

**Sprawa C-666/23**

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

**Data wpływu:**

9 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:**

EL

CM

BT

JF

DS

**Strona pozwana:**

Volkswagen AG

---

**Przedmiot postępowania głównego**

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 – Pojazd z silnikiem o zapłonie samoczynnym – Recykulacja 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 właścicielowi pojazdu odszkodowanie, jeżeli właściciel ten ponosi szkodę w wyniku zainstalowanego wraz z aktualizacją oprogramowania zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007?

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 przewyższającą 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: Strona pozwana wprowadziła do obrotu VW T6 Multivan Comfortline 2.0 TDI z silnikiem o zapłonie samoczynnym typu EA288. W tym pojeździe recyrkulacja spalin poza tak zwanym oknem termicznym ulega redukcji w zależności od spadających temperatur na zewnątrz. Skutkuje to większą emisją NOx (= tlenku azotu) przy eksploatacji pojazdu poza oknem termicznym. Powód nabył samochód od strony pozwanej za 45 944,39 EUR. Zapłacił 15 000 EUR tytułem zaliczki, a pozostałą część kwoty sfinansował kredytem. Samochód ten został już przez powoda sprzedany.
- 3 Powód uważa, że wyrządzono mu szkodę w sposób umyślny i naruszający dobre obyczaje. Uznaje okno termiczne za zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania i twierdzi, że redukcja recyrkulacji spalin rozpoczyna się przy temperaturze +20 °C. Żąda zapłaty 8709,30 EUR (ceny sprzedaży

w wysokości 45 944,39 EUR pomniejszonej o korzyść z użytkowania pojazdu w wysokości 10 245,60 EUR za przejechane 66 900 km i przychód ze sprzedaży w wysokości 31 000 EUR oraz powiększonej o koszty finansowania w wysokości 4010,51 EUR), a tytułem ewentualnym – zapłaty 6891,66 EUR (= 15 % ceny sprzedaży).

