

**Sprawa C-178/21**

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

**Data wpływu:**

22 marca 2021 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

Landgericht Ravensburg (Niemcy)

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

9 marca 2021 r.

**Powodowie:**

GL

DV

UK

**Pozwane:**

Volkswagen AG

Audi AG

Audi 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 leżą trzy różne stany faktyczne.
- 2 W pierwszej sprawie powód w dniu 16 września 2016 r. nabył używany pojazd w salonie samochodowym za cenę 31.800 EUR. Chodziło o Audi A5 Cabrio 2.0 TDI Quattro S line z wyprodukowanym przez pozwaną silnikiem o zapłonie samoczynnym (diesel) EA189 z normą emisji zanieczyszczeń EU5. Pojazd został wyposażony w oprogramowanie, które wykrywa stosowanie nowego europejskiego cyklu jazdy (New European Driving Cycle, NEDC) na stanowisku kontrolnym i przełącza się na tryb recyrkulacji spalin z niską emisją tlenków azotu (0046), natomiast poza stanowiskiem kontrolnym przełącza się na taki tryb recyrkulacji spalin, w którym emisja tlenków azotu jest wyższa i przekracza limity normy EU5.
- 3 W dniu 15 października 2015 r. niemiecki właściwy organ nakazał pozwanej wyeliminowanie opisanego wyżej oprogramowania. W dniu 25 listopada 2015 r. pozwana publicznie ogłosiła, że wdroży aktualizacje, dzięki którym kwestionowane oprogramowanie zostanie usunięte z odpowiednich pojazdów z silnikami EA189. Aktualizacja została zatwierdzona przez urząd i zainstalowana w pojeździe w dniu 12 lipca 2016 r., a więc jeszcze przed nabyciem pojazdu przez powoda.
- 4 Przyjmując stan pojazdu po aktualizacji, bezspornie występuje w nim tzw. okno termiczne (zmniejszenie recyrkulacji spalin w zależności od temperatury na zewnątrz), co prowadzi do większej emisji NOx (tlenków azotu). Powód twierdzi, że ograniczenie recyrkulacji spalin rozpoczyna się przy temperaturze powyżej 20 °C, podczas gdy pozwana nie wskazuje żadnego konkretnego progu temperatury.
- 5 W dniu 17 lipca 2019 r. powód sprzedał pojazd za kwotę 19.500 EUR. W pozwie powód domaga się odszkodowania w wysokości 8.172,51 EUR z tego powodu, że pozwana umyślnie i w sposób sprzeczny z dobrymi obyczajami wprowadziła powoda w błąd. Kwota ta została obliczona jako różnica pomiędzy ceną zakupu i sprzedaży (31.800 EUR - 19.500 EUR = 12.300 EU), pomniejszona o ekwiwalent za użytkowanie w wysokości 4.127,49 EUR za 31.086 km przejechanych przez powoda.

- 6 Pozwana wnosi o oddalenie powództwa. Utrzymuje ona, że okno termiczne jest niezbędne dla ochrony silnika i bezpiecznej eksploatacji pojazdu. Posiłkowo pozwana podnosi, że wprowadzenie tzw. okna termicznego nie może być kwalifikowane jako działanie sprzeczne z dobrymi obyczajami. Ponadto pozwana zarzuca, że powodowi nie przysługuje roszczenie o odszkodowanie wyłącznie z tytułu odsprzedaży, nadto przy odsprzedaży nie musiał on obniżyć ceny z powodu wyposażenia pojazdu w urządzenie ograniczające skuteczność działania. Pozwana podnosi również zarzut przedawnienia.
- 7 Również w drugiej sprawie przedmiotowy pojazd, tj. Audi Q7 Quattro S-Line Diesel z normą emisji zanieczyszczeń EU5, wyposażony był w tzw. okno termiczne, co prowadzi do zwiększonej emisji tlenków azotu. Powód nabył pojazd z przebiegiem 108.781 km na podstawie umowy sprzedaży z dnia 3 marca 2017 r. w salonie samochodowym za kwotę 30.150,42 EUR netto.
- 8 Powód twierdzi, że pojazd został wprowadzony do obrotu z niedozwolonym urządzeniem ograniczającym skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 w związku z art. 5 ust. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 oraz że pozwana umyślnie i w sposób niezgodny z dobrymi obyczajami wprowadziła powoda w błąd i wyrządziła mu szkodę. W związku z tym domaga się on odszkodowania w wysokości zapłaconej ceny nabycia pojazdu netto, tj. 30.150,42 EUR, pomniejszonej o ekwiwalent za korzystanie z pojazdu, wyliczony według uznania sądu, ale nie przekraczający kwoty 9.798,01 EUR, za jednoczesnym przeniesieniem własności i wydaniem pojazdu.
- 9 Pozwana wnosi o oddalenie powództwa. Ograniczenie recyrkulacji spalin przy niższych temperaturach na zewnątrz odpowiadało stanowi techniki w czasie wprowadzenia pojazdu do obrotu i było niezbędne dla ochrony silnika. Posiłkowo pozwana podnosi, że jej działania nie można uznać za niezgodne z dobrymi obyczajami, gdyż w żadnym razie nie wprowadziła powoda w błąd świadomie, albowiem regulacja prawna odnosząca się do przepisu ustanawiającego odstępstwo od zasady, tj. art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) rozporządzenia nr 715/2007, nie była jasna. Ponadto powód nie poniósł żadnej szkody, gdyż pojazd był przez cały czas w pełni zdalny do użytku i nie jest też dostrzegalny żaden spadek wartości.
- 10 Trzecia sprawa również dotyczy pojazdu z silnikiem o zapłonie samoczynnym (diesel) z normą emisji zanieczyszczeń EU5 (Audi A6 Avant 3.0 TDI Multitronic) i oknem termicznym. Powód nabył pojazd w dniu 8 grudnia 2015 r. za kwotę 24.580 EUR z przebiegiem 109.460 km.
- 11 Powód uważa, że został umyślnie i w sposób niezgodny z dobrymi obyczajami wprowadzony w błąd przez pozwaną i że pozwana wyrządziła mu szkodę wprowadzając do obrotu pojazd z niedozwolonym urządzeniem ograniczającym skuteczność działania, i w związku z tym domaga się odszkodowania w wysokości zapłaconej ceny nabycia brutto, tj. 24.580 EUR, przy uwzględnieniu ekwiwalentu za korzystanie z pojazdu, który obliczono na podstawie



