

Sprawa C-251/23

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

Data wpływu:

19 kwietnia 2023 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Duisburg (Niemcy)

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

5 kwietnia 2023 r.

Strona powodowa:

OB

Strona pozwana:

Mercedes-Benz Group AG

Przedmiot postępowania głównego

Wykładnia rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w odniesieniu do niezgodnych z prawem urządzeń ograniczających skuteczność działania oraz manipulacji badań laboratoryjnych w wypadku samochodów osobowych z silnikiem o zapłonie samoczynnym

Przedmiot i podstawa prawna odesłania prejudycjalnego

Wykładnia prawa Unii, art. 267 TFUE, w szczególności

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. 1–16) (zwane dalej „rozporządzeniem nr 715/2007”)

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) (zwana dalej „dyrektywą 2007/46”)

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady 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. 2008, L 199, s. 1) (zwane dalej „rozporządzeniem nr 692/2008”)

Dyrektywa Rady nr 80/1268/EWG z dnia 16 grudnia 1980 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do zużycia paliwa w pojazdach silnikowych (Dz.U. 190, L 375, s. 36) (zwana dalej „dyrektywą 80/1268/EWG”)

Dyrektywa Komisji 1999/100/WE z dnia 15 grudnia 1999 r. dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 80/1268/EWG odnoszącą się do emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa w pojazdach silnikowych (Dz.U. 1999, L 334, s. 36) (zwana dalej „dyrektywą 1999/100/WE”)

Pytania prejudycjalne

Zgodnie z art. 267 TFUE sprawę należy skierować do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (zwanego dalej „Trybunałem”) wraz z wnioskiem o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania prejudycjalne, przy czym pytania od drugiego do piątego wymagają odpowiedzi wyłącznie w wypadku udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi przeczącej:

1. Czy samochód osobowy z silnikiem o zapłonie samoczynnym, do którego zastosowanie znajduje norma emisji „Euro 5”, niezależnie od tego, czy w jego układzie sterowania zainstalowane jest urządzenie, które pod względem pojęciowym należy zaklasyfikować jako urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, jest niezgodny z przepisami prawa Unii, jeżeli ze względu na rodzaj jego konstrukcji i sposób sterowania zainstalowanymi w nim funkcjami z góry wiadomo, że po rozgrzaniu silnika emituje on w „miksie” ponad 180 mg tlenków azotu na kilometr nawet wtedy, kiedy w tym stanie poddany jest przebiegowi badawczemu zgodnie z procedurą NEDC?

2. Czy element konstrukcyjny pojazdu mierzący temperaturę, prędkość pojazdu, prędkość obrotową silnika, przełożenie skrzyni biegów, podciśnienie w kolektorze lub wszelkie inne parametry, aby w zależności od wyniku pomiaru zmieniać parametry procesu spalania w silniku, może zmniejszać skuteczność

działania urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, a w związku z tym stanowić urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 również wtedy, gdy zmiana parametrów procesu spalania spowodowana wynikiem pomiaru dokonanego przez element konstrukcyjny z jednej strony zwiększa wprawdzie emisję określonej szkodliwej substancji, na przykład tlenków azotu, ale z drugiej strony jednocześnie zmniejsza emisję jednej lub większej liczby innych szkodliwych substancji, na przykład cząstek stałych, węglowodorów, tlenku węgla lub dwutlenku węgla?

3. W wypadku udzielenia na pytanie drugie odpowiedzi twierdzącej: Jakie przesłanki muszą być spełnione, aby element konstrukcyjny stanowił w takim wypadku urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007?

4. W wypadku udzielenia na pytanie drugie odpowiedzi twierdzącej: Czy przepisy prawa krajowego, które nakładają w pełnym zakresie na nabywcę pojazdu obowiązek udowodnienia istnienia urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, przy czym producent pojazdu nie musi udostępniać w postępowaniu dowodowym żadnych informacji na ten temat, są sprzeczne ze wspomnianymi w wyroku Trybunału z dnia 21 marca 2023 r., Mercedes-Benz Group (Odpowiedzialność producentów pojazdów z urządzeniami ograniczającymi skuteczność działania) (C-100/21, EU:C:2023:229) art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy 2007/46 w zakresie, w jakim wynika z nich, że nabywcy pojazdu – na wypadek, gdyby było w nim zainstalowane niezgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania – musi przysługiwać prawo do odszkodowania ze strony producenta tego pojazdu (zob. pkt 91 i 93 wskazanego wyroku)?

5. W wypadku udzielenia na pytanie czwarte odpowiedzi twierdzącej: Jaki rozkład ciężaru dowodu prawo Unii przewiduje w sporze między nabywcą pojazdu a jego producentem w przedmiocie prawa nabywcy do odszkodowania ze strony producenta w związku z istnieniem urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007? Czy którejs z stron przysługują jakieś udogodnienia dowodowe lub też spoczywają na nich ewentualnie jakieś obowiązki, a jeśli tak, to jakie? Jeżeli spoczywają na nich obowiązki – jakie są skutki niewywiązania się z nich?