- 4 Strona pozwana wnosi o oddalenie powództwa. Wobec roszczeń wynikających z umowy podnosi zarzut przedawnienia. W przedmiocie okna termicznego twierdzi, że stopniowa redukcja recyrkulacji spalin następuje od momentu, kiedy temperatura otoczenia osiąga około +12 °C. Uważa, że okno termiczne jest zgodne z prawem, ponieważ jest 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, Niemcy).
- 5 Drugie postępowanie: 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 9350 km w cenie 49 950 EUR. W chwili nabycia pojazdu przez powoda bezspornie działał w nim system rozpoznawania stanowiska badawczego, który usunięto jednak w dniu 10 października 2017 r. w ramach aktualizacji oprogramowania. Ponadto bezsporne jest, że w pojeździe działało (i działa) okno termiczne. Skutkuje ono większą emisją NOx w trakcie eksploatacji pojazdu poza oknem termicznym.
- 6 Powód uważa, że wyrządzono mu szkodę w sposób umyślny i naruszający dobre obyczaje w związku z montażem zabronionych urządzeń ograniczających skuteczność działania. Żąda zapłaty w wysokości 8938 EUR (= 20 % ceny sprzedaży brutto), a tytułem ewentualnym kwoty odszkodowania uzależnionej od uznania sądu, jednak nie mniejszej niż 6703,50 EUR (= 15 % ceny sprzedaży).
- 7 Strona pozwana przyznaje, że zainstalowany pierwotnie system rozpoznawania stanowiska badawczego był wykorzystywany przez oprogramowanie po to, by poza NEDC zredukować współczynnik recyrkulacji spalin w chwili, gdy temperatura pracy osiąga 200 °C. Od chwili osiągnięcia tej temperatury pracy układ SCR przyczynia się jednak istotnie do redukcji NOx, w związku z czym i tak nie dochodzi do przekroczenia wartości dopuszczalnych. W kwestii okna termicznego strona pozwana twierdzi, że redukcja ma miejsce przy temperaturze otoczenia wynoszącej mniej niż „około +12 °C”. Uważa, że okno termiczne jest zgodne z prawem, ponieważ jest 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: Stan faktyczny będący przedmiotem trzeciego postępowania zasadniczo odpowiada stanowi faktycznemu będącemu przedmiotem drugiego postępowania.
- 9 Czwarte postępowanie: Pojazd VW Golf 2.0 TDI wprowadzono do obrotu z wyprodukowanym przez stronę pozwaną silnikiem o zapłonie samoczynnym typu EA288. W pojeździe tym bezspornie działa system rozpoznawania stanowiska badawczego. Powódka nabyła pojazd z przebiegiem 107 000 km w cenie 10 000 EUR.
- 10 Powódka uważa, że strona pozwana wyrządziła jej szkodę w sposób umyślny i naruszający dobre obyczaje. Twierdzi, że sposób działania systemu rozpoznawania stanowiska badawczego jest niezgodny z prawem, a ponadto w pojeździe działa zabronione okno termiczne. Żąda zapłaty 9258,60 EUR (ceny sprzedaży w wysokości 10 000 EUR pomniejszonej o wyrównanie z tytułu użytkowania w wysokości 741,50 EUR, odpowiadające przejechanym w chwili wniesienia powództwa 14 309 km) w zamian za wydanie i przewłaszczenie pojazdu, a tytułem ewentualnym – kwoty odszkodowania w wysokości 1500 EUR (= 15 % ceny sprzedaży).
- 11 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. Ponadto temperatura pochłaniacza NOx z mieszanki ubogiej w NEDC zostaje podwyższona bezpośrednio przed jego pierwszą regeneracją. Wszystko to nie ma jednak żadnego mierzalnego wpływu na emisje NOx. Nawet gdyby emisje NOx bez tych funkcji były podwyższone, nie przekroczone by wartości dopuszczalnych. Strona pozwana uważa, że okno termiczne jest zgodne z prawem. Twierdzi w tej kwestii, 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 podnosi niedający się uniknąć błąd co do zakazu, powołując się przy tym na hipotetyczną homologację Kraftfahrtbundesamt (urzędu federalnego ds. ruchu pojazdów o napędzie silnikowym).
- 12 Piąte postępowanie: Pojazd VW Sharan 2.0 TDI wprowadzono do obrotu z wyprodukowanym przez stronę pozwaną silnikiem o zapłonie samoczynnym typu EA189. Silnik 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. Powód nabył pojazd z przebiegiem 14 915 km w cenie 32 000 EUR. Opracowaną przez stronę pozwaną i zatwierdzoną przez Kraftfahrtbundesamt (urząd federalny ds. ruchu pojazdów o napędzie silnikowym) aktualizację

oprogramowania wgrano w pojeździe w dniu 7 marca 2017 r. Wraz z aktualizacją zainstalowano w pojeździe okno termiczne. W toku eksploatacji pojazdu skutkuje ono większą emisją NOx poza oknem termicznym.

- 13 Powód uważa, że strona pozwana wyrządziła mu szkodę w sposób umyślny i naruszający dobre obyczaje. Żąda zapłaty kwoty odszkodowania zależnej od uznania sądu, jednak nie mniejszej niż 4800 EUR (=15 % ceny sprzedaży), a także stwierdzenia, że strona pozwana jest zobowiązana wyrównać mu szkody powstające w związku z montażem sterowanego za pomocą temperatury urządzenia ograniczającego skuteczność działania.
- 14 Strona pozwana wnosi o oddalenie powództwa. Z ostrożności procesowej podnosi zarzut przedawnienia. W kwestii okna termicznego twierdzi, że recyrkulacja spalin ulega redukcji dopiero poniżej +10 °C. Jest to konieczne dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji pojazdu. Strona pozwana wskazuje ponadto, że w wyroku Trybunału z dnia 14 lipca 2022 r., GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570) założono, co prawda, że w pojazdach strony pozwanej z identycznym oknem termicznym (po aktualizacji sterownika silnika typu EA189) zakres „temperatur zewnętrznych” okna termicznego wynosi od +15 °C do +33 °C. Zdaniem strony pozwanej wynika to jednak z wiążących ustaleń faktycznych sądów odsyłających, które nie odpowiadają rzeczywistym okolicznościom. 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**

