



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (wielka izba)

z dnia 14 lipca 2022 r. *

Odesłanie prejudycjalne – Zbliżanie ustawodawstw – Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 – Homologacja pojazdów silnikowych – Artykuł 3 pkt 10 – Artykuł 5 ust. 1 i 2 – Urządzenie ograniczające skuteczność działania – Pojazdy silnikowe – Silnik wysokoprężny – Emisje zanieczyszczeń – Układ kontroli emisji zanieczyszczeń – Oprogramowanie zintegrowane ze sterownikiem silnika – Zawór recyrkulacji spalin (zawór EGR) – Zmniejszenie emisji tlenków azotu (NOx) ograniczone przez „okno termiczne” – Zakaz korzystania z urządzeń ograniczających skuteczność działania układów kontroli emisji zanieczyszczeń – Artykuł 5 ust. 2 lit. a) – Wyjątek od tego zakazu – Dyrektywa 1999/44/WE – Sprzedaż towarów konsumpcyjnych i związane z tym gwarancje – Artykuł 3 ust. 2 – Urządzenie zainstalowane w ramach naprawy pojazdu

W sprawie C-134/20

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Landesgericht Eisenstadt (sąd okręgowy w Eisenstadt, Austria) postanowieniem z dnia 29 stycznia 2020 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 11 marca 2020 r., w postępowaniu:

IR

przeciwko

Volkswagen AG,

TRYBUNAŁ (wielka izba),

w składzie: K. Lenaerts, prezes, L. Bay Larsen, wiceprezes, A. Arabadjiev, A. Prechal, K. Jürimäe, C. Lycourgos, I. Ziemele, prezesi izb, M. Ilešič, J.-C. Bonichot, F. Biltgen, P. G. Xuereb (sprawozdawca), N. Piçarra i N. Wahl, sędziowie,

rzecznik generalny: A. Rantos,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

* Język postępowania: niemiecki.

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu IR – M. Poduschka, Rechtsanwalt,
- w imieniu Volkswagen AG – H. Gärtner, F. Gebert, F. Gonsior, C. Harms, N. Hellermann, F. Kroll, M. Lerbinger, S. Lutz-Bachmann, L.-K. Mannefeld, K.-U. Opper, H. Posser, J. Quecke, K. Schramm, W. F. Spieth, J. von Nordheim, K. Vorbeck, B. Wolfers i B. Wollenschläger, Rechtsanwälte,
- w imieniu rządu niemieckiego – J. Möller i D. Klebs, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej – M. Huttunen oraz M. Noll-Ehlers, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 23 września 2021 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 3 pkt 10 i art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia (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) oraz art. 3 ust. 2 dyrektywy 1999/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. w sprawie niektórych aspektów sprzedaży towarów konsumpcyjnych i związanych z tym gwarancji (Dz.U. 1999, L 171, s. 12).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy IR a Volkswagen AG w przedmiocie żądania unieważnienia umowy sprzedaży pojazdu silnikowego wyposażonego w oprogramowanie zmniejszające emisję gazów zanieczyszczających tego pojazdu w zależności od wykrytej temperatury i wysokości.

Ramy prawne

Prawo Unii

Dyrektywa 1999/44

- 3 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/771 z dnia 20 maja 2019 r. w sprawie niektórych aspektów umów sprzedaży towarów, zmieniająca rozporządzenie (UE) 2017/2394 oraz dyrektywę 2009/22/WE i uchylająca dyrektywę 1999/44/WE (Dz.U. 2019, L 136 w odniesieniu do urządzenia ograniczającego, s. 28) uchyliła dyrektywę 1999/44 ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2022 r. Jednakże ze względu na datę wystąpienia okoliczności faktycznych sporu w postępowaniu głównym dyrektywa 1999/44 ma nadal zastosowanie do tego sporu.

4 Artykuł 1 ust. 2 lit. f) dyrektywy 1999/44 miał następujące brzmienie:

„Do celów niniejszej dyrektywy [Na potrzeby niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje]:

[...]

f) »naprawa« oznacza, w przypadku braku zgodności, doprowadzenie towarów konsumpcyjnych do stanu zgodności z umową sprzedaży”.

5 Artykuł 3 tej dyrektywy, zatytułowany „Prawa konsumenta”, stanowił:

„1. Sprzedawca odpowiada przed konsumentem za każdy brak zgodności, który istnieje w momencie dostawy towarów.

2. W przypadku braku zgodności konsument jest upoważniony do wolnego od opłat przywrócenia zgodności poprzez naprawę lub zastąpienie, zgodnie z ust. 3, lub do uzyskania stosownej obniżki ceny lub do unieważnienia umowy w odniesieniu do tych towarów, zgodnie z ust. 5 i 6.

[...]”.

Rozporządzenie nr 715/2007

6 Zgodnie z motywami 1 i 6 rozporządzenia nr 715/2007:

„(1) [...] Należy [...] ujednoczyć wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych pod kątem emisji zanieczyszczeń, tak aby uniknąć różnic między wymogami ustanowionymi przez poszczególne państwa członkowskie i zagwarantować wysoki poziom ochrony środowiska naturalnego.

[...]

(6) W szczególności w celu poprawy jakości powietrza i przestrzegania wartości dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń konieczna jest znaczna redukcja emisji tlenków azotu w pojazdach z silnikami o zapłonie samoczynnym. [...]”.

7 Artykuł 1 ust. 1 tego rozporządzenia przewiduje:

„Niniejsze rozporządzenie określa wspólne wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych (»pojazdów«) i części zamiennych, takich jak urządzenia ograniczające emisję zanieczyszczeń, w odniesieniu do emitowanych przez nie zanieczyszczeń”.

8 Artykuł 3 pkt 10 wspomnianego rozporządzenia stanowi:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia i jego środków wykonawczych stosuje się następujące definicje:

[...]

10) »urządzenie ograniczające skuteczność działania« oznacza dowolny element konstrukcyjny mierzący temperaturę, prędkość pojazdu, prędkość obrotową silnika, przełożenie skrzyni biegów, podciśnienie w kolektorze lub wszelkie inne parametry w celu włączenia, przetwarzania, opóźnienia lub wyłączenia działania dowolnej części układu kontroli emisji zanieczyszczeń, który zmniejsza skuteczność działania urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń w warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu”.

9 Artykuł 4 ust. 1 i 2 tego samego rozporządzenia ma następujące brzmienie:

„1. Producenci wykazują, że wszystkie nowe pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub wprowadzane do obrotu we Wspólnocie posiadają homologację typu zgodną z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu i w środkach wykonawczych do niego. Producenci wykazują także, że wszelkie wymagające homologacji typu nowe urządzenia kontrolujące emisję, przeznaczone na części zamienne, sprzedawane lub wprowadzone do obrotu we Wspólnocie posiadają homologację zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu[u] i w środkach wykonawczych do niniejszego rozporządzenia.

Obowiązki te obejmują także przestrzeganie norm emisji zanieczyszczeń, określonych w załączniku I i środkach wykonawczych, o których mowa w art. 5.

2. Producenci zapewniają prawidłowość procedur homologacji typu w zakresie kontroli zgodności produkcji, trwałości urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń oraz zgodności eksploatacji.

Oprócz tego środki techniczne wprowadzone przez producenta muszą zapewniać efektywne ograniczenie emisji z układu wylotowego i emisji par paliwa, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w ciągu całego okresu eksploatacji pojazdu i w normalnych warunkach jego użytkowania. [...]

[...]”.

10 Artykuł 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 715/2007 ma następujące brzmienie:

„1. Części mające potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń są tak zaprojektowane, zbudowane i zamontowane, aby pojazd w trakcie normalnego użytkowania był zgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia i środkami wykonawczymi do rozporządzenia.

2. Stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania układów kontrolujących emisję zanieczyszczeń jest zabronione. Zakazu tego nie stosuje się w następujących przypadkach:

a) urządzenie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią, lub ze względu na bezpieczeństwo użytkownika pojazdu;

b) urządzenie nie działa poza fazą rozruchu silnika;

lub

c) te warunki zostały w istotny sposób ujęte w procedurach badawczych pomiarów emisji par paliwa i średniej emisji spalin z układu wylotowego”.

- 11 Załącznik I do tego rozporządzenia, zatytułowany „Wartości dopuszczalne”, przewiduje w szczególności dopuszczalne wartości emisji tlenków azotu (NO_x).

Rozporządzenie nr 692/2008

- 12 Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie nr 715/2007 (Dz.U. 2008, L 199, s. 1) zostało zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 566/2011 z dnia 8 czerwca 2011 r. (Dz.U. 2011, L 158, s. 1) (zwane dalej „rozporządzeniem nr 692/2008”). Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2022 r. rozporządzenie nr 692/2008 zostało uchylone mocą rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniającego rozporządzenie nr 715/2007, zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylającego rozporządzenie nr 692/2008 (Dz.U. 2017, L 175, s. 1). Jednakże ze względu na datę wystąpienia okoliczności faktycznych sporu w postępowaniu głównym rozporządzenie nr 692/2008 ma nadal zastosowanie do tego sporu.

- 13 Artykuł 1 rozporządzenia nr 692/2008 stanowił:

„Niniejsze rozporządzenie ustanawia środki wprowadzające przepisy [przepisy wykonawcze do] art. 4, 5 i 8 rozporządzenia (WE) nr 715/2007”.

- 14 Artykuł 2 pkt 18 rozporządzenia nr 692/2008 miał następujące brzmienie:

„Do celów niniejszego rozporządzenia:

[...]

18) »układ kontroli emisji zanieczyszczeń« oznacza, w kontekście układu OBD [pokładowego układu diagnostycznego], elektroniczny układ kontroli pracy silnika oraz wszelkie związane z emisjami zanieczyszczeń podzespoły układu kontroli spalin lub par, które dostarczają dane wejściowe do układu lub otrzymują od niego dane wyjściowe”.

- 15 Artykuł 3 ust. 9 tego rozporządzenia stanowił:

„Badanie typu 6 polegające na pomiarze emisji zanieczyszczeń w niskich temperaturach określone w załączniku VIII nie ma zastosowania do pojazdów z silnikiem wysokoprężnym.

Jednakże występując z wnioskiem o udzielenie homologacji typu, producenci przedstawiają organowi udzielającemu homologacji informacje wykazujące, że urządzenie służące do oczyszczania spalin z [tlenków azotu (NO_x)] osiąga wystarczająco wysoką temperaturę, aby zacząć skutecznie działać w ciągu 400 sekund od rozruchu zimnego silnika w temperaturze –7 °C, jak opisano w badaniu typu 6.

Ponadto producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji informacje dotyczące strategii działania układu recyrkulacji spalin (EGR), w tym jego funkcjonowania w niskich temperaturach.

Informacje te obejmują również opis każdego rodzaju wpływu na emisje zanieczyszczeń.

Organ udzielający homologacji nie udziela homologacji typu, jeżeli dostarczone informacje są niewystarczające do wykazania, że urządzenie służące do oczyszczania spalin rzeczywiście osiąga w określonym przedziale czasu temperaturę wystarczająco wysoką dla skutecznego funkcjonowania.

[...]”.

- 16 Artykuł 10 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń”, stanowił w ust. 1:

„Producent zapewnia, że urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń przeznaczone na [służące jako] części zamienne, przeznaczone do zamontowania w pojazdach, które uzyskały homologację typu WE i są objęte zakresem stosowania rozporządzenia (WE) nr 715/2007, posiadają homologację typu WE jako oddzielne zespoły techniczne w rozumieniu art. 10 ust. 2 dyrektywy 2007/46/WE [Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywy ramowej) (Dz.U. 2007, L 263, s. 1)], zgodnie z art. 12 i 13 oraz z załącznikiem XIII do niniejszego rozporządzenia.

[...]”.

- 17 Załącznik I do tego rozporządzenia nr 692/2008, zatytułowany „Przepisy administracyjne dotyczące homologacji typu WE”, w pkt 3.3, zatytułowanym „Rozszerzenia związane z trwałością urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń (badanie typu 5)”, stanowił:

„3.3.1. Homologację typu rozszerza się na różne typy pojazdu, jeżeli określone poniżej parametry pojazdu, silnika lub układu kontroli emisji zanieczyszczeń są identyczne lub pozostają w obrębie określonych tolerancji:

3.3.1.1. Pojazd:

[...]

3.3.1.2. Silnik

[...]

3.3.1.3. Parametry układu kontrolującego emisję zanieczyszczeń:

[...]

c) Układ EGR (recyrkulacja spalin):

z lub bez

typ (chłodzony lub nie, sterowanie aktywne lub pasywne, ciśnienie wysokie lub niskie).

[...]”.

Prawo austriackie

- 18 Paragraf 871 Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (ogólnego kodeksu cywilnego, zwanego dalej „ABGB”), w brzmieniu mającym zastosowanie w postępowaniu głównym, stanowi:

„Jeżeli jedna ze stron była w błędzie co do treści złożonego przez siebie lub otrzymanego od drugiej strony oświadczenia, który to błąd dotyczył przedmiotu lub jego istotnej cechy, w odniesieniu do której w szczególności kierowano i wyrażono zamiar, nie powstaje dla tej strony zobowiązanie, jeżeli błąd został wywołany przez drugą stronę lub też musiała ona w oczywisty sposób zwrócić na niego uwagę w świetle okoliczności, lub też został on w odpowiednim czasie wyjaśniony”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 19 W 2013 r. IR, konsument, kupił pojazd samochodowy marki Volkswagen, model Touran Confortline BMT TDI, wyposażony w silnik wysokoprężny typu EA 189 generacji Euro 5, o pojemności skokowej 1,6 litra i o mocy 77 kW.
- 20 IR wytoczył powództwo przed Landesgericht Eisenstadt (sądem okręgowym w Eisenstadt, Austria), sądem odsyłającym, żądając unieważnienia tej umowy sprzedaży na podstawie § 871 ABGB.
- 21 Z postanowienia odsyłającego wynika, że omawiany pojazd jest wyposażony w wewnętrzne urządzenie służące do zmniejszania emisji spalin, a mianowicie zawór przeznaczony do recyrkulacji spalin (zwany dalej „zaworem EGR”) i że posiada on system oczyszczania spalin za pomocą filtra cząsteczek stałych, lecz nie zawiera żadnego układu oczyszczania tlenków azotu (NOx).
- 22 Zgodnie z informacjami przedstawionymi przez sąd odsyłający sporny pojazd zawierał pierwotnie oprogramowanie zintegrowane ze sterownikiem silnika, w ramach którego funkcjonuje układ recyrkulacji spalin w dwóch trybach (zwany dalej „układem przełączeniowym”), a mianowicie tryb 0, aktywujący się podczas ruchu drogowego tego pojazdu, oraz tryb 1, funkcjonujący podczas przeprowadzanego w laboratorium testu homologacyjnego dotyczącego emisji zanieczyszczeń, zwanego *New European Driving Cycle* (NEDC). W przypadku zastosowania trybu 0 wskaźnik recyrkulacji spalin zmniejszał się. W normalnych warunkach użytkowania wspomniany pojazd funkcjonował prawie wyłącznie w trybie 0 i nie odpowiadał dopuszczalnym wartościom emisji tlenków azotu (NOx) przewidzianych w rozporządzeniu nr 715/2007.
- 23 Pismem z dnia 8 października 2015 r. skierowanym przez importera pojazdów VW w Austrii poinformowano IR o tym, że w jego pojeździe konieczne było dokonanie zmian, przy czym producent poniesie koszty wszelkich wymaganych w tym celu napraw. Następnie IR został wezwany do zainstalowania aktualizacji oprogramowania, które dezaktywowało system przełączania, co zostało przez niego zaakceptowane.
- 24 Skutkiem tej aktualizacji była ponadto zmiana parametrów zaworu EGR w celu uregulowania wskaźnika poziomu recyrkulacji spalin w taki sposób, aby zawór ten zapewniał sposób działania o niskim poziomie emisji spalin jedynie w temperaturze zewnętrznej między 15 a 33 °C a wysokość, na jakiej pojazd się porusza, jest mniejsza niż 1000 metrów (zwanym dalej „oknem termicznym”), oraz że poza tym oknem termicznym ten wskaźnik zostaje liniowo zmniejszony do 0, co powoduje wzrost emisji tlenków azotu (NOx) ponad wartości graniczne wynikające z rozporządzenia nr 715/2007.
- 25 Kraftfahrt-Bundesamt (federalny urząd ds. ruchu pojazdów silnikowych, Niemcy), organ właściwy w zakresie homologacji typu w Niemczech, wydał zezwolenie na modyfikację techniczną, to jest uaktualnienie przedmiotowego oprogramowania i w związku z tym nie cofnął homologacji typu WE. Organ ten stwierdził w szczególności brak zakazanego urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu rozporządzenia nr 715/2007. Tymczasem zdaniem sądu odsyłającego wspomniany organ nie dysponował żadną wiedzą na temat oprogramowania stosowanego w celu aktualizacji, ponieważ nie zażądał jego udostępnienia.