Przywołane przepisy prawa Unii

TFUE, w szczególności art. 267 oraz art. 67 ust. 1 i 4

Rozporządzenie nr 715/2007, w szczególności art. 3 pkt 10 i art. 5 ust. 1

Dyrektywa 2007/46, w szczególności art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1, art. 46 i art. 3 pkt 36

Rozporządzenie nr 692/2008, w szczególności art. 3 pkt 9

Przywołane przepisy prawa krajowego

Bürgerliches Gesetzbuch (kodeks cywilny, Niemcy; zwany dalej „BGB”)

Stan faktyczny i przebieg postępowania

- 1 Strona powodowa dochodzi od strony pozwanej roszczeń odszkodowawczych w związku z nabyciem pojazdu od podmiotu handlującego samochodami, ponieważ pojazd ten ma posiadać niezgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007.
- 2 Strona powodowa nabyła używany pojazd – Mercedes Benz GLK 200 CDI – (zwany dalej „spornym pojazdem”) z łącznym przebiegiem 39 000 km na podstawie umowy sprzedaży z dnia 25 maja 2016 r. za 23 700 EUR. Z umowy sprzedaży wynika, że pojazd został po raz pierwszy zarejestrowany w dniu 21 listopada 2012 r.
- 3 Pojazd posiada produkowany przez stronę pozwaną silnik o zapłonie samoczynnym typu OM 651. Silnik ten powinien być zgodny z przepisami normy emisji „Euro 5”.
- 4 W pojeździe nie zainstalowano katalizatora z selektywną redukcją katalityczną (zwanego dalej „katalizatorem SCR”), w związku z czym nie ma miejsca oczyszczanie spalin za pomocą katalizatora SCR.
- 5 W dniu 2 maja 2019 r. w pojeździe strony powodowej zainstalowano aktualizację oprogramowania.
- 6 Strona powodowa podnosi, że strona pozwana jest zobowiązana do wypłacenia jej odszkodowania. Co do zasady wnosi o orzeczenie wobec strony pozwanej obowiązku zapłacenia jej 23 700 EUR w zamian za zwrot i przewłaszczenie spornego pojazdu oraz zapłatę odszkodowania za użytkowanie w wysokości 953,35 EUR. Strona pozwana wnosi o oddalenie powództwa.

Argumentacja strony powodowej

- 7 Strona powodowa podnosi, że seria produkcyjna silników OM 651 zawiera niezgodne z prawem urządzenia ograniczające skuteczność działania i niezgodne z prawem okna termiczne.
- 8 W celu zmniejszenia wartości emisji spalin miano zastosować oprogramowanie, które rozpoznaje działanie w ramach badania laboratoryjnego i przełącza się wówczas na inny tryb pracy, który skutkuje mniejszymi wartościami emisji

zanieczyszczeń. Oprogramowanie tego typu silnika posiada dwa różne tryby pracy, które sterują recyrkulacją spalin. W wypadku sztucznego cyklu jazdy określonego dla celów przeprowadzenia badania w warunkach laboratoryjnych oprogramowanie przełącza się na tryb pracy z mniejszymi emisjami tlenków azotu. Oprogramowanie to ma być stosowane we wszystkich silnikach typu OM 651.

- 9 W celu zmniejszenia wartości emisji spalin miano ponadto zastosować tak zwane okno termiczne. Przy niskich temperaturach zewnętrznych ma ono powodować zmniejszenie recyrkulacji spalin służącej zmniejszeniu emisji tlenków azotu. Już przy temperaturach zewnętrznych równych lub niższych niż 9 °C recyrkulacja spalin ulega ograniczeniu lub zostaje całkowicie wyłączona, co skutkuje istotnym wzrostem emisji tlenków azotu. Urządzenie to jest niezgodne z prawem.
- 10 Silnik posiada funkcję „Bit 15”, która wyłącza oczyszczanie spalin po 26 km. Ponadto urządzenie ograniczające skuteczność działania powoduje, że pogorszeniu ulega współczynnik sprawności oczyszczania spalin, gdy tylko silnik po uruchomieniu wyemituje 17,6 g tlenków azotu. Co więcej, system sterowania pracą silnika przełącza się też po 1200 sekundach na tryb „brudny”, to jest tryb pracy, w którym emituje się więcej zanieczyszczeń.
- 11 Aktualizacja oprogramowania miała skutkować jeszcze jedną wadą, ponieważ nie usunięto w ten sposób pierwotnej wady związanej z niezgodnym z prawem urządzeniem ograniczającym skuteczność działania. Aktualizacja oprogramowania doprowadziła do powstania kolejnej wady pojazdu w postaci pogorszenia emisji tlenków azotu.
- 12 Wartości zużycia paliwa i emisji spalin silnika – zgodnie z pomiarem dokonany zgodnie z dyrektywą 80/1268/EWG w brzmieniu nadanym jej dyrektywą 1999/100/WE – przekraczają wartości podane w prospekcie. Dodatkowe zużycie w wypadku normalnej pracy silnika na drodze ma wynosić średnio 2 l na każde przejechane 100 km i stanowić poszlakę wskazującą na istnienie urządzenia ograniczającego skuteczność działania.
- 13 Strona pozwana miała świadomie zdecydować się na zastosowanie niezgodnego z prawem urządzenia ograniczającego skuteczność działania.
- 14 Oszustwo strony pozwanej miało przyczynić się do podjęcia decyzji o zakupie przez stronę powodową, która w związku z nabyciem pojazdu, który nie odpowiada wymogom prawnym, miała ponieść szkodę.
- 15 Biorąc pod uwagę minimalny przebieg całkowity na poziomie 500 000 km i przebieg w chwili wniesienia powództwa, odszkodowanie za użytkowanie wynosi 953,35 EUR.