- 15 Uwagi wstępne: W postępowaniach pierwszym, drugim i trzecim w chwili nabycia pojazdu prawdopodobnie występowało zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007. W postępowaniu piątym zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania zainstalowano wraz z aktualizacją. W postępowaniu czwartym system rozpoznawania stanowiska badawczego stanowi mocną poszlakę świadczącą o istnieniu zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania.
- 16 W pojazdach w postępowaniach pierwszym, drugim, trzecim i piątym recyrkulacja spalin ulega redukcji najpóźniej od momentu, kiedy temperatura otoczenia osiąga +10 °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.
- 17 Ponadto w postępowaniach pierwszym, drugim i trzecim 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.

- 18 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.
- 19 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.
- 20 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.
- 21 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.
- 22 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 błąd co do zakazu jako taki oraz fakt, że nie można go było uniknąć. Tej kwestii dotyczy pierwsze pytanie prejudycjalne.

- 23 W postępowaniu piątym 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 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.
- 24 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 *male* 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.
- 25 W przedmiocie poszczególnych pytań prejudycjalnych: W przedmiocie pytania pierwszego: Wyłączenie odpowiedzialności ze względu na błąd co do zakazu wchodzi w grę jedynie w rzadkich wyjątkowych sytuacjach. Niewiedza nie zwalnia z odpowiedzialności. Również nieprawidłowa prognoza co do tego, co sąd w potencjalnym procesie w przedmiocie odpowiedzialności cywilnej oceni jako niedbalstwo, nie uzasadnia błędu co do zakazu, który zwalniałby z odpowiedzialności. Sprawca szkody zawsze musi liczyć się z tym, że sąd uzna podjęte przez niego działania w zakresie należytej staranności za niewystarczające. Niedający się uniknąć błąd co do zakazu występuje jedynie wtedy, kiedy rozsądny człowiek nie mógł liczyć się z tym, że jego zachowanie mogłoby w przyszłości zostać ocenione przez sąd jako naruszające obowiązki.
- 26 Błąd producenta dotyczący konkretnie urządzenia ograniczającego skuteczność działania ma być w świetle orzecznictwa Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) nie do uniknięcia, jeżeli producent pojazdu przedkłada rzeczywistą homologację typu WE dla wykorzystanego zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania w zakresie wszystkich istotnych szczegółów zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007. Błąd ma być jednak nie do uniknięcia również wtedy, kiedy wiadomo, że nietrafne stanowisko prawne producenta w przedmiocie występowania zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania w razie zwrócenia się z hipotetycznym pytaniem zostałoby potwierdzone przez organ odpowiedzialny za homologację typu WE lub za czynności następcze [w Niemczech Kraftfahrtbundesamt (urząd federalny ds. ruchu pojazdów o napędzie silnikowym)], a więc w wypadku hipotetycznej homologacji.