- 26 Sąd odsyłający twierdzi, że układ przełączania, w który był pierwotnie wyposażony przedmiotowy pojazd, był niezgodny z wymogami rozporządzenia nr 715/2007, w szczególności z tymi, o których mowa w jego art. 5. W tym względzie sąd odsyłający zauważa po pierwsze, że z tego systemu zamiany wynika, iż zawór EGR był ustawiony w taki sposób, że gdy pojazd ten był używany w normalnych warunkach, to użytkowanie to nie było zgodne z wymogami tego rozporządzenia i środkami wykonawczymi, a po drugie, że nie chodziło o zakazane urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia.
- 27 Sąd ten zauważa również, że z okoliczności faktycznych zawisłego przed nim sporu wynika, iż IR uważał, że nabywał pojazd spełniający te wymogi i że nie dokonałby jego zakupu, gdyby wiedział, że tak nie było.
- 28 Sąd odsyłający dodaje tymczasem, że zgodnie z prawem austriackim kontrahent osoby, której zgoda była obarczona istotnym błędem, może uniknąć skutków prawnych tego błędu, umieszczając tę osobę w sytuacji identycznej z sytuacją, w której znalazłaby się ona w braku tego błędu. Osoba zainteresowana nie miałaby już wówczas legitymacji procesowej czynnej.
- 29 Tymczasem Volkswagen twierdzi, że aktualizacja przedmiotowego oprogramowania spełniła żądanie IR i pozbawiła go legitymacji procesowej czynnej, czemu on zaprzecza.
- 30 Sąd odsyłający wskazuje zatem, że w celu wydania rozstrzygnięcia należy ustalić, czy okno termiczne stanowi rozwiązanie techniczne zgodne z wymogami przewidzianymi w prawie Unii, w szczególności w rozporządzeniach nr 715/2007 i nr 692/2008. W przypadku odpowiedzi twierdzącej umowa sprzedaży zawarta przez IR nie może być unieważniona, a zatem jego skarga powinna zostać oddalona.
- 31 Sąd ten zauważa, że w Austrii przez większość roku temperatura utrzymuje się na poziomie poniżej 15 °C. Sąd zauważa, że nie da się stwierdzić, że okno termiczne jest niezbędne, aby chronić silnik przed uszkodzeniem. Niemożliwe jest również ustalenie, czy w przypadku gdy aktualizacja tego oprogramowania zostałaby przeprowadzona bez okna termicznego, wymogi w zakresie trwałości urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń, o których mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, byłyby przestrzegane.
- 32 W tych okolicznościach Landesgericht Eisenstadt (sąd okręgowy w Eisenstadt) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
- „1) Czy art. 5 ust. 1 [rozporządzenia nr 715/2007] należy interpretować w ten sposób, że niedopuszczalne jest wyposażenie pojazdu w rozumieniu art. 1 ust. 1 [rozporządzenia nr 715/2007], w ramach którego zawór [EGR], zatem część mająca przypuszczalnie wpływ na emisję zanieczyszczeń, jest tak skonstruowany, że szybkość recyrkulacji spalin, czyli część spalin, która zostaje cofnięta, jest tak ustawiona, że [zawór ten] gwarantuje tryb o niskiej emisji szkodliwych substancji jedynie [w oknie termicznym], a poza tym [oknem termicznym], w przedziale 10 stopni Celsjusza, i powyżej 1000 metrów wysokości, w przedziale 250 metrów wysokości, zostaje liniowo zmniejszony do 0, zatem dochodzi do wzrostu emisji [tlenków azotu (NOx)] ponad wartości graniczne wynikające z rozporządzenia nr 715/2007?
- 2) Czy dla oceny pytania pierwszego ma znaczenie kwestia, czy wyposażenie pojazdu, o którym mowa w pytaniu pierwszym, jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem?

- 3) Czy dla oceny pytania drugiego ma ponadto znaczenie kwestia, czy częścią silnika, którą należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem, jest zawór [EGR]?
- 4) Czy dla oceny pytania pierwszego ma znaczenie kwestia, czy wyposażenie pojazdu, o którym mowa w pytaniu pierwszym, zostało zainstalowane już w ramach produkcji pojazdu, czy też przedstawione w pytaniu pierwszym ustawienie zaworu [EGR] ma zostać dokonane w pojeździe w ramach naprawy w rozumieniu art. 3 ust. 2 dyrektywy [1999/44]?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