– *Argumentacja strony pozwanej*

- 16 Strona pozwana podnosi zasadniczo, że ani nie wyrządziła stronie powodowej umyślnie szkody, ani jej nie oszukała.
- 17 Pojazd posiada ważną homologację typu WE i można z niego korzystać bez ograniczeń. Już z tego powodu nie wystąpiła szkoda, tym bardziej że w spornym pojeździe zainstalowano już aktualizację oprogramowania, w związku z czym nie może już istnieć niezgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania. Umowa sprzedaży nie jest dla strony powodowej niekorzystna pod względem ekonomicznym. Pojazd nie ma mniejszej wartości ze względu na domniemywane wady. W badaniach przewidzianych w przepisach prawa nie przekracza dopuszczalnych wartości emisji tlenków azotu. Tylko to jest istotne.
- 18 Manipulacja badań laboratoryjnych, którą najwyraźniej stwierdzono w orzecznictwie w pojazdach koncernu Volkswagen, nie występuje w niniejszym wypadku. W spornym pojeździe nie zainstalowano stanowiącego manipulację przełącznika, który rozpoznaje stanowisko badania laboratoryjnego i w konsekwencji wykazuje wówczas inną emisyjność w porównaniu z tą na drodze.
- 19 Ani zależny od temperatury system sterowania recyrkulacją spalin, ani regulowany termostat chłodziwa w pojeździe nie stanowią urządzenia ograniczającego skuteczność działania.
- 20 Niezbędne określenie współczynnika sprawności układu kontroli emisji zanieczyszczeń nie może być jednocześnie urządzeniem ograniczającym skuteczność działania.
- 21 Recyrkulacja spalin należy sterować z uwzględnieniem warunków ramowych, aby uzyskać wystarczającą redukcję wszelkich istotnych emisji, uniknąć uszkodzeń silnika i układu wydechowego oraz zapewnić bezpieczną pracę systemu.
- 22 Trzeba znaleźć równowagę między emisjami tlenków azotu a pozostałymi emisjami silnika. Ma istnieć tzw. kompromis między emisjami tlenków azotu a emisjami cząstek stałych. Kompromis między różnymi zanieczyszczeniami stanowi kluczowy aspekt przy konstrukcji układu kontroli emisji zanieczyszczeń. Prawodawca europejski wyraźnie uznał ideę kompromisu poprzez określenie mieszanych wartości dopuszczalnych.
- 23 Układ kontroli emisji zanieczyszczeń zachowuje się inaczej w różnych warunkach pracy, co jest uwarunkowane pod względem techniczno-fizycznym. Porównywanie poziomu emisji przy zimnym i rozgrzanym silniku nie ma sensu. Podstawowa konfiguracja techniczna układu kontroli emisji zanieczyszczeń nie stanowi w każdym razie urządzenia ograniczającego skuteczność działania, jeżeli jej kształt wynika ze względów technicznych, a więc stanowi technicznie zasadną konstrukcję układu kontroli emisji zanieczyszczeń, a konflikt w zakresie celów

związanych ze zmniejszeniem odnośnych emisji został przy tym rozwiązany w akceptowalny sposób.

- 24 Zasadnicze ocenianie konstrukcji układu kontroli emisji zanieczyszczeń w świetle zakazu stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania prowadziłoby do nielogicznego wniosku, zgodnie z którym producenci mieliby rezygnować z eksploatacji układów kontroli emisji zanieczyszczeń w optymalnych warunkach z podwyższonym współczynnikiem sprawności. Zgodnie z tym założeniem eksploatacja z mniejszym współczynnikiem sprawności stanowiłaby bowiem zawsze wymagające uzasadnienia urządzenie ograniczające skuteczność działania, które zdaniem strony powodowej trzeba by uzasadnić wąsko rozumianymi względami ochrony silnika.
- 25 Wywód strony powodowej dotyczący zależnego od temperatury sterowania recyrkulacją spalin nie pozwala na stwierdzenie istnienia niezgodnego z prawem urządzenia ograniczającego skuteczność działania. Zgodnie z założeniami prawodawcy układ kontroli emisji zanieczyszczeń nie musi działać z taką samą sprawnością przy wszystkich temperaturach.
- 26 To, że przy rozgrzanym silniku rzeczywiście stosuje się inne wskaźniki recyrkulacji spalin niż na przykład podczas rozgrzewania silnika, jest uwarunkowane pod względem techniczno-fizycznym i nie świadczy o manipulacji. Poprzez zależne od temperatury sterowanie recyrkulacją spalin w ogóle dopiero określa się wskaźnik sprawności układu kontroli emisji zanieczyszczeń.
- 27 Regulowany termostat chłodziwa nie stanowi niezgodnego z prawem urządzenia ograniczającego skuteczność działania już z tego względu, że podczas badania laboratoryjnego i na drodze co do zasady działa w ten sam sposób. W wypadku rozgrzanego silnika regulowany termostat chłodziwa nie wpływa już na skuteczność działania urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007.
- 28 Powiązania techniczne odnoszące się do regulowanego termostatu chłodziwa, wskaźników recyrkulacji spalin oraz pracy zimnego i rozgrzanego silnika zostały uwzględnione przy konstruowaniu regulowanego termostatu chłodziwa w spornym pojeździe. Konstrukcja ta jest zgodna z obowiązującymi wymogami regulacyjnymi.
- 29 Regulacja termostatu chłodziwa stanowi zasadne pod względem technicznym i dopuszczalne rozwiązanie, w związku z czym nie jest urządzeniem ograniczającym skuteczność działania. Przy uwzględnieniu aspektów związanych z ochroną silnika i części oraz bezpiecznej eksploatacji pojazdu w każdym razie uzasadnione jest jednak takie skonstruowanie regulacji termostatu chłodziwa, aby zakres jego zastosowania był ograniczony.
- 30 Wywód strony powodowej w odniesieniu do określonych funkcji jest błędny. Funkcje te nie są aktywne w spornym pojeździe. W szczególności nie ma ani