- 27 Zgodność tego krajowego orzecznictwa z prawem Unii wzbudza wątpliwości, ponieważ zakaz stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania jest uregulowany w prawie Unii. W prawie Unii przewidziano także prawo nabywcy pojazdu do odpowiedniego odszkodowania z powodu nabycia pojazdu wyposażonego w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania [wyrok z dnia 21 marca 2023 r., Mercedes-Benz Group (Odpowiedzialność producentów pojazdów wyposażonych w urządzenia ograniczające skuteczność działania) (C-100/21, EU:C:2023:229, pkt 91)]. Państwa członkowskie regulują jedynie tryby uzyskiwania takiego odszkodowania przez kupujących.
- 28 Nasuwa się zatem pytanie, jakie wymogi prawo Unii przewiduje w zakresie podmiotowych przesłanek roszczenia odszkodowawczego nabywcy pojazdu wobec jego producenta z tytułu naruszenia art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1, art. 46 dyrektywy 2007/46; art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007.
- 29 Wątpliwości wzbudza najpierw to, czy w niniejszym obszarze odpowiedzialności deliktowej producenta pojazdu wina jest w ogóle istotna (pytanie prejudycjalne 1. a). W różnych obszarach prawa Unii Trybunał wypowiadał się już na temat wymogu winy przy odpowiedzialności pozaumownej [zob. wyroki: z dnia 8 listopada 1990 r., Dekker (C-177/88, EU:C:1990:383, pkt 22–25); z dnia 30 września 2010 r., Strabag i in. (C-314/09, EU:C:2010:567, pkt 39 i nast.); z dnia 9 grudnia 2010 r., Combinatie Spijker Infrabouw-De Jonge Konstruktie i in. (C-568/08, EU:C:2010:751, pkt 86 i nast.); z dnia 18 czerwca 2013 r., Schenker & Co. i in. (C-681/11, EU:C:2013:404, pkt 35)].
- 30 Ponieważ w przedłożonych postępowaniach chodzi jedynie o odpowiedzialność cywilnoprawną producenta pojazdu, wiele przemawia za tym, że wina nie ma znaczenia. Jeżeli przesłanką roszczenia odszkodowawczego wobec producenta pojazdu w wypadku naruszenia art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1, art. 46 dyrektywy 2007/46, art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 byłaby wina, trzeba by odpowiedzieć na pytanie, czy brak możliwości uniknięcia błędu co do zakazu można wywodzić z informacji lub homologacji udzielonej przez organ odpowiedzialny za homologację typu WE lub za czynności następcze (pytanie prejudycjalne 1. b). Gdyby w tym zakresie zastosować zasady wynikające z wyroku z dnia 18 czerwca 2013 r., Schenker & Co. i in. (C-681/11, EU:C:2013:404), homologacja lub informacja udzielona przez organ odpowiedzialny za homologację typu WE lub za czynności następcze nie miałyby znaczenia. Producent musiałby liczyć się z tym, że Trybunał pod względem prawnym oceni zgodność z prawem urządzenia ograniczającego skuteczność działania w świetle art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 inaczej niż właściwy organ.
- 31 Nawet jeśli homologacja udzielona przez organ odpowiedzialny za homologację typu WE lub za czynności następcze miałyby rodzić po stronie producenta pojazdu uzasadnione oczekiwania, że organ ten nie podejmie przeciwko niemu żadnych działań, wątpliwe jest to, czy producent może powołać się na te uzasadnione oczekiwania również wobec nabywców pojazdów. Poza tym zasada

skuteczności przemawia za tym, że producent nie cieszy się ochroną uzasadnionych oczekiwań w stosunkach z nabywcą. W przeciwnym razie naruszenie prawa Unii przez producenta pozostawałoby wolne od sankcji, gdyby opierało się na niewłaściwej ocenie dokonanej przez właściwy organ. Byłoby to niezgodne z wymogiem, zgodnie z którym sankcje w wypadku nieprzestrzegania przepisów dyrektywy muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające [wyrok z dnia 21 marca 2023 r., Mercedes-Benz Group (Odpowiedzialność producentów pojazdów wyposażonych w urządzenia ograniczające skuteczność działania) (C-100/21, EU:C:2023:229, pkt 85, 88)].