- 33 Na wstępie należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem w ramach ustanowionej w art. 267 TFUE procedury współpracy między sądami krajowymi a Trybunałem do tego ostatniego należy udzielenie sądowi krajowemu użytecznej odpowiedzi, która umożliwi mu rozstrzygnięcie zawisłego przed nim sporu. W konsekwencji, nawet jeśli formalnie sąd odsyłający ograniczył swoje pytanie do wykładni konkretnego przepisu prawa Unii, to okoliczność ta nie stoi na przeszkodzie temu, by Trybunał udzielił mu odpowiedzi dotyczącej prawa Unii we wszystkich aspektach wykładni, które mogą być użyteczne dla rozstrzygnięcia zawisłej przed sądem odsyłającym sprawy, bez względu na to, czy sąd ten odniósł się do nich w treści swych pytań, czy też nie. W tym zakresie do Trybunału należy wyprowadzenie z całości informacji przedstawionych mu przez sąd odsyłający, a w szczególności z uzasadnienia postanowienia odsyłającego, tych aspektów prawa, które wymagają wykładni w świetle przedmiotu sporu (wyrok z dnia 15 lipca 2021 r., DocMorris, C-190/20, EU:C:2021:609, pkt 23 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 34 W niniejszej sprawie pytanie pierwsze odnosi się do art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 715/2007. Jednakże z wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wynika, że sąd odsyłający zmierza do ustalenia, czy okno termiczne stanowi „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu art. 3 pkt 10 tego rozporządzenia, którego używanie jest co do zasady zakazane zgodnie z art. 5 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia.
- 35 Należy zauważyć, że Volkswagen w swoich uwagach na piśmie utrzymuje, iż sąd odsyłający w sposób błędny przedstawia funkcjonowanie spornego oprogramowania. Oprogramowanie to prowadzi bowiem do obniżenia poziomu recyrkulacji spalin, jeżeli temperatura powietrza wlotu do silnika, a nie temperatura otoczenia, jest niższa niż 15 °C. Tymczasem z technicznego punktu widzenia bezsporne jest, że ta temperatura powietrza wlotu do silnika jest średnio wyższa niż 5 °C w porównaniu z temperaturą otoczenia. W konsekwencji całość spalin podlega recyrkulacji tak długo, jak temperatura otoczenia jest wyższa lub równa nie 15 °C, lecz 10 °C, czyli mieści się w zakresie średniej rocznej temperatury otoczenia w Niemczech, a mianowicie 10,4 °C. Ponadto sąd odsyłający nie wskazał, że w przypadku gdy temperatura otoczenia jest niższa niż 10 °C, poziom recyrkulacji spalin zostałby zredukowany jedynie w sposób liniowy do 0 i to do temperatury otoczenia – 5 °C.
- 36 Niemniej jednak należy przypomnieć, że w ramach postępowania, o którym mowa w art. 267 TFUE, opartego na wyraźnym rozdziale zadań sądów krajowych i Trybunału, ocena stanu faktycznego sprawy oraz wykładnia i zastosowanie prawa krajowego należą wyłącznie do sądu krajowego (wyrok z dnia 9 lipca 2020 r., Raiffeisen Bank i BRD Groupe Société Générale, C-698/18 i C-699/18, EU:C:2020:537, pkt 46).

- 37 W tych okolicznościach, w celu udzielenia użytecznej odpowiedzi sądowi odsyłającemu, należy stwierdzić, że poprzez pytanie pierwsze sąd ten dąży w istocie do ustalenia, czy art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że urządzenie, które gwarantuje przestrzeganie dopuszczalnych wartości emisji przewidzianych w tym rozporządzeniu tylko w oknie termicznym, stanowi „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu tego art. 3 pkt 10.
- 38 Artykuł 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 definiuje „urządzenie ograniczające skuteczność działania” jako „dowolny element konstrukcyjny mierzący temperaturę, prędkość pojazdu, prędkość obrotową [moment obrotowy] silnika, przełożenie skrzyni biegów, podciśnienie w kolektorze lub wszelkie inne parametry w celu włączenia, przetwarzania [modulacji], opóźnienia lub wyłączenia działania dowolnej części układu kontroli emisji zanieczyszczeń, który zmniejsza skuteczność działania urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń [układu kontroli emisji zanieczyszczeń] w warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu”.
- 39 Trybunał orzekł już, że taka definicja urządzenia ograniczającego skuteczność nadaje więc pojęciu „elementu konstrukcyjnego” szeroki zakres, który obejmuje zarówno części mechaniczne, jak i elementy elektroniczne sterujące uruchamianiem tych części, jeżeli wpływają one na działanie układu kontroli emisji zanieczyszczeń i zmniejszają jego skuteczność [wyrok z dnia 17 grudnia 2020 r., CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku wysokoprężnym), C-693/18, EU:C:2020:1040, pkt 64].
- 40 Trybunał orzekł również, że pojęcie „układu kontroli emisji zanieczyszczeń” w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 obejmuje zarówno technologie i metody „oczyszczania spalin”, które ograniczają emisje w fazie końcowej, czyli po ich powstaniu, jak i te, które tak jak układ EGR ograniczają emisje w fazie początkowej, czyli przy ich powstawaniu [wyrok z dnia 17 grudnia 2020 r., CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku wysokoprężnym), C-693/18, EU:C:2020:1040, pkt 90].
- 41 W niniejszej sprawie z postanowienia odsyłającego wynika, że sporny pojazd jest wyposażony w zawór EGR oraz w oprogramowanie zintegrowane ze sterownikiem kontrolującym pracę silnika. Ten zawór jest jedną z technologii stosowanych przez producentów samochodów w celu kontroli i zmniejszania emisji tlenków azotu (NOx) powstałych w wyniku niepełnego spalania paliwa. Skuteczność oczyszczania spalin jest związana z otwarciem tego zaworu, który jest sterowany przez opisane powyżej oprogramowanie. Poza oknem termicznym ustalonym na podstawie aktualizacji tego oprogramowania, o którym mowa w pkt 24 niniejszego wyroku, poziom recyrkulacji spalin jest obniżany liniowo do 0, co prowadzi do przekroczenia dopuszczalnych w rozporządzeniu nr 715/2007 wielkości emisji tlenków azotu (NOx).
- 42 Tak więc oprogramowanie będące przedmiotem postępowania głównego mierzy temperaturę powietrza oraz wysokość, na jakiej pojazd się porusza, „w celu włączenia, przetwarzania [modulacji], opóźnienia lub wyłączenia działania dowolnej części układu kontroli emisji zanieczyszczeń” w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007.
- 43 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 [zob. podobnie wyrok z dnia 17 grudnia 2020 r., CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku wysokoprężnym), C-693/18, EU:C:2020:1040, pkt 66].

- 44 W celu ustalenia, czy oprogramowanie będące przedmiotem postępowania głównego stanowi urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, należy jeszcze zbadać, czy oprogramowanie to zmniejsza skuteczność działania urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń [układu kontroli emisji zanieczyszczeń] „w warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu”.
- 45 Rozporządzenie nr 715/2007 nie definiuje pojęcia „normalnego działania i użytkowania pojazdu” i nie zawiera żadnego odesłania do prawa państw członkowskich w celu określenia jego znaczenia i zakresu.
- 46 Pojęcie to stanowi zatem pojęcie prawa Unii, któremu należy nadać w całej Unii autonomiczną i jednolitą wykładnię, jaką należy ustalić, uwzględniając nie tylko brzmienie przepisów, w których ono występuje, lecz także kontekst tych przepisów oraz zamierzony przez nie cel (zob. analogicznie wyrok z dnia 26 stycznia 2021 r., *Hessischer Rundfunk*, C-422/19 i C-423/19, EU:C:2021:63, pkt 45).
- 47 Jak wynika z samego brzmienia art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, pojęcie „normalnego działania i użytkowania” pojazdu odnosi się do jego użytkowania w normalnych warunkach jazdy, to znaczy nie tylko, jak utrzymuje w istocie Volkswagen w uwagach na piśmie, do jego użytkowania w warunkach przewidzianych dla badania homologacyjnego, o którym mowa w pkt 22 niniejszego wyroku, mającego zastosowanie w czasie wystąpienia okoliczności faktycznych sporu w postępowaniu głównym, przeprowadzanego w laboratorium i polegającego na powtórzeniu czterech cykli miejskich, a następnie cyklu pozamiejskiego. Pojęcie to odsyła zatem do użytkowania tego pojazdu w rzeczywistych warunkach jazdy istniejących zwykle na terytorium Unii [zob. podobnie wyrok z dnia 17 grudnia 2020 r., *CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku wysokoprężnym)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, pkt 96, 101]. Cykle badania emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów podczas procedury homologacji typu nie opierają się bowiem na rzeczywistych warunkach ruchu drogowego [zob. podobnie wyrok z dnia 17 grudnia 2020 r., *CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku wysokoprężnym)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, pkt 92].
- 48 Za przyjęciem takiej wykładni przemawia ponadto kontekst, w jaki wpisuje się art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007. Zgodnie z art. 4 ust. 2 tego rozporządzenia środki techniczne wprowadzone przez producenta muszą bowiem zapewniać między innymi efektywne ograniczenie emisji spalin z układu wylotowego w ciągu całego okresu eksploatacji pojazdu i w normalnych warunkach jego użytkowania. Co więcej, art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia przewiduje, że części mające wpływ na emisję zanieczyszczeń powinny umożliwić pojazdom w trakcie normalnego użytkowania spełnienie dopuszczalnych wartości emisji przewidzianych w tym rozporządzeniu i środkach wykonawczych do niego [wyrok z dnia 17 grudnia 2020 r., *CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku wysokoprężnym)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, pkt 97].
- 49 Tymczasem przepisy te nie wskazują na żaden element, który pozwoliłby na dokonanie rozróżnienia między działaniem spornego w postępowaniu głównym urządzenia podczas fazy badań homologacyjnych a jego działaniem podczas korzystania z pojazdu w normalnych warunkach użytkowania. Przeciwnie, wdrożenie urządzenia pozwalającego zapewnić przestrzeganie dopuszczalnych wartości emisji przewidzianych w rozporządzeniu nr 715/2007 jedynie podczas fazy badania homologacyjnego, nawet jeśli ten etap badania nie pozwala na odtworzenie normalnych warunków użytkowania pojazdu, byłoby sprzeczne z obowiązkiem