funkcji, która wyłączałaby oczyszczanie spalin po 26 km, ani takiej, która wyłączałaby oczyszczanie spalin po 1200 s, ani też takiej, która powodowałaby wyłączenie oczyszczania spalin po emisji 17,6 g tlenków azotu.

- 31 W odniesieniu do emisji tlenków azotu i zgodności z prawem strona pozwana kierowała się zasadnym stanowiskiem prawnym, co wyklucza zamiar lub naruszenie dobrych obyczajów. Mogła wyjść z założenia, że regulacja emisji zanieczyszczeń w zależności od temperatury nie stanowi już urządzenia ograniczającego skuteczność działania, jest natomiast w każdym razie dopuszczalna ze względów związanych z ochroną silnika.
- 32 Średni oczekiwany przebieg całkowity spornego pojazdu wynosi 200 000 km.
- 33 Na podstawie postanowienia o dopuszczeniu dowodu z dnia 12 listopada 2021 r. sąd przeprowadził dotychczas postępowanie dowodowe poprzez uzyskanie pisemnej opinii biegłego.

– *Uzasadnienie odesłania*

- 34 Zgodnie z art. 267 TFUE sprawa podlega przedłożeniu Trybunałowi w drodze wniosku o udzielenie odpowiedzi na pytania prejudycjalne.
- 35 Rozstrzygnięcie sprawy zależy od odpowiedzi na pierwsze pytanie prejudycjalne. W wypadku udzielenia na pierwsze pytanie prejudycjalne odpowiedzi przeczącej istotne są również pytania prejudycjalne drugie i trzecie. Istotność odpowiedzi na pytania czwarte i piąte jest konkretnie możliwa, ale nie jest jeszcze pewna.
- 36 Od odpowiedzi na pytania prejudycjalne zależy uznanie powództwa wobec strony pozwanej oraz to, czy i ewentualnie w odniesieniu do jakich twierdzeń konieczne jest wcześniej przeprowadzenie postępowania dowodowego, a także to, kogo obciąża brak możliwości wyjaśnienia spornych okoliczności faktycznych istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy i kto powinien uiścić zaliczkę na poczet ewentualnych kosztów postępowania dowodowego.
- 37 Stronie powodowej przysługuje roszczenie odszkodowawcze zgodnie z § 823 ust. 2 BGB w związku z art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1, art. 46 i art. 3 pkt 36 dyrektywy 2007/46, jeżeli sporny pojazd jest niezgodny z przepisami prawa Unii pod względem emisji lub w pojeździe miano by zainstalować niezgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007. W takim wypadku strona pozwana wydałaby niezgodne z prawdą świadectwo zgodności w rozumieniu art. 3 pkt 36 dyrektywy 2007/46.
- 38 Zdaniem sądu co do zasady należy w każdym razie zasądzić od strony pozwanej odszkodowanie na rzecz strony powodowej, jeżeli to, że pojazd strony powodowej podczas przebiegu badawczego zgodnie z procedurą NEDC na rozgrzanym silniku emituje w „miksie” ponad 180 mg tlenków azotu na kilometr, jest niezgodne z przepisami prawa Unii dotyczącymi emisji zanieczyszczeń lub

w pojeździe występuje niezgodne z prawem urządzenie przełączające lub sterujące, które wpływa na emisje pojazdu.

