

Sprawa C-668/23

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

Data wpływu:

13 listopada 2023 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Ravensburg (Niemcy)

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

27 października 2023 r.

Strona powodowa:

YH

JD

CN

XU

LO

Strona pozwana:

Volkswagen AG

Przedmiot postępowania głównego

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 – Pojazd z silnikiem o zapłonie samoczynnym – Recyrkulacja spalin – Okno termiczne – Hipotetyczna homologacja – Odszkodowanie – Wyliczenie

Przedmiot i podstawa prawna odesłania prejudycjalnego

Wykładnia prawa Unii, art. 267 TFUE

Pytania prejudycjalne

1. Czy można oddalić roszczenie odszkodowawcze nabywcy pojazdu wobec jego producenta z tytułu nieumyślnego wprowadzenia do obrotu pojazdu z zabronionym urządzeniem ograniczającym skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, uzasadniając to tym,
 - a) że występuje tu niedający się uniknąć błąd producenta co do zakazu?
jeśli tak:
 - b) że producent nie mógł uniknąć błędu co do zakazu, ponieważ organ odpowiedzialny za homologację typu WE lub za czynności następcze rzeczywiście udzielił homologacji zamontowanemu urządzeniu ograniczającemu skuteczność działania?
jeśli tak:
 - c) że producent nie mógł uniknąć błędu co do zakazu, ponieważ stanowisko prawne producenta pojazdu w przedmiocie art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w wypadku skierowania odpowiedniego zapytania zostałyby potwierdzone przez organ odpowiedzialny za homologację typu WE lub za czynności następcze (hipotetyczna homologacja)?
2. Czy producent pojazdu, który dostarczył aktualizację oprogramowania, musi wypłacić nabywcy pojazdu odszkodowanie, jeżeli w chwili nabycia pojazdu występuje zainstalowane wraz z aktualizacją oprogramowania zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, a nabywca pojazdu ponosi w związku z tym szkodę?
3. Czy z prawem Unii zgodna jest sytuacja, w której w wypadku roszczenia odszkodowawczego wobec producenta pojazdu z tytułu nieumyślnego wprowadzenia do obrotu pojazdu z zabronionym urządzeniem ograniczającym skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007
 - a) nabywca pojazdu w ramach roszczenia o *małe* odszkodowanie musi zaliczyć na poczet kwoty odszkodowania korzyści wynikające z użytkowania pojazdu, w zakresie, w jakim korzyści te wraz z wartością końcową przewyższają uiszczoną cenę sprzedaży pomniejszoną o kwotę odszkodowania?
 - b) prawo nabywcy pojazdu do *małego* odszkodowania jest ograniczone do maksymalnie 15 % uiszczonej ceny sprzedaży?

Przywołane przepisy prawa Unii

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

Przywołane przepisy prawa krajowego

Bürgerliches Gesetzbuch (kodeks cywilny, Niemcy; zwany dalej „BGB”), w szczególności § 276, 823, 826

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV) (rozporządzenie o homologacji typu WE pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, Niemcy; zwane dalej „EG-FGV”), w szczególności § 6, 27

Zwięzłe przedstawienie stanu faktycznego i przebiegu postępowania

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym opiera się na pięciu różnych stanach faktycznych, które nie są wprawdzie identyczne, ale różnią się od siebie jedynie w niuansach.
- 2 Pierwsze postępowanie: Pojazd VW Crafter 2.0 TDI wprowadzono do obrotu z wyprodukowanym przez stronę pozwaną silnikiem o zapłonie samoczynnym. Bezsprzecznie w pojeździe tym recyrkulacja spalin ulega redukcji poza tak zwanym oknem termicznym w zależności od spadających temperatur na zewnątrz. Redukcja zaczyna się poniżej +15 °C. Skutkuje to większą emisją NOx (= tlenku azotu) podczas eksploatacji pojazdu poza oknem termicznym. Powód, który jest uprawniony do odliczenia podatku naliczonego, nabył pojazd z przebiegiem 145 726 km w cenie 9242,86 EUR netto.
- 3 Powód uważa, że wyrządzono mu szkodę w sposób umyślny i naruszający dobre obyczaje, ponieważ pojazd jest wyposażony w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania. W kwestii silnika powód twierdzi, że chodzi o typ EA288. Żąda zapłaty 6868,91 EUR (ceny sprzedaży pomniejszonej o odpowiednie wyrównanie z tytułu użytkowania pojazdu) w zamian za wydanie i przewłaszczenie pojazdu. Tytułem ewentualnym żąda kwoty odszkodowania uzależnionej od uznania sądu, nie mniejszej niż 1648,50 EUR (= 15 % ceny sprzedaży brutto wynoszącej 10 999 EUR), powiększonej o koszty finansowania wynoszące 203,66 EUR, a także stwierdzenia, że strona pozwana ma