zapewnienia skutecznego ograniczenia emisji w takich warunkach użytkowania [zob. podobnie wyrok z dnia 17 grudnia 2020 r., CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku wysokoprężnym), C-693/18, EU:C:2020:1040, pkt 97, 98]. To samo dotyczy wprowadzenia urządzenia, które pozwoliłoby zapewnić przestrzeganie wyłącznie w ramach okna termicznego, które mimo że obejmuje warunki, w jakich odbywa się faza testowa homologacji typu, nie odpowiada normalnym warunkom jazdy, takim jak określone w pkt 47 niniejszego wyroku.

- 50 Wykładnia przedstawiona w pkt 47 niniejszego wyroku, zgodnie z którą pojęcie „normalnego działania i użytkowania” pojazdu odnosi się do jego użytkowania w rzeczywistych warunkach jazdy, istniejących zwykle na terytorium Unii, znajduje również potwierdzenie w celu realizowanym przez rozporządzenie nr 715/2007, który polega – jak wynika z jego motywów 1 i 6 – na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony środowiska, a ściślej rzecz ujmując, na znaczącym zmniejszeniu emisji tlenków azotu (NO_x) w pojazdach z silnikiem wysokoprężnym w celu poprawy jakości powietrza i przestrzegania wartości dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń [zob. podobnie wyrok z dnia 17 grudnia 2020 r., CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku wysokoprężnym), C-693/18, EU:C:2020:1040, pkt 67, 86, 87].
- 51 Jeśli chodzi o kwestię, czy oprogramowanie takie jak będące przedmiotem postępowania głównego zmniejsza skuteczność układu kontroli emisji w normalnych warunkach jazdy, jest bezsporne, że temperatury otoczenia poniżej 15 °C, jak również prowadzenie na drogach położonych na wysokości powyżej 1000 metrów są zwyczajowo przyjęte na terytorium Unii.
- 52 Należy ponadto zauważyć, że rozporządzenie nr 692/2008 mające zastosowanie do okoliczności faktycznych w postępowaniu głównym, na mocy art. 1 ustanawia środki wprowadzające przepisy art. 4, 5 i 8 rozporządzenia nr 715/2007, przewiduje w art. 3 ust. 9 akapit drugi, że producenci przekazują właściwemu organowi ds. homologacji dane wskazujące, że układ do oczyszczania spalin z tlenków azotu (NO_x) w ich pojazdach osiągnął wystarczająco wysoką temperaturę dla skutecznego działania w ciągu 400 sekund od rozruchu zimnego silnika w temperaturze – 7 °C. Zgodnie z art. 3 ust. 9 akapit piąty właściwy organ ds. homologacji nie udziela homologacji typu, jeżeli dostarczone informacje są niewystarczające do wykazania, że urządzenie służące do oczyszczania spalin rzeczywiście osiąga w określonym przedziale czasu temperaturę wystarczająco wysoką dla skutecznego funkcjonowania. Ten ostatni przepis potwierdza wykładnię, zgodnie z którą dopuszczalne wartości emisji przewidziane w rozporządzeniu nr 715/2007 powinny być przestrzegane, jeżeli temperatury są wyraźnie niższe od 15 °C.
- 53 W związku z tym należy uznać, że oprogramowanie takie jak będące przedmiotem postępowania głównego zmniejsza skuteczność działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń „w warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu” w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 i że stanowi ono zatem urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu tego przepisu.
- 54 W konsekwencji odpowiedź na pytanie pierwsze brzmi następująco: art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że urządzenie, które gwarantuje przestrzeganie dopuszczalnych wartości emisji przewidzianych w tym rozporządzeniu tylko w oknie termicznym, stanowi „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu tego art. 3 pkt 10.

W przedmiocie pytań drugiego i trzeciego

W przedmiocie dopuszczalności

- 55 IR podnosi, że pytanie drugie, w którym sąd odsyłający zastanawia się, czy okoliczność, iż urządzenie takie jak okno termiczne jest niezbędne dla ochrony silnika przed uszkodzeniem, ma wpływ na zgodność z prawem takiego urządzenia, ma charakter hipotetyczny, ponieważ sąd ten wskazał, że nie mógł ustalić, czy okno termiczne było konieczne dla ochrony silnika danego pojazdu przed uszkodzeniem.
- 56 Należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału w ramach ustanowionej w art. 267 TFUE współpracy pomiędzy Trybunałem i sądami krajowymi wyłącznie do sądu krajowego, przed którym zawisł spór i który ma obowiązek wydać w tej sprawie orzeczenie, należy dokonanie oceny, z uwzględnieniem szczególnych okoliczności tej sprawy, zarówno tego, czy orzeczenie w trybie prejudycjalnym jest niezbędne do wydania wyroku w zawisłej przed nim sprawie, jak i oceny znaczenia pytań, z którymi zwraca się on do Trybunału. W związku z tym, jeśli postawione pytania dotyczą wykładni prawa Unii, Trybunał jest w zasadzie zobowiązany do wydania orzeczenia [wyrok z dnia 24 listopada 2020 r., Openbaar Ministerie (Podrabianie dokumentów), C-510/19, EU:C:2020:953, pkt 25 i przytoczone tam orzecznictwo].
- 57 Oznacza to, że pytania dotyczące prawa Unii korzystają z domniemania posiadania znaczenia dla sprawy. Odmowa wydania przez Trybunał orzeczenia w przedmiocie złożonego przez sąd krajowy pytania prejudycjalnego jest możliwa tylko wtedy, gdy jest oczywiste, że wykładnia prawa Unii, o którą wniesiono, nie ma żadnego związku ze stanem faktycznym lub z przedmiotem postępowania głównego, gdy problem jest natury hipotetycznej bądź gdy Trybunał nie dysponuje informacjami w zakresie stanu faktycznego lub prawnego niezbędnymi do udzielenia użytecznej odpowiedzi na postawione mu pytania [wyrok z dnia 24 listopada 2020 r., Openbaar Ministerie (Podrabianie dokumentów), C-510/19, EU:C:2020:953, pkt 26 i przytoczone tam orzecznictwo].
- 58 W niniejszej sprawie prawdą jest, że we wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym sąd odsyłający twierdzi, iż nie jest możliwe ustalenie, czy okno termiczne jest konieczne dla ochrony silnika danego pojazdu przed uszkodzeniem.
- 59 Tymczasem z wniosku tego wynika również, że poprzez pytania drugie i trzecie, które należy rozpatrzyć łącznie, tenże sąd wyraża wątpliwości co do wykładni, jaką należy nadać art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007, który przewiduje, że zakaz używania urządzeń ograniczających skuteczność działania układów kontroli emisji zanieczyszczeń nie ma zastosowania, jeżeli „urządzenie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią, lub ze względu na bezpieczeństwo użytkownika pojazdu”.
- 60 W tych okolicznościach nie wydaje się oczywiste, by wykładnia art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007, o którą zwrócił się sąd odsyłający, nie miała żadnego związku ze stanem faktycznym lub z przedmiotem sporu w postępowaniu głównym lub dotyczyła problemu natury hipotetycznej.
- 61 Pytania drugie i trzecie są zatem dopuszczalne.