W przedmiocie pierwszego pytania prejudycjalnego

- 39 Sąd uważa, że sporny pojazd może naruszać przepisy prawa Unii, w szczególności art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 715/2007, już z tego powodu, że w świetle wyników dotychczas przeprowadzonego postępowania dowodowego silnik po gorącym rozruchu nawet w wypadku przebiegu badawczego przeprowadzanego zgodnie z procedurą NEDC emituje ponad 180 mg tlenków azotu na kilometr. Nie jest tego jednak pewien.
- 40 Na podstawie dotychczasowego orzecznictwa Trybunału sąd bierze pod uwagę, że dopuszczalna wartość tlenków azotu zgodnie z normą emisji „Euro 5” może obowiązywać również wówczas, kiedy samochód osobowy z silnikiem o zapłonie samoczynnym poddany jest przebiegowi badawczemu zgodnie z procedurą NEDC przy już rozgrzanym silniku, jak ma to miejsce w niniejszym wypadku.
- 41 Z jednej strony w wyroku Trybunału z dnia 14 lipca 2022 r., GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570) napisano, że zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 715/2007 producent powinien wyposażyć pojazdy w taki sposób, by części mające wpływ na emisję zanieczyszczeń umożliwiły pojazdom w trakcie normalnego użytkowania spełnienie dopuszczalnych wartości emisji przewidzianych w tym rozporządzeniu i środkach wykonawczych do niego. Ponieważ jazda po gorącym rozruchu bez wątplenia należy do powszechnych zastosowań samochodu osobowego z silnikiem o zapłonie samoczynnym na terytorium Unii Europejskiej, mogłoby to oznaczać, że dopuszczalna wartość emisji tlenków azotu, wynosząca dla samochodów osobowych z silnikiem o zapłonie samoczynnym objętych normą emisji „Euro 5” 180 mg/km, obowiązuje również wtedy, kiedy poddawane są przebiegowi badawczemu zgodnie z procedurą NEDC po gorącym rozruchu.
- 42 Z drugiej strony zgodnie z normą emisji „Euro 5” nie obowiązywały bezwzględne dopuszczalne wartości. Ustalano natomiast dopuszczalne wartości, których przestrzeganie sprawdzano w ramach przebiegu badawczego zgodnie z procedurą NEDC. W związku z tym – można tak w każdym razie rozumieć wytyczne co do dopuszczalnych wartości – nie wolno było ich przekraczać jedynie w warunkach, w których przeprowadzano przebieg badawczy zgodnie z procedurą NEDC, podczas takiego badania.
- 43 Jeden z warunków przebiegu badawczego zgodnie z procedurą NEDC przewiduje, że przeprowadza się je po zimnym rozruchu. Z przedstawionego stanu faktycznego wynika, że wysoka temperatura spalania nie sprzyja obniżeniu emisji tlenków azotu. Gorący rozruch ze względu na związane z nim podwyższenie temperatury spalania wpływa niekorzystnie na emisje tlenków azotu.

- 44 Nasuwa się zatem pytanie, czy dopuszczalna wartość tlenków azotu zgodnie z normą emisji „Euro 5” musi być zachowana również wtedy, kiedy pojazd poddany jest przebiegowi badawczemu zgodnie z procedurą NEDC nie po zimnym, lecz po gorącym rozruchu. Nawet jeśli stwierdzenia Trybunału zawarte w wyrokach z dnia 14 lipca 2022 r., GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570) i Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571) mogłyby oznaczać, że tak jest, sąd nie jest w stanie stwierdzić tego na ich podstawie jednoznacznie, w związku z czym niezbędne jest wydanie przez Trybunał orzeczenia.
- 45 W wypadku udzielenia na pierwsze pytanie prejudycjalne odpowiedzi twierdzącej sporny pojazd nie odpowiada wymogom prawa Unii. Strona pozwana odpowiada wówczas za wyrównanie stronie powodowej powstałej w związku z tym szkody. W każdym razie w świetle dotychczasowego przebiegu postępowania udzielenie odpowiedzi na pozostałe pytania podane w sentencji postanowienia nie jest wtedy konieczne.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych drugiego, trzeciego i czwartego

- 46 W wypadku udzielenia na pierwsze pytanie prejudycjalne odpowiedzi przeczącej odpowiedzialność strony pozwanej wobec strony powodowej zależy od tego, czy w spornym pojeździe zainstalowano niezgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007. Udzielenie odpowiedzi na to pytanie jest niezbędne dla wydania ostatecznego rozstrzygnięcia w sprawie.
- 47 W przedmiocie pytań prejudycjalnych drugiego, trzeciego i czwartego należy szczegółowo wyjaśnić, co następuje.

W kwestii tego, czy okno termiczne stanowi niezgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania

- 48 Strona powodowa podniosła – a strona pozwana co do zasady nie zaprzeczyła – że w celu zmniejszenia wartości emisji zanieczyszczeń zastosowano niezgodne z prawem okno termiczne, które przy niskich temperaturach zewnętrznych ogranicza recyrkulację spalin służącą zmniejszeniu emisji tlenków azotu lub całkowicie ją wyłącza, w związku z czym emisja tlenków azotu istotnie się zwiększa.
- 49 Oprogramowanie, za pomocą którego steruje się otwarciem zaworu recyrkulacji spalin, to element konstrukcyjny w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007. Recyrkulacja spalin, której działanie zmienia się i ewentualnie włącza lub wyłącza poprzez zakres otwarcia lub zamknięcia zaworu recyrkulacji spalin, stanowi część układu kontroli emisji zanieczyszczeń [zob. wyrok Trybunału z dnia 17 grudnia 2020 r., CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania do silników diesla) (C-693/18, EU:C:2020:1040, pkt 68, 90). Ilością spalin doprowadzanych do ponownego spalania w drodze ich recyrkulacji steruje się między innymi w zależności od temperatury.