- 32 Jeżeli homologacja lub informacja udzielona przez organ odpowiedzialny za homologację typu WE lub za czynności następcze miałyby rodzić po stronie producenta samochodu uzasadnione oczekiwania co do tego, że działa zgodnie z prawem, nasuwa się pytanie, czy taki skutek wywołuje również hipotetyczna homologacja (pytanie prejudycjalne 1. c). W sprawie Schenker Trybunał orzekł, że nie może powoływać się na naruszenie zasady ochrony uzasadnionych oczekiwań ten, komu odpowiedni organ administracji nie udzielił precyzyjnych zapewnień [wyrok z dnia 18 czerwca 2013 r., Schenker & Co. i in. (C-681/11, EU:C:2013:404, pkt 41)]. Ponadto rzecznik generalna J. Kokott wskazała w tej sprawie jako minimalny warunek wymagającego ochrony zaufania między innymi to, że rozstrzygnięcie organu lub sądu musi zostać wydane dokładnie w przedmiocie tych kwestii faktycznych i prawnych, ze względu na które dane przedsiębiorstwo powołuje się na wyłączający winę błąd co do zakazu, oraz że można powoływać wyłącznie te wypowiedzi organu lub sądu, które są wyraźnie zawarte w danym rozstrzygnięciu, nie zaś inne wnioski, które można ewentualnie implicite z niego wyciągnąć [opinia rzecznik generalnej J. Kokott w sprawie Schenker i in. (C-681/11, EU:C:2013:126, pkt 91)]. W wypadku hipotetycznej – a więc zakładanej hipotetycznie na wypadek zwrócenia się z zapytaniem – homologacji lub informacji warunek ten nie byłby spełniony, ponieważ w takiej sytuacji nie ma właśnie wyraźnych i precyzyjnych wypowiedzi organu na temat konkretnego stanu faktycznego.
- 33 Przeciwno uwzględnieniu hipotetycznej homologacji przemawia ponadto zasada skuteczności. Jeżeli państwo członkowskie uznawałoby w ten sposób, że producenci pojazdów byli w niedającym się uniknąć błędzie co do zakazu, odnośne osoby, które poniosły szkodę, nie otrzymałyby odszkodowania. Nie zagwarantowano by wówczas odpowiedniości kwot odszkodowania, a także odstraszającego skutku sankcji w wypadku naruszeń, co Trybunał uznał za niezbędne.
- 34 Pytania prejudycjalne od 1. a) do 1. c) mają znaczenie dla rozstrzygnięcia we wszystkich przedłożonych sprawach. W wypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej na jedno z nich hipotetyczna homologacja udzielona przez Kraftfahrtbundesamt (urząd federalny ds. ruchu pojazdów o napędzie silnikowym) nie miałaby znaczenia dla podlegających ocenie cywilnoprawnych roszczeń odszkodowawczych nabywcy pojazdu wobec producenta.

- 35 W przedmiocie pytania drugiego: Pytanie to dotyczy wyłącznie postępowania piątego. W wypadku udzielenia na nie odpowiedzi twierdzącej powód co do zasady może dochodzić odszkodowania.
- 36 Wątpliwości budzi to, czy producent pojazdu, który dostarczył aktualizację oprogramowania z zabronionym urządzeniem ograniczającym skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, ma wypłacić właścicielowi pojazdu odszkodowanie, jeżeli ten poniósł szkodę w związku z zainstalowanym wraz z aktualizacją zabronionym urządzeniem ograniczającym skuteczność działania.
- 37 W prawie krajowym nie uznaje się w tym zakresie naruszenia przepisu prawa chroniącego osobę trzecią, ponieważ naruszenie to polega na wydaniu przez producenta pojazdu nieprawidłowego świadectwa zgodności. Wraz z aktualizacją nie wydaje się jednak nowego świadectwa zgodności. Aktualizacja nie nadaje się zatem jako moment, do którego można nawiązać przy dochodzeniu odpowiedzialności odszkodowawczej producenta pojazdu na podstawie § 823 ust. 2 BGB w związku z § 6 ust. 1, § 27 ust. 1 EG-FGV. Ponadto podnosi się argument, zgodnie z którym szkoda uzasadniająca odpowiedzialność powstaje w chwili zawarcia niechcianej umowy sprzedaży. Późniejsze czynności takie jak aktualizacja nie mogą już być przyczyną decyzji o zakupie.
- 38 Prawo Unii mogłoby jednak wymagać, by właścicielowi pojazdu przysługiwało w takim wypadku roszczenie odszkodowawcze. Przemawia za tym to, że producent poprzez dostawę i instalację aktualizacji tworzy stan niezgodny z prawem, który stoi w sprzeczności ze świadectwem zgodności. Tak samo jak w wypadku wprowadzenia do obrotu pojazdu wyposażonego w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania przy aktualizacji z zabronionym urządzeniem ograniczającym skuteczność działania istnieje zagrożenie, że właściwy organ zakaze eksploatacji. Zachowaniem rodzącym odpowiedzialność, które można zarzucić producentowi, jest zdaniem sądu odsyłającego dostawa i instalacja zabronionego okna termicznego. Tam należy upatrywać istotnego punktu odniesienia w ramach odpowiedzialności producenta pojazdu, nie zaś w wydaniu nieprawdziwego świadectwa zgodności czy też następującej po nim decyzji o zakupie. Nieprawdziwość świadectwa zgodności stanowi jedynie konieczny skutek zainstalowania zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania, a kolejnym ewentualnym skutkiem jest decyzja o zakupie podejmowana przez nabywcę w zaufaniu do prawdziwości świadectwa zgodności.
- 39 Fakt, że w chwili aktualizacji nie wydaje się nowego świadectwa zgodności, nie może być istotny. Wydając świadectwo zgodności, w myśl § 3 ust. 6 EG-FGV w związku z art. 3 pkt 36 dyrektywy 2007/46 producent zaświadcza, że dany pojazd z serii typu, dla którego udzielono homologacji na podstawie tej dyrektywy, w chwili produkcji jest zgodny z wszelkimi aktami prawnymi. Świadectwo zgodności obowiązuje przez cały okres eksploatacji pojazdu. Jeżeli producent następnie zmienia stan pojazdu w sposób niezgodny z prawem, świadectwo to siłą rzeczy staje się nieprawdziwe.