Co do istoty

- 62 Poprzez pytania drugie i trzecie sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że urządzenie ograniczające skuteczność działania, które w pełni zapewnia recyrkulację spalin tylko w oknie termicznym, może być objęte przewidzianym w tym przepisie wyjątkiem od zakazu używania takich urządzeń, jeżeli urządzenie to służy do ochrony zaworu EGR.
- 63 W zakresie, w jakim ustanawia on wyjątek od zakazu stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania, które obniżają skuteczność układów kontroli emisji zanieczyszczeń, przepis ten należy interpretować w sposób ścisły [zob. podobnie wyrok z dnia 17 grudnia 2020 r., CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku wysokoprężnym), C-693/18, EU:C:2020:1040, pkt 111, 112].
- 64 Co się tyczy przede wszystkim pojęcia „silnika” znajdującego się w art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 118 i 119 opinii, załącznik I do rozporządzenia nr 692/2008 dokonuje wyraźnego rozróżnienia między silnikiem a układem kontroli emisji zanieczyszczeń. Wymogi dotyczące „silnika” są bowiem wymienione w pkt 3.3.1.2 tego załącznika, podczas gdy te dotyczące „parametrów układu kontrolującego emisję zanieczyszczeń” zostały wymienione w pkt 3.3.1.3 wspomnianego załącznika. Ten ostatni punkt pod lit. c) zawiera wyraźnie recyrkulację spalin. W konsekwencji zawór EGR, który umożliwia, po jego otwarciu, przepływ spalin do kolektora dolotowego w celu ich spalania po raz drugi, stanowi oddzielny element silnika. Zawór EGR znajduje się bowiem przy wylocie silnika za kolektorem wydechowym.
- 65 Co się tyczy następnie pojęć „awarii” i „uszkodzenia” zawartych w art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007, Trybunał orzekł, że aby urządzenie ograniczające skuteczność działania systemu kontroli emisji zanieczyszczeń mogło być uzasadnione zgodnie z tym przepisem, powinno ono umożliwić ochronę silnika przed nagłymi i wyjątkowymi szkodami [wyrok z dnia 17 grudnia 2020 r., CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku wysokoprężnym), C-693/18, EU:C:2020:1040, pkt 109].
- 66 Zanieczyszczania i starzenia się silnika nie można uznać za „awarię” lub „uszkodzenie” w rozumieniu tego przepisu, ponieważ zdarzenia te są co do zasady przewidywalne i nieodłącznie związane z normalnym działaniem pojazdu [wyrok z dnia 17 grudnia 2020 r., CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku wysokoprężnym), C-693/18, EU:C:2020:1040, pkt 110].
- 67 Wykładnię taką potwierdza cel realizowany przez rozporządzenie nr 715/2007, polegający – jak wskazano w pkt 50 niniejszego wyroku – na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony środowiska i poprawie jakości powietrza w Unii, co oznacza skuteczne ograniczenie emisji tlenków azotu (NOx) przez cały okres eksploatacji pojazdu. Zakaz, o którym mowa w art. 5 ust. 2 tego rozporządzenia, zostałby pozbawiony znaczenia i skuteczności (effet utile), gdyby producenci mogli wyposażać pojazdy w takie urządzenia ograniczające skuteczność działania wyłącznie w celu ochrony silnika przed zanieczyszczeniem i starzeniem się [wyrok z dnia 17 grudnia 2020 r., CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku wysokoprężnym), C-693/18, EU:C:2020:1040, pkt 113].

- 68 Jedynie bezpośrednie ryzyko uszkodzenia lub awarii silnika wywołującego konkretne zagrożenie podczas jazdy może zatem uzasadniać zastosowanie urządzenia ograniczającego skuteczność działania na podstawie art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007.
- 69 Wykładni pojęcia „uszkodzenia” dokonanej przez Trybunał w wyroku z dnia 17 grudnia 2020 r., CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku wysokoprężnym) (C-693/18, EU:C:2020:1040) nie podważa argument rządu niemieckiego i Volkswagena, zgodnie z którym z wersji tego terminu w językach angielskim („damage”) i niemieckim („Beschädigung”) wynika, że termin ten obejmuje nie tylko nagłe i nieprzewidywalne zdarzenia.
- 70 Po pierwsze bowiem, jak zauważył w istocie rzecznik generalny w pkt 115 opinii, o ile, w odróżnieniu od definicji tego pojęcia w języku francuskim, te definicje niekoniecznie oznaczają, że uszkodzenie wynika z wydarzenia „nagłego”, o tyle nie podważają one przyjętej przez Trybunał wykładni pojęcia „uszkodzenia”. Po drugie, należy przypomnieć, że wykładnia ścisła przyjęta przez Trybunał opiera się na motywach przypomnianych w pkt 63 i 67 niniejszego wyroku.
- 71 Jednakże rząd niemiecki i Volkswagen podnoszą, że omawiane urządzenie ograniczające skuteczność działania jest uzasadnione, ponieważ w przypadku zbyt niskich lub zbyt wysokich temperatur przy recyrkulacji spalin mogą powstać osady i w ten sposób powodować złe usytuowanie zaworu EGR, czyli na przykład zawór, który już nie otwiera się lub nie zamyka się już ponownie prawidłowo, a nawet całkowite zablokowanie tego zaworu. Tymczasem uszkodzony lub nieprawidłowo ustawiony zawór EGR może spowodować uszkodzenie samego silnika i prowadzić w szczególności do utraty mocy przez pojazd. Ponadto niemożliwe jest określenie i obliczenie momentu, w którym został osiągnięty próg nieprawidłowego funkcjonowania zaworu EGR, ponieważ próg ten może zostać przekroczony w sposób nagły i nieprzewidywalny, nawet jeśli dokonywano regularnej konserwacji tego zaworu. Utrata mocy silnika w sposób nagły i nieprzewidywalny wpływa na bezpieczeństwo pojazdu, powodując na przykład znaczne zwiększenie ryzyka poważnego wypadku drogowego podczas manewru wyprzedzania.
- 72 Ponadto Volkswagen utrzymuje, że zanieczyszczenie komponentów systemu recyrkulacji spalin poprzez spowodowanie zakłóceń w działaniu zaworu EGR, które może prowadzić do jego zablokowania, może doprowadzić do spalenia filtra cząstek trwałych i pożaru silnika, a nawet w konsekwencji pożaru całego pojazdu, co zagrażałoby bezpiecznemu działaniu pojazdu.
- 73 W tym względzie należy podkreślić, że z brzmienia samego art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 wynika, iż w celu objęcia wyjątkiem przewidzianym w tym przepisie potrzeba urządzenia ograniczającego skuteczność działania musi być uzasadniona nie tylko ochroną silnika przed uszkodzeniem lub awarią, lecz również bezpiecznym działaniem pojazdu. Jak bowiem zauważył rzecznik generalny w pkt 106 opinii, mając na względzie użycie spójnika „i” w tym przepisie, należy go interpretować w ten sposób, że przewidziane przesłanki muszą być spełnione łącznie.
- 74 Tak więc, biorąc pod uwagę ścisłą wykładnię, jaką należy nadać temu wyjątkowi, jak podkreślono w pkt 63 niniejszego wyroku, urządzenie ograniczające skuteczność działania takie jak będące przedmiotem postępowania głównego, może być uzasadnione na podstawie tego wyjątku wyłącznie w zakresie, w jakim zostanie ustalone, że to urządzenie odpowiada ściśle potrzebie uniknięcia bezpośredniego ryzyka uszkodzenia lub awarii silnika, spowodowanej wadliwym działaniem elementu układu recyrkulacji spalin o takiej wadze, że powodują konkretne zagrożenie