- 50 Jeśli założyć, że zamontowany w pojeździe element konstrukcyjny mierzy różne parametry w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, aby w zależności od wyniku tego pomiaru zmieniać parametry procesu spalania w silniku, *zawsze* zmniejsza skuteczność działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń i tym samym stanowi urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu tego przepisu, jeżeli zmiana parametrów procesu spalania spowodowana przez element konstrukcyjny na podstawie wyniku pomiaru zwiększa emisje określonej szkodliwej substancji, na przykład tlenków azotu, nawet jeśli zmniejsza się w ten sposób jednocześnie emisje innej lub kilku innych szkodliwych substancji, na przykład węglowodorów, należy tym samym przyjąć istnienie urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.
- 51 Jeśli założyć natomiast, że zamontowany w pojeździe element konstrukcyjny mierzy różne parametry w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, aby w zależności od wyniku tego pomiaru zmieniać parametry procesu spalania w silniku, *nie* zmniejsza skuteczności działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń *lub* zmniejsza ją *również wtedy jedynie w określonych warunkach* i tym samym stanowi urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu tego przepisu, jeżeli zmiana parametrów procesu spalania spowodowana przez element konstrukcyjny na podstawie wyniku pomiaru zwiększa wprawdzie emisje określonej szkodliwej substancji, na przykład tlenków azotu, ale zmniejsza się w ten sposób jednocześnie emisje innej lub kilku innych szkodliwych substancji, na przykład węglowodorów, być może nie należy automatycznie przyjmować istnienia urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.
- 52 W świetle dotychczas przedstawionych okoliczności faktycznych temperatura spalania zależy od ilości spalin, którą doprowadza się do ponownego spalania. Jeżeli temperatura spalania wzrasta, zwiększają się powodowane przez pojazd emisje tlenków azotu. Przy wyższej temperaturze spalania zmniejszają się natomiast zużycie paliwa, a tym samym proporcjonalnie wobec zużycia emisje dwutlenku węgla, a także emisje tlenku węgla, węglowodorów, cząstek stałych i szkodliwego dla klimatu metanu.
- 53 Z opinii biegłego wynika, że przeprowadził on dwa przebiegi badawcze zgodnie z procedurą NEDC. Pierwszy przebieg miał miejsce bezpośrednio po zimnym rozruchu silnika, drugi natomiast – kiedy silnik był już w dużej mierze rozgrzany, a w związku z tym wykazywał wyższą temperaturę spalania.
- 54 Z danych pomiarowych pochodzących z tych dwóch badań laboratoryjnych sąd wnioskuje, że jeżeli emisje tlenków azotu ulegają zmniejszeniu poprzez obniżenie temperatury spalania na przykład poprzez recyrkulację spalin, szkodliwość polegająca na emisji tlenków azotu zastępuje inna szkodliwość polegająca na większych emisjach dwutlenku węgla (CO₂), tlenku węgla (CO), węglowodorów (HC), cząstek stałych i metanu (CH₄).

- 55 Sąd nie jest w stanie ocenić, która z tych szkodliwości zasługuje na preferencję i w którym z tych dwóch badań laboratoryjnych skuteczność działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń była większa lub mniejsza w porównaniu z drugim. Ocena ta, której należy dokonać w świetle prawa Unii, należy do Trybunału.
- 56 Sąd zna wyroki Trybunału z dnia 14 lipca 2022 r., GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570) i Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571), w myśl których sterowanie recyrkulacją spalin poprzez temperaturę, które gwarantuje przestrzeganie dopuszczalnych wartości emisji przewidzianych w rozporządzeniu nr 715/2007 jedynie w oknie termicznym, stanowi urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia i jest dopuszczalne jedynie w ściśle określonych warunkach.
- 57 Sens wyroku Trybunału z dnia 17 grudnia 2020 r., CLCV i in. (urządzenie ograniczające skuteczność działania do silników diesla) (C-693/18, EU:C:2020:1040) można rozumieć w ten sposób, że w wypadku działania zaworu recyrkulacji spalin w normalnych warunkach użytkowania tak samo jak w procedurach homologacji zmniejszeniu uległyby również powodowane przez pojazdy emisje dwutlenku węgla.
- 58 W pkt 36 wyroku Trybunału z dnia 14 lipca 2022 r., GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), napisano: „W konsekwencji, o ile oprogramowanie to wpływa na działanie układu kontroli emisji zanieczyszczeń i zmniejsza jego skuteczność, stanowi ono »element konstrukcyjny« w rozumieniu tego przepisu”. Stwierdzenie to w takim samym brzmieniu znalazło się w wyrokach Trybunału z dnia 14 lipca 2022 r., Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571, pkt 43) i z dnia 17 grudnia 2020 r., CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania do silników diesla) (C-693/18, EU:C:2020:1040, pkt 66). Urządzeń ograniczających skuteczność działania dotyczył również wyrok Trybunału z dnia 21 marca 2023 r., Mercedes-Benz Group (Odpowiedzialność producentów pojazdów z urządzeniami ograniczającymi skuteczność działania) (C-100/21, EU:C:2023:229, pkt 58). W żadnym z tych wyroków Trybunał nie odniósł się do szczególnego zagadnienia stanowiącego przedmiot niniejszej sprawy.
- 59 W niniejszym wypadku – inaczej niż w przywołanych wyżej wyrokach – w świetle dostępnych sądowi wyników pomiarów chodzi o to, że wraz z obniżeniem emisji tlenków azotu poprzez obniżenie temperatury spalania uzyskane dzięki recyrkulacji spalin następuje wzrost innych emisji takich jak na przykład emisje tlenku węgla, węglowodorów, metanu i cząstek stałych.
- 60 W swoich wyrokach dotyczących sterowania recyrkulacją spalin poprzez temperaturę Trybunał nie wypowiedział się jeszcze – przynajmniej wyraźnie – w kwestii przesłanek zmniejszenia skuteczności działania urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 poprzez przetworzenie działania części układu kontroli emisji