wyrównywać mu szkody powstające w związku z manipulacjami w zakresie emisji spalin.

- 4 Strona pozwana wnosi o oddalenie powództwa. Twierdzi, że w pojeździe zamontowano silnik typu EA189, który w przeciwieństwie do pozostałych silników tego typu nie miał jednak „aktywnego układu przełączającego”, jak inne silniki EA189. Uważa, że okno termiczne jest zgodne z prawem. Twierdzi w tym zakresie, że jest ono niezbędne dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji pojazdu. Z ostrożności procesowej podnosi niedający się uniknąć błąd co do zakazu, powołując się przy tym na hipotetyczną homologację Kraftfahrtbundesamt (urzędu federalnego ds. ruchu pojazdów o napędzie silnikowym).
- 5 Drugie postępowanie: Pojazd VW Sharan 2.0 TDI wprowadzono do obrotu z wyprodukowanym przez stronę pozwaną silnikiem o zapłonie samoczynnym typu EA189. Był wyposażony w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania (system rozpoznawania stanowiska badawczego z „układem przełączającym”). Decyzjami z dnia 14 i 15 października 2015 r. Kraftfahrtbundesamt (urząd federalny ds. ruchu pojazdów o napędzie silnikowym) nakazał stronie pozwanej usunięcie tego zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania we wprowadzonych przez nią do obrotu pojazdach. Opracowaną przez stronę pozwaną i zatwierdzoną przez Kraftfahrtbundesamt (urząd federalny ds. ruchu pojazdów o napędzie silnikowym) aktualizację wgrano w pojeździe w dniu 10 kwietnia 2017 r. Po aktualizacji w pojeździe występuje okno termiczne. Redukcja recyrkulacji spalin rozpoczyna się poniżej +15 °C. Skutkuje to większą emisją NOx (tlenku azotu) podczas eksploatacji pojazdu poza oknem termicznym. Powód nabył pojazd z przebiegiem 59 600 km w cenie 23 950 EUR.
- 6 Powód uważa, że strona pozwana wyrządziła mu szkodę w sposób umyślny i naruszający dobre obyczaje. Żąda zapłaty kwoty 23 950 EUR pomniejszonej o odpowiednie wyrównanie z tytułu użytkowania pojazdu w zamian za jego wydanie i przewłaszczenie. Tytułem ewentualnym żąda kwoty odszkodowania uzależnionej od uznania sądu, wynoszącej od 5 % do 15 % ceny sprzedaży.
- 7 Strona pozwana wnosi o oddalenie powództwa. Uważa, że okno termiczne jest zgodne z prawem i niezbędne dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji pojazdu. Z ostrożności procesowej podnosi niedający się uniknąć błąd co do zakazu, powołując się przy tym na hipotetyczną homologację Kraftfahrtbundesamt (urzędu federalnego ds. ruchu pojazdów o napędzie silnikowym).
- 8 Trzecie postępowanie: Pojazd VW T6 Multivan 2.0 TDI wprowadzono do obrotu z wyprodukowanym przez stronę pozwaną silnikiem o zapłonie samoczynnym typu EA288. Powód nabył pojazd z przebiegiem około 20 km w cenie 44 647 EUR. Pojazd wykazuje okno termiczne. Skutkuje ono większą emisją NOx podczas eksploatacji pojazdu poza oknem termicznym.