w trakcie prowadzenia pojazdu wyposażonego w to urządzenie. Jak jednak podkreślił rzecznik generalny w pkt 126 opinii, taka weryfikacja podlega w sporze w postępowaniu głównym ocenie stanu faktycznego, która należy wyłącznie do sądu odsyłającego.

- 75 Ponadto, o ile prawdą jest, że art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 formalnie nie nakłada żadnych dalszych przesłanek zastosowania wyjątku przewidzianego w tym przepisie, o tyle nie zmienia to faktu, że urządzenie ograniczające skuteczność działania, które w normalnych warunkach ruchu drogowego powinno przez większą część roku funkcjonować w celu ochrony silnika przed uszkodzeniem lub awarią oraz w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji pojazdu, byłoby w sposób oczywisty sprzeczne z celem realizowanym przez to rozporządzenie, od którego wspomniany przepis zezwala na odstępstwo jedynie w bardzo szczególnych okolicznościach, i prowadziłyby do nieproporcjonalnego naruszenia samej zasady ograniczania emisji tlenków azotu (NO_x) przez pojazdy.
- 76 Biorąc pod uwagę ścisłą wykładnię, jaką należy nadać wspomnianemu art. 5 ust. 2 lit. a), takie urządzenie ograniczające skuteczność działania nie może być zatem uzasadnione na podstawie tego przepisu.
- 77 Przyjęcie, że urządzenie ograniczające skuteczność działania takie jak opisane w pkt 75 niniejszego wyroku mogłoby wchodzić w zakres wyjątku przewidzianego w art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007, prowadziłyby do tego, że wyjątek ten miałby zastosowanie przez większą część roku w rzeczywistych warunkach jazdy panujących na terytorium Unii, tak że zasada zakazu takich urządzeń ograniczających skuteczność działania ustanowiona w art. 5 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia mogłaby w praktyce być stosowana rzadziej niż ten wyjątek.
- 78 Ponadto Volkswagen i rząd niemiecki podnoszą, że sformułowanie „jest niezbędne” w odniesieniu do urządzenia ograniczającego skuteczność działania nie wymaga najlepszej dostępnej techniki i że przy ocenie, czy ten niezbędny charakter wynika z zabezpieczenia silnika i bezpiecznej eksploatacji pojazdu w rozumieniu art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007, należy uwzględnić stan techniki w dniu homologacji typu WE. Tymczasem bezsporne jest, że stosowanie układu EGR, który funkcjonuje zgodnie z oknem termicznym w różnym zakresie w zależności od daty homologacji, odpowiada stanowi techniki. Ponadto wykładnia sformułowania „jest niezbędne”, zawarta w tym przepisie, powinna uwzględniać konieczność wyważenia interesów w dziedzinie środowiska naturalnego z interesami gospodarczymi producentów.
- 79 W tym względzie należy podkreślić, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 129 opinii, z jednej strony, że z motywu 7 rozporządzenia nr 715/2007 wynika, iż w sytuacji gdy prawodawca Unii określił dopuszczalne wartości emisji zanieczyszczeń, uwzględnił interesy ekonomiczne producentów, a w szczególności koszty nałożone na przedsiębiorstwa koniecznością przestrzegania tych wartości. Tym samym na producentach spoczywa obowiązek dostosowania się i stosowania urządzeń technicznych zapewniających przestrzeganie tych wartości, ponieważ rozporządzenie to w żaden sposób nie nakłada obowiązku stosowania konkretnej technologii.
- 80 Z drugiej strony, jak wskazano w pkt 67 niniejszego wyroku, zamierzony przez rozporządzenie nr 715/2007 cel polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony środowiska i poprawie jakości powietrza w Unii, oznacza skuteczne ograniczenia emisji tlenków azotu (NO_x) w ciągu całego okresu normalnej eksploatacji pojazdu [wyrok z dnia 17 grudnia 2020 r., CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku wysokoprężnym), C-693/18, EU:C:2020:1040, pkt 113]. Tymczasem dopuszczenie urządzenia ograniczającego skuteczność

działania na podstawie art. 5 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia z tego powodu, że np. koszty badań są wysokie, że urządzenie techniczne jest drogie lub konserwacja pojazdu jest częstsza i bardziej kosztowna dla użytkownika, podważałoby ten cel.

- 81 W tych okolicznościach, biorąc pod uwagę fakt, że przepis ten powinien, jak przypomniano w pkt 63 i 74 niniejszego wyroku, podlegać ścisłej wykładni, należy uznać, że urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu tego przepisu „jest niezbędne” wyłącznie wtedy, gdy w chwili uzyskania homologacji typu WE tego urządzenia lub pojazdu wyposażonego w takie urządzenie żadne inne rozwiązanie techniczne nie pozwala uniknąć bezpośredniego ryzyka uszkodzenia silnika lub awarii silnika powodujących konkretne niebezpieczeństwo podczas prowadzenia pojazdu.
- 82 W konsekwencji odpowiedź na pytania drugie i trzecie brzmi następująco: art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że urządzenie ograniczające skuteczność działania, które gwarantuje przestrzeganie dopuszczalnych wartości emisji przewidzianych w tym rozporządzeniu wyłącznie w oknie termicznym, nie może być objęte przewidzianym w tym przepisie wyjątkiem od zakazu użytkowania takich urządzeń z tego tylko powodu, że takie urządzenie ma na celu ochronę zaworu EGR, chyba że zostanie wykazane, iż urządzenie to jest niezbędne dla uniknięcia bezpośredniego ryzyka uszkodzenia lub awarii w silniku spowodowanego nieprawidłowym działaniem tej części na tyle poważnego, że wywołuje konkretne niebezpieczeństwo podczas prowadzenia pojazdu wyposażonego w to właśnie urządzenie. W każdym razie nie może wchodzić w zakres wyjątku przewidzianego w art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 urządzenie ograniczające skuteczność działania, które w normalnych warunkach ruchu powinno funkcjonować przez większą część roku w celu ochrony silnika przed uszkodzeniem lub awarią oraz w celu zapewnienia bezpieczeństwa pojazdu.

W przedmiocie pytania czwartego

- 83 Zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 33 niniejszego wyroku i w świetle wskazówek zawartych we wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, w celu udzielenia użytecznej odpowiedzi sądowi odsyłającemu należy uznać, że poprzez pytanie czwarte sąd ten dąży w istocie do ustalenia, czy art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 3 pkt 10 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że okoliczność, iż urządzenie ograniczające skuteczność działania zostało zainstalowane po oddaniu pojazdu do użytku w trakcie naprawy w rozumieniu art. 3 ust. 2 dyrektywy 1999/44, jest istotna dla oceny, czy stosowanie tego urządzenia jest zakazane zgodnie z art. 5 ust. 2.