zanieczyszczeń przy uwzględnieniu omawianych tu odwrotnych skutków dla emisji różnych szkodliwych substancji.

W kwestii tego, czy termostat chłodziwa stanowi urządzenie ograniczające skuteczność działania

- 61 Regulowany termostat chłodziwa jest częścią układu kontroli emisji zanieczyszczeń w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007. Oprogramowanie, które włącza i wyłącza termostat chłodziwa oraz steruje jego otwieraniem i zamykaniem przy określonych temperaturach w zależności od warunków pracy pojazdu, stanowi element konstrukcyjny w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 [zob. wyrok Trybunału z dnia 17 grudnia 2020 r., CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania do silników diesla) (C-693/18, EU:C:2020:1040, pkt 90, 68)].
- 62 Należy wyjaśnić, czy oprogramowanie to stanowi urządzenie ograniczające skuteczność działania. Przy włączonym termostacie chłodziwa – jak wynika z twierdzeń strony pozwanej – przynajmniej w pewnych okolicznościach temperaturę silnika, a tym samym również temperaturę spalania utrzymuje się na niższym poziomie dłużej, niż kiedy termostat ten jest wyłączony, co prowadzi do opisanych wyżej odwrotnych skutków.
- 63 Strona powodowa podnosi – jak przedstawiono to wyżej i czemu zaprzecza strona pozwana – że dla zmniejszenia wartości emisji zanieczyszczeń użyto oprogramowania, które rozpoznaje działanie w ramach badania laboratoryjnego i przełącza się następnie na inny tryb pracy, który skutkuje mniejszymi wartościami emisji zanieczyszczeń.
- 64 Urządzenie to może służyć jedynie do wpływania na parametry procesu spalania, ponieważ urządzenie do oczyszczania spalin na przykład w postaci katalizatora SCR nie zostało zainstalowane w spornym pojeździe. Ewentualny filtr cząstek stałych pyłu wysokoprężnego nie ma w tym względzie znaczenia.
- 65 W konsekwencji w odniesieniu do urządzenia przełączającego, które ma występować w tej sytuacji, nasuwa się pytanie, czy i w jakim zakresie przełączenie to może zmniejszać skuteczność działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń, a tym samym może stanowić urządzenie ograniczające skuteczność działania.
- 66 Dotyczy to odpowiednio twierdzeń strony powodowej odnoszących się do funkcji „Bit 15”, pogorszenia współczynnika sprawności oczyszczania spalin oraz zmiany sterowania silnikiem po 1200 sekundach na tryb „brudny”, które – jeżeli występują – stanowią przełączenia służące wpływaniu na parametry spalania.
- 67 W tym zakresie z powodów przedstawionych powyżej w takim samym stopniu nasuwają się pytania prejudycjalne w przedmiocie właściwego rozumienia pojęcia

zmniejszenia skuteczności działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń, podane w sentencji postanowienia.

- 68 Bez odpowiedzi na pytania prejudycjalne twierdzenia podniesione przez stronę powodową nie umożliwiają ani przeprowadzenia postępowania dowodowego, ani uznania powództwa wobec strony pozwanej. Bez odpowiedzi na pytania prejudycjalne twierdzenia podniesione przez stronę pozwaną nie umożliwiają oddalenia powództwa.