- 9 Powód uważa, że wprowadzono go w błąd w sposób naruszający dobre obyczaje i wyrządzono mu szkodę w związku z występowaniem zabronionych urządzeń ograniczających skuteczność działania. Twierdzi, że pojazd zawiera w szczególności system rozpoznawania stanowiska badawczego, który na stanowisku badawczym powoduje, że współczynnik recyrkulacji spalin jest podwyższany aż do osiągnięcia temperatury pracy katalizatora SCR na poziomie +200 °C. Żąda kwoty odszkodowania uzależnionej od uznania sądu w wysokości przynajmniej 15 % ceny sprzedaży, a tytułem ewentualnym – kwoty odszkodowania uzależnionej od uznania sądu w wysokości od 5 % do 15 % ceny sprzedaży.
- 10 Strona pozwana wnosi o oddalenie powództwa. Uważa, że okno termiczne jest zgodne z prawem. W tej kwestii twierdzi wreszcie, że recyrkulacja spalin ulega redukcji poniżej temperatury otoczenia wynoszącej „około +12 °C”. Ponadto utrzymuje, że inaczej niż w niektórych innych pojazdach T6 sterownik silnika w pojeździe będącym przedmiotem sporu nigdy nie zawierał systemu rozpoznawania stanowiska badawczego, lecz współczynnik recyrkulacji spalin ulega redukcji w chwili osiągnięcia temperatury pracy katalizatora SCR na poziomie +200 °C we wszystkich warunkach jazdy. Od tej temperatury pracy system SCR istotnie przyczynia się jednak do redukcji NOx, w związku z czym i tak nie dochodzi do przekroczenia wartości dopuszczalnych. Z ostrożności procesowej strona pozwana podnosi niedający się uniknąć błąd co do zakazu, powołując się przy tym na hipotetyczną homologację Kraftfahrtbundesamt (urzędu federalnego ds. ruchu pojazdów o napędzie silnikowym).
- 11 Czwarte postępowanie: Pojazd VW Golf 2.0 TDI wprowadzono do obrotu z wyprodukowanym przez stronę pozwaną silnikiem o zapłonie samoczynnym typu EA288. Pojazd jest wyposażony w system rozpoznawania stanowiska badawczego. Powódka nabyła pojazd z przebiegiem 61 911 km w cenie 13 980 EUR.
- 12 Powódka uważa, że wyrządzono jej szkodę w sposób umyślny i naruszający dobre obyczaje. Uznaje system rozpoznawania stanowiska badawczego za niezgodny z prawem i twierdzi, że ponadto występuje też niezgodne z prawem okno termiczne. Żąda zapłaty 11 039,09 EUR (ceny sprzedaży pomniejszonej o wyrównanie z tytułu użytkowania pojazdu w wysokości 2940,91 EUR) w zamian za wydanie i przewłaszczenie pojazdu, a tytułem ewentualnym – kwoty odszkodowania w wysokości 2097 EUR (= 15 % ceny sprzedaży).
- 13 Strona pozwana wnosi o oddalenie powództwa. Przyznaje, że oprogramowanie wykorzystuje, co prawda, system rozpoznawania stanowiska badawczego do tego, by pochłaniacz NOx z mieszanki ubogiej ulegał pełnej regeneracji przed jazdą testową, a w ramach NEDC ulegał regeneracji w dokładnie zdefiniowanych momentach. Dzięki temu proces pomiaru koncentruje się na emisjach NOx powstających podczas NEDC. Strona pozwana uważa jednak, że system rozpoznawania stanowiska badawczego jest zgodny z prawem, ponieważ dezaktywacja nie wpływa w mierzalny sposób na emisję, a w każdym razie nie

dochodzi do przekroczenia wartości dopuszczalnych przewidzianych dla emisji. Za zgodne z prawem strona pozwana uważa również okno termiczne. W tej kwestii podaje, że recyrkulacja spalin ze względu na bardzo zaawansowany system recyrkulacji spalin jest w 100 % aktywna w przedziale od -24 °C do +70 °C. Z ostrożności procesowej strona pozwana podnosi niedający się uniknąć błąd co do zakazu, powołując się przy tym na hipotetyczną homologację Kraftfahrtbundesamt (urzędu federalnego ds. ruchu pojazdów o napędzie silnikowym).