W przedmiocie dopuszczalności

- 84 Rząd niemiecki uważa, że niniejsze pytanie jest niedopuszczalne, ponieważ postanowienie odsyłające nie przedstawia powodów, dla których odpowiedź na to pytanie byłaby konieczna dla rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu głównym.
- 85 W niniejszej sprawie nie wydaje się oczywiste, że pytanie czwarte należy do jednego z przypadków wymienionych w pkt 57 niniejszego wyroku, w których Trybunał może odmówić udzielenia odpowiedzi na pytanie prejudycjalne.

- 86 Przeciwnie, z wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wynika, po pierwsze, że montaż omawianego urządzenia ograniczającego skuteczność działania miał na celu usunięcie niezgodności z prawem systemu przełączania i spełnienie wymogów rozporządzenia nr 715/2007 poprzez naprawę, a po drugie, że sąd odsyłający uważa, iż należy ustalić, czy okoliczność, że omawiane urządzenie ograniczające skuteczność działania nie stanowiło wyposażenia pojazdu w chwili jego uruchomienia, ma wpływ na ocenę zgodności tego urządzenia z tym rozporządzeniem.
- 87 Pytanie czwarte jest zatem dopuszczalne.

Co do istoty

- 88 Ani z brzmienia art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, który przewiduje, że stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność systemów kontroli emisji zanieczyszczeń jest zabronione, z zastrzeżeniem pewnych wyjątków, ani z brzmienia art. 3 pkt 10 tego rozporządzenia, który zawiera definicję pojęcia „urządzenia ograniczającego skuteczność działania”, nie wynika, że należy dokonać rozróżnienia w zależności od tego, czy takie urządzenie zostało zainstalowane na etapie produkcji pojazdu, czy też dopiero po jego oddaniu do użytku, w szczególności po naprawie w rozumieniu art. 3 ust. 2 dyrektywy 1999/44 dla celów oceny, czy używanie tego urządzenia jest zabronione.
- 89 Wykładnię tę potwierdza, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 137 i 138 opinii, kontekst, w jaki wpisują się te przepisy rozporządzenia nr 715/2007 i zamierzony przez nie cel.
- 90 Po pierwsze bowiem, jeśli chodzi o kontekst wspomnianych przepisów, należy zauważyć, że zgodnie z art. 4 ust. 1 akapit pierwszy zdanie drugie rozporządzenia nr 715/2007 producenci wykazują, iż wszystkie nowe urządzenia służące do kontroli zanieczyszczenia, które wymagają homologacji i które są sprzedawane lub wprowadzane do obrotu w Unii, uzyskały homologację zgodnie z tym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego. Ów artykuł 4 ust. 1 akapit drugi uściśla, że obowiązek ten obejmuje także przestrzeganie norm emisji zanieczyszczeń, określonych w załączniku I do tego rozporządzenia oraz środków wykonawczych, o których mowa w art. 5 tego rozporządzenia.
- 91 Ponadto zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia nr 692/2008 „[p]roducent zapewnia, że urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń przeznaczone na [służące jako] części zamienne, przeznaczone do zamontowania w pojazdach, które uzyskały homologację typu WE i są objęte zakresem stosowania rozporządzenia [nr 715/2007], posiadają homologację typu WE jako oddzielne zespoły techniczne w rozumieniu art. 10 ust. 2 dyrektywy [2007/46], zgodnie z art. 12 i 13 oraz z załącznikiem XIII do niniejszego rozporządzenia”.
- 92 Z tych przepisów rozporządzeń nr 715/2007 i nr 692/2008 wynika, że urządzenia służące do kontroli zanieczyszczenia muszą spełniać obowiązki przewidziane w rozporządzeniu nr 715/2007, niezależnie od tego, czy zostały zainstalowane pierwotnie, czy po oddaniu pojazdu do użytku.
- 93 Z drugiej strony umożliwienie producentom pojazdów zainstalowania, po wprowadzeniu pojazdu do użytku, urządzenia ograniczającego skuteczność działania niespełniającego tych obowiązków byłoby sprzeczne z celem realizowanym przez rozporządzenie nr 715/2007, przypomnianym w pkt 50 niniejszego wyroku, polegającym na zagwarantowaniu wysokiego poziomu ochrony

środowiska, a dokładniej na znaczącym zmniejszeniu emisji tlenków azotu (NOx) pojazdów z silnikami wysokoprężnymi w celu poprawy jakości powietrza i przestrzegania dopuszczalnych wartości emisji zanieczyszczeń.

- 94 W konsekwencji odpowiedź na pytanie czwarte brzmi następująco: art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 3 pkt 10 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że okoliczność, iż urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu tego ostatniego przepisu zostało zainstalowane po oddaniu pojazdu do użytku w trakcie naprawy w rozumieniu art. 3 ust. 2 dyrektywy 1999/44, nie ma znaczenia dla oceny, czy stosowanie tego urządzenia jest zakazane na mocy tego art. 5 ust. 2.

W przedmiocie kosztów

- 95 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (wielka izba) orzeka, co następuje:

- 1) **Artykuł 3 pkt 10 rozporządzenia (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 w związku z art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że urządzenie, które gwarantuje przestrzeganie dopuszczalnych wartości emisji przewidzianych w tym rozporządzeniu tylko wtedy, gdy temperatura zewnętrzna wynosi od 15 do 33 stopni Celsjusza a wysokość, na jakiej pojazd się porusza, jest mniejsza niż 1000 metrów nad poziomem morza, stanowi „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu tego art. 3 pkt 10.**
- 2) **Artykuł 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że urządzenie ograniczające skuteczność działania, które gwarantuje przestrzeganie dopuszczalnych wartości emisji przewidzianych w tym rozporządzeniu wyłącznie wtedy, gdy zewnętrzna temperatura wynosi od 15 do 33 stopni Celsjusza a wysokość, na jakiej pojazd się porusza, jest mniejsza niż 1000 metrów nad poziomem morza, nie może być objęte przewidzianym w tym przepisie wyjątkiem od zakazu użytkowania takich urządzeń z tego tylko powodu, że takie urządzenie ma na celu ochronę zaworu recyrkulacji spalin, chyba że zostanie wykazane, iż urządzenie to jest niezbędne dla uniknięcia bezpośredniego ryzyka uszkodzenia lub awarii w silniku spowodowanych nieprawidłowym działaniem tej części na tyle poważnego, że wywołuje konkretne niebezpieczeństwo podczas prowadzenia pojazdu wyposażonego w to właśnie urządzenie. W każdym razie nie może wchodzić w zakres wyjątku przewidzianego w art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 urządzenie ograniczające skuteczność działania, które w normalnych warunkach ruchu powinno funkcjonować przez większą część roku w celu ochrony silnika przed uszkodzeniem lub awarią oraz w celu zapewnienia bezpieczeństwa pojazdu.**

- 3) Artykuł 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 3 pkt 10 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że okoliczność, iż urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu tego ostatniego przepisu zostało zainstalowane po oddaniu pojazdu do użytku w trakcie naprawy w rozumieniu art. 3 ust. 2 dyrektywy 1999/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. w sprawie niektórych aspektów sprzedaży towarów konsumpcyjnych i związanych z tym gwarancji, nie ma znaczenia dla oceny, czy stosowanie tego urządzenia jest zakazane na mocy tego art. 5 ust. 2.

Podpisy