- 40 W przedmiocie pytania trzeciego: W wypadku jedynie nieumyślnego wyrządzenia szkody Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) zaprzecza, by nabywcy przysługiwało wobec producenta roszczenie o zwrot ceny sprzedaży w zamian za wydanie pojazdu (tak zwane *duże* odszkodowanie), ponieważ prawo kupującego do ekonomicznego samostanowienia podlega ochronie jedynie w wypadku wyrządzenia szkody w sposób naruszający dobre obyczaje, nie zaś w wypadku jedynie nieumyślnego wyrządzenia szkody. Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) uważa, że chroniony w prawie Unii interes nabywcy polega na braku strat majątkowych w rozumieniu hipotezy zakładającej porównanie stanu majątku przed powstaniem szkody i po nim, przyznając nabywcy zgodnie z § 823 ust. 2 BGB w związku z § 6 ust. 1, § 27 ust. 1 EG-FGV jedynie roszczenie o tak zwane *małe* odszkodowanie, a więc jedynie roszczenie pieniężne.
- 41 Według Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) sędzia ustalający stan faktyczny powinien w ramach swobodnego uznania oszacować wysokość szkody stanowiącej wynikającą z niej różnicę w majątku poszkodowanego przed jej powstaniem i po przy uwzględnieniu wszelkich okoliczności. Należy przy tym pamiętać, że oszacowana szkoda ze względu na obowiązującą w prawie Unii zasadę skuteczności musi stanowić przynajmniej 5 % uiszczonyj ceny sprzedaży, ale ze względu na zasadę proporcjonalności nie może też przekraczać 15 % uiszczonyj ceny sprzedaży. Jako elementy zmniejszające szkodę należy uwzględnić korzyści z użytkowania pojazdu i wartość końcową pojazdu w zakresie, w jakim przekraczają wartość pojazdu w chwili zawarcia umowy sprzedaży (uiszczoną cenę sprzedaży pomniejszoną o kwotę odszkodowania). Zdaniem Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) jest to zgodne z prawem Unii przy uwzględnieniu nakazu zapewnienia skutecznych i odstraszających sankcji.
- 42 Wątpliwości budzi jednak to, czy zaliczenie korzyści z użytkowania pojazdu na poczet kwoty odszkodowania jest zgodne z prawem Unii. Jeżeli nabywca, który poniósł szkodę, musiałby zgodnie ze stanowiskiem Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) pomniejszyć swoje roszczenie o małe odszkodowanie o korzyści z użytkowania pojazdu, otrzymane przez niego odszkodowanie byłoby tym mniejsze, im większa byłaby intensywność użytkowania pojazdu. Nie widać ku temu żadnego rzeczowego uzasadnienia. Korzystanie z własnego pojazdu nie stanowi wzbogacenia. Zmniejszanie szkody ze względu na intensywność użytkowania wydaje się zatem arbitralne.
- 43 Prawo Unii wymaga, co prawda, by nabywca zaliczył przejechane kilometry, jeżeli dochodzi tak zwanego dużego odszkodowania, a więc roszczenia o zwrot ceny sprzedaży w zamian za wydanie pojazdu. Rzecznik generalny A. Rantos uważa w tej sytuacji za niezbędne zaliczenie korzyści uzyskanych z rzeczywistego użytkowania tego pojazdu na poczet zwrotu ceny sprzedaży, ponieważ ochrona praw zagwarantowanych przez dyrektywę 2007/46 nie może powodować bezpodstawnego wzbogacenia [opinia rzecznika generalnego A. Rantosa w sprawie Mercedes-Benz Group (Odpowiedzialność producentów pojazdów