- 14 Piąte postępowanie: Pojazd VW T5 Multivan 2.0 TDI wprowadzono do obrotu z wyprodukowanym przez stronę pozwaną silnikiem o zapłonie samoczynnym typu EA189. Bezsprzecznie występuje w nim okno termiczne. W chwili wprowadzenia pojazdu do obrotu i jego nabycia przez powoda redukcja recyrkulacji spalin zaczynała się przy temperaturze +18 °C. Skutkuje to większą emisją NOx podczas eksploatacji pojazdu poza oknem termicznym. Powód, który jest uprawniony do odliczenia podatku naliczonego, nabył pojazd z przebiegiem 9350 km w cenie 41 974,79 EUR (netto).
- 15 Powód jest zdania, że okno termiczne jest niezgodne z prawem. Uważa, że strona pozwana wyrządziła mu szkodę w sposób umyślny i naruszający dobre obyczaje. Żąda zapłaty kwoty 41 974,79 EUR pomniejszonej o podlegające ustaleniu wyrównanie z tytułu użytkowania pojazdu w zamian za jego wydanie i przewłaszczenie, a tytułem ewentualnym – zapłaty 6296,22 EUR (15 % ceny sprzedaży netto).
- 16 Strona pozwana wnosi o oddalenie powództwa. Podnosi zarzut przedawnienia. Uważa, że okno termiczne stanowi zgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania, ponieważ jest niezbędne dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji pojazdu. Ponadto powołuje się na to, że od dnia 17 października 2022 r. dostępna jest dobrowolna i bezpłatna aktualizacja oprogramowania służąca rozszerzeniu okna termicznego – po zainstalowaniu tego oprogramowania recyrkulacja spalin ulega redukcji dopiero od temperatury +9,76 °C. Strona pozwana uważa, że powód, nie instalując tej aktualizacji, nie wywiązuje się ze spoczywającego na nim obowiązku minimalizacji szkody.
- 17 Z ostrożności procesowej strona pozwana podnosi niedający się uniknąć błąd co do zakazu, powołując się przy tym na hipotetyczną homologację Kraftfahrtbundesamt (urzędu federalnego ds. ruchu pojazdów o napędzie silnikowym).

Zwięzłe przedstawienie uzasadnienia odesłania prejudycjalnego

- 18 Uwagi wstępne: W postępowaniach pierwszym, drugim, trzecim i piątym w chwili nabycia pojazdu prawdopodobnie występowało zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007. W postępowaniu czwartym system rozpoznawania stanowiska

badawczego stanowi mocną poszlakę świadczącą o istnieniu zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania.

