące do norm emisji zanieczyszczeń EU5 i EU6, jako samochód nowy, częściowo jako samochód używany. Każdy z pojazdów wyposażony był w tzw. okno termiczne. Okno termiczne oznacza określony zakres temperatur, w ramach którego zmniejszona jest recyrkulacja spalin tak, że zmniejsza się ilość zanieczyszczeń w porównaniu z sytuacją, gdy recyrkulacja spalin nie jest zmniejszona.
- 3 Powodowie twierdzą, że w ich pojazdach, poniżej pewnej temperatury zewnętrznej (różnie określonej w poszczególnych postępowaniach), temperatura zewnętrzna ogranicza recyrkulację spalin i w rezultacie wzrasta emisja zanieczyszczeń. Powodowie podnoszą zatem, że ich pojazdy zostały wyposażone w niedozwolone urządzenia ograniczające skuteczność działania zgodnie z art. 3 pkt 10 w związku z art. 5 ust. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 i że w konsekwencji zostali umyślnie i w sposób naruszający dobre obyczaje oszukani i poszkodowani.
- 4 W związku z tym żądają odszkodowania, w niektórych przypadkach przy odliczeniu odszkodowania za korzystanie z pojazdu, którego wysokość zostanie dokładnie określona albo ma zostać określona przez stronę pozwaną albo którego sposób obliczenia musi zostać ustalony przez sąd krajowy.
- 5 W każdym razie strona pozwana wnosi o oddalenie powództwa na tej podstawie, że homologacja typu UE stoi na przeszkodzie zakwalifikowania okna termicznego jako urządzenia ograniczającego skuteczność działania. Nie chodzi w tym wypadku o urządzenie ograniczające skuteczność działania, ponieważ okno termiczne działa w ten sam sposób na stanowisku badawczym i w ruchu drogowym. Nawet przy dwucyfrowych temperaturach poniżej zera system recyrkulacji spalin jest nadal aktywny. Ponadto okno termiczne jest w każdym razie dopuszczalne na mocy art. 5 ust. 2 lit. a) zdanie drugie rozporządzenia nr 715/2007, ponieważ jest ono niezbędne do ochrony silnika. Posiłkowo pozwana podnosi, że działała zgodnie z racjonalnym rozumieniem normy, a zatem nie działała w sposób naruszający dobre obyczaje.

Zwięzłe przedstawienie uzasadnienia wystąpienia z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

- 6 Sam sąd odsyłający zwraca uwagę, że zadane pytania prejudycjalne są niemal dosłownie identyczne z pytaniami przedstawionymi we wnioskach o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sprawach C-100/21 i C-178/21, w związku z czym wywody sądu odsyłającego dotyczące poszczególnych pytań są zasadniczo identyczne z odpowiednimi wywodami zawartymi we wnioskach o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sprawach C-100/21 i C-178/21 i sugeruje się połączenie postępowań.
- 7 W odniesieniu do pytań piątego i szóstego należy tytułem uzupełnienia zwrócić uwagę, że w przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie piąte, korzyść wynikająca z użytkowania musiałaby zostać uwzględniona w poszczególnych postępowaniach jedynie w zakresie, w jakim powód potrąca korzyść z użytkowania z roszczeniem o zapłatę i wnosi powództwo jedynie o pozostałą część roszczenia. W razie udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie szóste, musi wówczas w pierwszej kolejności zostać ustalona, za pomocą opinii biegłego sądowego lub oszacowana przez sąd, odpowiednia obniżona wartość pojazdu wynikająca z urządzenia obniżającego skuteczność i odliczona od wartości sprzedaży. Ustalona w ten sposób obiektywna wartość pojazdu musiałaby następnie posłużyć jako podstawa do oszacowania przez sąd korzyści z użytkowania za przejechane przez danego powoda kilometry.
- 8 Wreszcie sąd krajowy wskazuje na to, że pytania prejudycjalne w sprawie C-440/20 pokrywają się ze wszystkimi pytaniami niniejszego wniosku oraz że pytanie pierwsze w sprawie C-276/20 pokrywa się z pytaniami piątym i szóstym niniejszego wniosku, co oznacza, że można by także wziąć pod uwagę połączenie również z tymi postępowaniami.