następującego wzoru: 75% x cena nabycia x (przebieg na dzień rozprawy pomniejszony o przebieg w chwili nabycia): (ogólne zużycie pojazdu według uznania sądu, pomniejszone o przebieg w momencie nabycia), za jednoczesnym wydaniem i przeniesieniem własności pojazdu. Powód uzasadnia wyliczenie ekwiwalentu za użytkowanie w odniesieniu do 75% ceny nabycia, ponieważ cena zakupu była zawyżona z powodu wyposażenia pojazdu w urządzenie ograniczające skuteczność działania.

- 12 Pozwana wnosi o oddalenie powództwa. Zaprzecza ona spełnieniu przesłanek roszczenia o odszkodowanie używając tych samych argumentów, co w drugim postępowaniu. W odniesieniu do korzyści z użytkowania pozwana zarzuca, że powinny one zostać ustalone na podstawie ceny nabycia brutto.

### **Zwięzłe wskazanie przyczyn wystąpienia z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym**

- 13 W przedmiocie pytań od pierwszego do czwartego. Wywody sądu odsyłającego w przedmiocie pytań od pierwszego do czwartego odpowiadają zasadniczo wywodom przedstawionym w przedmiocie pytań od pierwszego do czwartego we wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sprawie C-100/21 (zob. odpowiednio pkt 12–24 streszczenia wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sprawie C-100/21).
- 14 Zdaniem sądu odsyłającego, w przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytania pierwsze i drugie lub trzecie i czwarte, każdemu z powodów potencjalnie przysługuje roszczenie odszkodowawcze na podstawie § 823 ust. 2 BGB przeciwko odpowiedniej pozwanej. Wiele przemawia za tym, że w przedstawionych postępowaniach takie roszczenie byłoby uzasadnione.
- 15 Ponadto sąd odsyłający stwierdza, że działania pozwanych należy uznać za zawinione, ponieważ przy ocenie zawinienia stosuje się obiektywny wzorzec staranności i istnieje obowiązek zasięgnięcia informacji na temat obowiązujących przepisów prawnych. W zasadzie wyłącznie zobowiązany ponosi ryzyko błędu co do stanu prawnego. Każda z pozwanych musiała się bowiem liczyć z tym, że jej opinia odnośnie od przepisów prawa regulującego zagadnienie okna termicznego była błędna. Zgodnie z orzecznictwem dłużnik co do zasady postępuje niedbale już wtedy, gdy w sposób dostrzegalny porusza się na granicy tego, co jest prawnie dopuszczalne w ten sposób, że musi on uwzględnić ocenę prawnej dopuszczalności danego zachowania, która odbiega od jego własnej oceny. Dłużnik nie może przerzucać na wierzyciela ryzyka związanego z wątpliwą sytuacją prawną. W związku z tym w sprawach rozpatrywanych w ramach niniejszego postępowania można stwierdzić niedbalstwo już wtedy, gdy po udzieleniu przez właściwy organ homologacji modelu pojazdu lub po zatwierdzeniu aktualizacji oprogramowania, okazuje się, że nie zostały spełnione niezbędne ku temu wymogi prawne.