W przedmiocie piątego pytania prejudycjalnego

- 69 Już na obecnym etapie postępowania należy wziąć pod uwagę możliwość, że ostatecznie spełnienia określonych przesłanek istnienia urządzenia ograniczającego skuteczność działania w spornym pojeździe nie będzie można ani udowodnić, ani podważyć. Na taką ewentualność sąd musi wyjaśnić, na kim spoczywa ciężar dowodu w odniesieniu do wykazania spełnienia odnośnych przesłanek.
- 70 Wywód Trybunału zawarty w wyroku z dnia 21 marca 2023 r., Mercedes-Benz Group (Odpowiedzialność producentów pojazdów z urządzeniami ograniczającymi skuteczność działania) (C-100/21, EU:C:2023:229, pkt 93), skłania do zbadania, czy przewidziane w prawie niemieckim rozłożenie ciężaru dowodu w odniesieniu do urządzeń ograniczających skuteczność działania jest zgodne z prawem Unii.
- 71 W świetle prawa niemieckiego ciężar dowodu rozkłada się w ten sposób, że nabywca pojazdu musi w pełnym zakresie wykazać wszystkie faktyczne przesłanki istnienia urządzenia ograniczającego skuteczność działania. Musi on bowiem udowodnić wystąpienie szkody, a ponadto także naruszenie przepisu ochronnego. W wypadku udzielenia na pierwsze pytanie prejudycjalne odpowiedzi przeczącej i jedno, i drugie wymaga, by było zainstalowane urządzenie ograniczające skuteczność działania. Rozważane w niniejszej sprawie przepisy dyrektywy 2007/46, które służą indywidualnej ochronie każdego nabywcy pojazdu, dla którego należy wydać świadectwo zgodności, stanowią zresztą taki przepis ochronny.
- 72 Bez przedłożenia dokumentacji i ujawnienia oprogramowań, do czego strona pozwana w świetle prawa niemieckiego co do zasady nie jest zobowiązana, istnienie urządzenia ograniczającego skuteczność działania można udowodnić jedynie poprzez faktyczne doświadczenia przeprowadzane zgodnie z zasadą „prób i błędów”, które są bardzo kosztowne.
- 73 Przeprowadzenie postępowania dowodowego w odniesieniu do istnienia urządzenia ograniczającego skuteczność działania to przypuszczalnie koszt przynajmniej 10 000 EUR. Jeżeli postępowanie dowodowe trzeba by pogłębić, koszty mogą istotnie wzrosnąć. Nabywcy, którzy nie mają ubezpieczenia ochrony prawnej, często nie będą w stanie uiścić zaliczek na poczet tych kosztów, które

w świetle niemieckich przepisów regulujących postępowanie cywilne należy pobrać w związku z przeprowadzeniem postępowania dowodowego, lub będą je mogli uiścić jedynie z trudnościami, przez co mogą zrezygnować z dochodzenia swoich praw.

- 74 Z art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy 2007/46 wynika, że nabywcy pojazdu – na wypadek, gdyby było w nim zainstalowane niezgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania – musi przysługiwać prawo do odszkodowania ze strony producenta [zob. wyrok z dnia 21 marca 2023 r., Mercedes-Benz Group (Odpowiedzialność producentów pojazdów z urządzenia ograniczającymi skuteczność działania) (C-100/21, EU:C:2023:229, pkt 91, 93)].
- 75 Wyjaśnienia wymaga to, czy i w jakim zakresie to obowiązujące w prawie niemieckim rozłożenie ciężaru dowodu jest zgodne z obowiązującą w prawie Unii zasadą skuteczności i co powinno w tym zakresie obowiązywać z perspektywy prawa Unii.
- 76 Na obecnym etapie postępowania nie da się jeszcze wprowadzić przewidzieć, w jakim zakresie twierdzenia podnoszone przez strony będą wymagać przeprowadzenia postępowania dowodowego i jak będzie przebiegać ewentualne postępowanie dowodowe w niniejszej sprawie. W związku z tym nie ma też jasności co do tego, w jakim zakresie wystąpi przedstawiona wyżej problematyka związana z ciężarem dowodu.
- 77 Jeżeli miałyby dojść do przeprowadzenia kolejnego postępowania dowodowego, nasuwają się jednak wskazane wyżej pytania, a w szczególności pytanie o to, od kogo pobrać ewentualną wysoką zaliczkę na poczet kosztów i kogo obciąża brak możliwości stwierdzenia poszczególnych okoliczności faktycznych wymagających udowodnienia.
- 78 Ze względu na niniejszy wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym należy już liczyć się z opóźnieniem postępowania o przynajmniej dwa lata, aż Trybunał wyda orzeczenie. W związku z kolejnym opóźnieniem postępowania o prawdopodobnie przynajmniej dwa lata, które wynika z wystąpienia do Trybunału z kolejnym wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, nie można pozwolić sobie wobec stron na zadanie tych pytań dopiero w późniejszym stadium postępowania.
- 79 W oczekiwanym wyroku Trybunału bez problemu można udzielić odpowiedzi także na odnośne pytania. Niezadanie piątego pytania prejudycjalnego w ramach niniejszego wniosku byłoby niezgodne z zasadą skutecznej ochrony prawnej, gwarantowanej w przestrzeni wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości (zob. art. 67 TFUE).
- 80 Zgodnie z art. 267 TFUE należy co do zasady zadawać jedynie takie pytania, odpowiedzi na które sąd odsyłający uznaje za niezbędne do wydania wyroku. W niniejszej sprawie nie jest jeszcze pewne, czy odpowiedź na zadane pytania jest

bezwzględnie niezbędna. Z wyżej podanych względów sąd stoi jednak na stanowisku, że piąte pytanie prejudycjalne jest dopuszczalne.

DOKUMENT ROBOCZY