wyposażonych w urządzenia ograniczające skuteczność działania) (C-100/21, EU:C:2022:42061, pkt 61 i nast.)].

- 44 Zdaniem sądu odsyłającego nie może to jednak obowiązywać, jeżeli nabywca dochodzi jedynie małego odszkodowania. W takim wypadku pojazd pozostaje bowiem jego własnością. Korzysta on z pojazdu na własny rachunek, to jego pojazd traci na wartości. W żadnym razie się więc nie wzbogaca, korzystając z pojazdu. Zaliczenie korzyści z użytkowania pojazdu na poczet małego odszkodowania prawdopodobnie prowadziłoby też do nieodpowiednich wyników, a tym samym naruszałoby zasadę skuteczności. Rzecznik generalny A. Rantos podkreśla, że zaliczenie nie może prowadzić do tego, że nabywca ostatecznie nie uzyskuje żadnego odszkodowania za poniesioną szkodę (nr 62). Właśnie to miałyby jednak miejsce przy zastosowaniu metody zaliczenia wskazanej przez Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości), jeżeli nabywca do momentu wydania przez sąd rozstrzygnięcia intensywnie używał pojazdu.
- 45 Ponadto ryczałtowe ograniczenie szkody stanowiącej wynikającą z niej różnicę w majątku poszkodowanego przed jej powstaniem i po do kwoty odpowiadającej maksymalnie 15 % ceny sprzedaży w świetle orzecznictwa Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) jest prawdopodobnie niezgodne z prawem Unii, ponieważ narusza zasadę skuteczności – wynikające z zainstalowanego urządzenia ograniczającego skuteczność działania zmniejszenie wartości pojazdów często będzie bowiem przekraczać 15 % ceny sprzedaży. Ustanowiony przez Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) schematyczny górny limit w wysokości 15 % nie pozwala jednak sądom krajowym tego uwzględnić. Poza tym należy wziąć pod uwagę, że zgodnie ze stanowiskiem Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) kupujący może jedynie żądać finansowego wyrównania szkody, ale musi zatrzymać pojazd. Jeżeli to roszczenie pieniężne ogranicza się potem jeszcze do kwoty odpowiadającej 15 % ceny sprzedaży, nie można w wystarczający sposób uwzględnić interesu nabywców pojazdów w zakresie odpowiedniego odszkodowania.
- 46 W wypadku udzielenia na pytanie prejudycjalne 3. a) odpowiedzi przeczącej korzyści z użytkowania pojazdu, w zakresie, w jakim przekraczają wartość pojazdu w chwili zawarcia umowy sprzedaży (cenę sprzedaży pomniejszoną o kwotę odszkodowania), nie podlegałyby w przedłożonych postępowaniach zaliczeniu. Intensywność użytkowania pojazdu i wartość końcowa nie miałyby znaczenia.
- 47 W wypadku udzielenia na pytanie prejudycjalne 3. b) odpowiedzi przeczącej w postępowaniach drugim i czwartym, w których kwotę odszkodowania pozostawia się uznaniu sądu, można by przyznać jako odszkodowanie również kwoty wyższe niż 15 % ceny sprzedaży. W postępowaniu pierwszym, oprócz zawnioskowanej kwoty odszkodowania w wysokości 15 % ceny sprzedaży, można by też uznać koszty finansowania jako dodatkową pozycję na liście szkód, ponieważ koszty finansowania co do zasady mogą podlegać zwrotowi.