- 16 W przedmiocie pytań piątego i szóstego: Jeżeli przyjmie się co do zasady odpowiedzialność pozwanych, to w drugiej i trzeciej sprawie powstaje pytanie, czy i w jakim zakresie uzyskana przez danego powoda korzyść z użytkowania pojazdu powinna zostać zaliczona na poczet roszczenia odszkodowawczego. Wywody dotyczące pytań piątego i szóstego odpowiadają wywodom przedstawionym w odniesieniu do pytań piątego i szóstego we wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sprawie C-100/21 (zob. odpowiednio pkt 25–28 streszczenia wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sprawie C-100/21).
- 17 W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie piąte, powodowie w drugiej i trzeciej sprawie nie musieliby zaliczać żadnych korzyści z użytkowania. W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie szóste, należałoby określić lub oszacować obniżenie wartości pojazdów wynikające z ich wyposażenia w urządzenia ograniczające skuteczność działania i odliczyć ją od wartości sprzedaży. Podlegająca zaliczeniu korzyść z użytkowania wyliczona na podstawie przejechanych kilometrów musiałaby wtedy odnosić się do tak obliczonej wartości.
- 18 W przedmiocie pytania siódmego: Pytanie to, podobnie jak pytanie siódme we wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sprawie C-100/21, dotyczy właściwości jednoosobowego składu sędziowskiego do występowania do Trybunału Sprawiedliwości z pytaniami prejudycjalnymi (zob. w tym przedmiocie również pkt 30–36 streszczenia wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sprawie C-100/21).
- 19 Sąd odsyłający zwraca uwagę, że zgodnie z § 348 ust. 3 pkt 2 ZPO, jeżeli sprawa ma zasadnicze znaczenie, to właściwy pierwotnie w postępowaniu główny sędzia orzekający w składzie jednoosobowym, jest zobowiązany do przekazania sprawy izbie, która następnie musi zdecydować, czy przejmuje sprawę. W orzecznictwie krajowym i krajowej doktrynie prawniczej przeważa pogląd, że sprawa ma zasadnicze znaczenie, jeżeli wchodzi w grę złożenie do Trybunału Sprawiedliwości wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym zgodnie z art. 267 TFUE. Okoliczność ta nie zależy od uznania sędziego orzekającego w składzie jednoosobowym. W orzecznictwie i literaturze naruszenie § 348 ust. 3 ZPO kwalifikowane jest jako naruszenie konstytucyjnego nakazu poddania sprawy pod rozpoznanie przez właściwy sąd ustanowiony na mocy ustawy, wynikającego z art. 101 ust. 1 zdanie drugie GG. Przyjmując ten pogląd należałoby dojść do wniosku, że w niniejszej sprawie jednoosobowy skład sędziowski orzekający w tym postępowaniu nie jest właściwym sądem ustanowionym na mocy ustawy.
- 20 Z uwagi na to, że sąd odsyłający wyraża pogląd, iż z kolei na gruncie prawa Unii nie ma wątpliwości co do tego, że właściwy jednoosobowy skład sędziowski ma prawo do wystąpienia z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, to sąd ten uważa za konieczne ustalenie przez Trybunał

Sprawiedliwości pierwszeństwa art. 267 ust. 2 TFUE przed § 348 ust. 3 pkt 2 ZPO.

- 21 Omawiane pytanie prejudycjalne jest bowiem istotne także dla rozstrzygnięcia szeregu innych postępowań zawisłych przed jednoosobowymi składami sędziowskimi, w których właściciele pojazdów dochodzą od producenta odszkodowania z powodu wyposażenia tych pojazdów w urządzenia ograniczające skuteczność działania. Gdyby w tych sprawach jednoosobowy skład sędziowski, zanim doszłoby do złożenia wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, musiał za każdym razem przekazać postępowanie izbie na podstawie § 348 ust. 3 pkt 2 ZPO w celu umożliwienia podjęcia decyzji o ewentualnym przejęciu tego postępowania przez izbę, to mogłoby to doprowadzić nawet do sytuacji, w której wniosek do Trybunału Sprawiedliwości nigdy nie zostałby złożony, ponieważ izba mogłaby ze względów celowościowych powstrzymać się od złożenia wniosku do Trybunału. Izba mogłaby przykładowo odstąpić od złożenia wniosku z tego powodu, że ostatecznie Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości, Niemcy) jest już zobowiązany do jego złożenia na podstawie art. 267 ust. 3 TFUE.
- 22 Wreszcie sąd odsyłający wskazuje, że wszystkie przedłożone pytania są niemal słowo w słowo zbieżne z pytaniami prejudycjalnymi przedłożonymi w sprawie C-100/21. Ponadto pytanie pierwsze przedłożone we wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sprawie C-276/20 pokrywa się częściowo z przedłożonymi w niniejszym wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym pytaniami piątym i szóstym, co mogłoby ewentualnie skutkować połączeniem tych spraw i ich wspólnym rozpoznaniem. Wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sprawach C-663/19 i C-138/20, które miały za przedmiot podobne pytania prejudycjalne, zostały wykreślone z rejestru Trybunału Sprawiedliwości ze względu na ich załatwienie.