- 19 W pojazdach w postępowaniach pierwszym, drugim, trzecim i piątym recyrkulacja spalin ulega redukcji najpóźniej od momentu, kiedy temperatura otoczenia osiąga +12 °C, w związku z czym zdaniem sądu odsyłającego występuje zabronione okno termiczne, które nie jest też dopuszczalne w drodze wyjątku w świetle art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007.
- 20 Ponadto w postępowaniach tych prawdopodobnie nie jest spełnione jeszcze jedno kryterium przewidziane w art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia nr 715/2007, zgodnie z którym urządzenie ograniczające skuteczność działania nie może być aktywne przez większość roku, ponieważ w wypadku pojazdów we wspomnianych trzech postępowaniach recyrkulacja spalin ulega redukcji najpóźniej od momentu, kiedy temperatura otoczenia osiąga około +12 °C. Średnie temperatury roczne w Niemczech są natomiast niższe niż około +12 °C.
- 21 W postępowaniu czwartym kwestią sporną jest to, czy okno termiczne lub system rozpoznawania stanowiska badawczego skutkuje zwiększeniem emisji w normalnych warunkach jazdy. W postępowaniu tym występowanie zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10, art. 5 ust. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 nie jest więc pewne, nawet jeśli system rozpoznawania stanowiska badawczego stanowi w tym zakresie mocną poszlakę.
- 22 Przesłanką roszczenia odszkodowawczego w świetle § 826 BGB (kodeksu cywilnego, Niemcy; zwanego dalej „BGB”) jest umyślne działanie sprawcy szkody, które obiektywnie narusza dobre obyczaje. W przedłożonych sprawach przesłanka ta prawdopodobnie nie jest jednak spełniona.
- 23 W przedłożonych sprawach może jednak istnieć roszczenie nabywców pojazdów o odszkodowanie na podstawie § 823 ust. 2 BGB. W świetle nowego orzecznictwa Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, Niemcy) § 823 ust. 2 BGB w związku z § 6 ust. 1, § 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”) chroni interes nabywcy pojazdu polegający na braku strat majątkowych w związku z naruszeniem przez producenta przepisów prawa Unii dotyczących spalin.
- 24 W postępowaniach pierwszym, drugim, trzecim i piątym naruszenie przez stronę pozwaną przepisów prawa Unii dotyczących spalin ma miejsce w formie zabronionego okna termicznego, a w postępowaniu czwartym przemawia za nim mocna poszlaka w postaci systemu rozpoznawania stanowiska badawczego.

- 25 Kolejną przesłanką roszczenia odszkodowawczego jest to, by producent pojazdu dopuścił się w odniesieniu do urządzenia ograniczającego skuteczność działania przynajmniej niedbalstwa. Istnieje domniemanie winy producenta pojazdu. Producent może jednak zwolnić się z odpowiedzialności, jeżeli przedstawi i udowodni okoliczności, w świetle których jego zachowanie w drodze wyjątku nie wydaje się stanowić niedbalstwa. W świetle orzecznictwa Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) producent może się przy tym powołać w szczególności na niedający się uniknąć błąd co do zakazu, konkretnie przedstawiając i udowadniając ów błąd jako taki oraz fakt, że nie można go było uniknąć. Tej kwestii dotyczy pierwsze pytanie prejudycjalne.
- 26 W postępowaniu drugim roszczenie odszkodowawcze z tytułu istnienia w chwili wprowadzenia do obrotu i nabycia pojazdu urządzenia ograniczającego skuteczność działania (systemu rozpoznawania stanowiska badawczego z „układem przełączającym”) uległo prawdopodobnie przedawnieniu. Jednak po zainstalowaniu dostarczonej przez stronę pozwaną aktualizacji w postaci okna termicznego pojazd jest wyposażony w nowe zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania. Wątpliwe jest, czy właścicielowi pojazdu przysługuje roszczenie odszkodowawcze wobec producenta, jeżeli ponosi on szkodę w związku z urządzeniem ograniczającym skuteczność działania zainstalowanym wraz z aktualizacją. Stanowi to przedmiot drugiego pytania prejudycjalnego.
- 27 W świetle orzecznictwa Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) roszczenie odszkodowawcze na podstawie § 823 ust. 2 BGB w związku z § 6 ust. 1, § 27 ust. 1 EG-FGV jest skierowane na tak zwane małe odszkodowanie, a więc wypłatę kwoty pieniężnej. Nie można żądać zwrotu ceny sprzedaży w zamian za wydanie i przewłaszczenie pojazdu (tak zwanego dużego odszkodowania). Ponadto Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) nakazuje zaliczyć na poczet odszkodowania korzyści wynikające z korzystania z pojazdu, jeżeli wraz z wartością końcową przewyższają uiszczoną cenę sprzedaży pomniejszoną o kwotę odszkodowania. Tych kwestii dotyczy trzecie pytanie prejudycjalne.
- 28 W przedmiocie poszczególnych pytań prejudycjalnych: Wywód sądu odsyłającego w tej kwestii odpowiada zasadniczo wywodowi w przedmiocie pytań prejudycjalnych zawartych we wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sprawie C-666/23 (zob. pkt 25–47 streszczenia tego wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym).