



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (wielka izba)

z dnia 21 marca 2023 r. *

Odesłanie prejudycjalne – Zbliżanie ustawodawstw – Homologacja pojazdów silnikowych – Dyrektywa 2007/46/WE – Artykuł 18 ust. 1 – Artykuł 26 ust. 1 – Artykuł 46 – Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 – Artykuł 5 ust. 2 – Pojazdy silnikowe – Silnik wysokoprężny – Emisje zanieczyszczeń – Zawór recyrkulacji spalin (zawór EGR) – Redukcja emisji tlenków azotu (NOx) ograniczana przez „okno termiczne” – Urządzenie ograniczające skuteczność działania – Ochrona interesów indywidualnego nabywcy pojazdu wyposażonego w niezgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania – Prawo do odszkodowania z tytułu odpowiedzialności deliktowej producenta tego pojazdu – Sposób obliczania odszkodowania – Zasada skuteczności – Artykuł 267 TFUE – Dopuszczalność – Wystąpienie do Trybunału przez sąd w składzie jednoosobowym

W sprawie C-100/21

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Landgericht Ravensburg (sąd krajowy w Ravensburgu, Niemcy) postanowieniem z dnia 12 lutego 2021 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 17 lutego 2021 r., w postępowaniu:

QB

przeciwko

Mercedes-Benz Group AG, dawniej Daimler AG,

TRYBUNAŁ (wielka izba),

w składzie: K. Lenaerts, prezes, L. Bay Larsen, wiceprezes, A. Arabadjiev, A. Prechal, K. Jürimäe i P. G. Xuereb (sprawozdawca), prezesi izb, M. Ilešič, N. Piçarra, I. Jarukaitis, A. Kumin, N. Jääskinen, N. Wahl, I. Ziemele, Z. Csehi i O. Spineanu-Matei, sędziowie,

rzecznik generalny: A. Rantos,

sekretarz: M. Krausenböck, administratorka,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 8 marca 2022 r.,

* Język postępowania: niemiecki.

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu QB – P. Franz, N. Gellert, R. Ghaffari, R. Klinger, K. Meiser i A. Pacura, Rechtsanwälte,
- w imieniu Mercedes-Benz Group AG – M. Ruttloff, U. Soltész, E. Wagner i N. Wimmer, Rechtsanwälte,
- w imieniu rządu niemieckiego – J. Möller i D. Klebs, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej – M. Huttunen, M. Noll-Ehlers i K. Talabér-Ritz, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 2 czerwca 2022 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 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), zmienionej rozporządzeniem Komisji (WE) nr 385/2009 z dnia 7 maja 2009 r. (Dz.U. 2009, L 118, s. 13) (zwanej dalej „dyrektywą ramową”), w związku z art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 715/2007 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. 267 akapit drugi TFUE.
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy QB a Mercedes-Benz Group AG, dawniej Daimler AG, producentem samochodów, w przedmiocie prawa do odszkodowania, na które powołuje się QB, i obliczenia kwoty odszkodowania ewentualnie należnego QB z tytułu nabycia pojazdu z silnikiem wysokoprężnym wyposażonego w oprogramowanie zmniejszające recyrkulację spalin tego pojazdu w zależności od temperatury zewnętrznej niezgodne z wymogami wynikającymi z prawa Unii.

Ramy prawne

Prawo Unii

Dyrektywa ramowa

- 3 Dyrektywa ramowa została uchylona przez rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych

przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. 2018, L 151, s. 1; sprostowanie Dz.U. 2021, L 19, s. 2), ze skutkiem od dnia 1 września 2020 r. Jednak ze względu na datę wystąpienia okoliczności faktycznych sporu w postępowaniu głównym dyrektywa ta nadal ma do niego zastosowanie.

4 Zgodnie z motywem 3 wspomnianej dyrektywy:

„Wymagania techniczne mające zastosowanie do układów, części, oddzielnych zespołów technicznych i pojazdów silnikowych powinny być zharmonizowane i określone w aktach prawnych. Takie akty prawne powinny przede wszystkim zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa drogowego, ochrony zdrowia, ochrony środowiska, efektywności energetycznej i ochrony przed niedozwolonym użyciem”.

5 Artykuł 1 owej dyrektywy ramowej stanowi:

„Niniejsza dyrektywa ustanawia zharmonizowane ramy zawierające przepisy administracyjne i ogólne wymagania techniczne homologacji wszystkich nowych pojazdów objętych jej zakresem zastosowania oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, mając na uwadze uproszczenie ich rejestracji, sprzedaży i dopuszczenia do ruchu na obszarze Wspólnoty.

[...]

Szczególne wymagania techniczne dotyczące budowy i działania pojazdów określa się, stosując niniejszą dyrektywę, w aktach prawnych, których wyczerpujący wykaz znajduje się w załączniku IV”.

6 Artykuł 3 dyrektywy ramowej stanowi w pkt 5 i 36:

„Na użytek niniejszej dyrektywy i aktów prawnych wymienionych w załączniku IV, chyba że w tych aktach prawnych podano inaczej:

[...]

5) »homologacja typu WE« oznacza procedurę, w wyniku której państwo członkowskie zaświadcza, że typ pojazdu, układu, części lub oddzielnego zespołu technicznego jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi niniejszej dyrektywy i aktów prawnych wymienionych w załącznikach IV lub XI;

[...]

36) »świadectwo zgodności« oznacza dokument określony w załączniku IX, wydany przez producenta i zaświadczący, że pojazd należący do serii typu homologowanego zgodnie z niniejszą dyrektywą, w momencie wyprodukowania jest zgodny ze wszystkimi aktami prawnymi”.

7 Artykuł 4 dyrektywy ramowej miał następujące brzmienie:

„1. Państwa członkowskie zapewniają, aby producenci wnioskujący o udzielenie homologacji wypełniali swoje obowiązki wynikające z niniejszej dyrektywy.

2. Państwa członkowskie udzielają homologacji tylko takim pojazdom, częściom, układom lub oddzielnym zespołom technicznym, które spełniają wymagania niniejszej dyrektywy.

3. Państwa członkowskie rejestrują lub zezwalają na sprzedaż lub dopuszczenie do ruchu tylko takich pojazdów, części i oddzielnych zespołów technicznych, które spełniają wymagania niniejszej dyrektywy.

[...]”.

8 Artykuł 8 ust. 6 wspomnianej dyrektywy ramowej stanowił:

„Organ udzielający homologacji informuje niezwłocznie organy udzielające homologacji innych państw członkowskich o każdej odmowie lub cofnięciu homologacji pojazdu, uzasadniając swoją decyzję”.

9 Zgodnie z art. 13 ust. 1 owej dyrektywy ramowej:

„Producent niezwłocznie informuje państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu WE, o każdej zmianie szczegółowych danych zawartych w pakiecie informacyjnym. Zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału to państwo członkowskie podejmuje decyzję o dalszym sposobie postępowania. W stosownym przypadku państwo członkowskie może zdecydować, po konsultacji z producentem, o udzieleniu nowej homologacji typu WE”.

10 Artykuł 18 ust. 1 dyrektywy ramowej stanowił:

„Producent, w ramach swych uprawnień jako posiadacz homologacji typu WE pojazdu, przedstawia [wydaje] certyfikat zgodności, który towarzyszy każdemu pojazdowi, kompletnemu, skompletowanemu lub niekompletnemu, wyprodukowanemu zgodnie z homologowanym typem pojazdu.

[...]”.

11 Artykuł 26 ust. 1 owej dyrektywy ramowej miał następujące brzmienie:

„Bez uszczerbku dla przepisów art. 29 i 30 państwa członkowskie dokonują rejestracji i zezwalają na sprzedaż lub dopuszczenie do ruchu pojazdów, wyłącznie gdy pojazdy te mają ważny certyfikat zgodności wydany zgodnie z art. 18.

[...]”.

12 Artykuł 30 ust. 1 wspomnianej dyrektywy ramowej stanowił:

„Jeżeli państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu WE, stwierdza, że nowe pojazdy, układy, części lub oddzielne zespoły techniczne, którym towarzyszy certyfikat zgodności lub które mają znak homologacji, nie są zgodne z homologowanym przez nie typem, przyjmuje niezbędne środki, w razie potrzeby włącznie z cofnięciem homologacji typu, w celu zapewnienia, że znajdujące się w produkcji pojazdy, układy, części lub oddzielne zespoły techniczne, w stosownym przypadku, ponownie uzyskały zgodność z homologowanym typem. O przyjętych środkach organ udzielający homologacji tego państwa członkowskiego informuje organy udzielające homologacji innych państw członkowskich”.

13 Artykuł 46 owej dyrektywy ramowej brzmi:

„Państwa członkowskie określają sankcje mające zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy, w szczególności zakazów określonych w art. 31 lub z niego wynikających, oraz aktów prawnych wymienionych w załączniku IV część I oraz przyjmują wszelkie środki niezbędne do ich wprowadzenia w życie. Sankcje te są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję [Europejską] o tych przepisach nie później niż dnia 29 kwietnia 2009 r. oraz możliwie szybko powiadamiają o wszelkich późniejszych zmianach tych przepisów”.

14 W załączniku IX do dyrektywy ramowej opisano treść świadectwa zgodności WE. Punkt 0 tego załącznika stanowi:

„Świadectwo zgodności jest oświadczeniem, które producent pojazdu składa jego nabywcy w celu zapewnienia go, że nabyty przez niego pojazd jest zgodny z prawodawstwem obowiązującym w Unii Europejskiej w momencie wyprodukowania pojazdu.

Świadectwo zgodności ma również na celu umożliwienie właściwym organom państw członkowskich rejestrowania pojazdów bez konieczności żądania od wnioskodawcy dostarczenia dodatkowej dokumentacji technicznej.

[...]”.

Rozporządzenie nr 715/2007

15 Zgodnie z motywami 1, 5, 6 i 17 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.

[...]

(5) Osiągnięcie [...] celu [Unii Europejskiej] w zakresie jakości powietrza wymaga nieustannych wysiłków na rzecz redukcji emisji zanieczyszczeń. [...]

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

[...]

(17) Konieczne jest wprowadzenie znormalizowanej metody pomiaru zużycia paliwa i emisji dwutlenku węgla pochodzących z pojazdów, aby zapobiec powstawaniu barier technicznych dla handlu między państwami członkowskimi. Ponadto należy zagwarantować, że klienci i użytkownicy otrzymują obiektywne i dokładne informacje”.

16 Artykuł 1 ust. 1 tego rozporządzenia przewiduje:

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

17 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”.

18 Artykuł 4 ust. 1–3 tego rozporządzenia stanowi:

„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 niniejszym rozporządzeniem 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. [...]

[...]

3. Producenci określają poziom emisji dwutlenku węgla i zużycie paliwa w dokumencie wręczanym nabywcy pojazdu w chwili zakupu”.

19 Artykuł 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 715/2007 brzmi następująco:

„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 emisje zanieczyszczeń jest zabronione. Zakazu tego nie stosuje się w następujących przypadkach:

a) urządzenie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią lub [i] ze względu na bezpieczeństwo użytkowania pojazdu;

[...]”.

20 Zgodnie z art. 13 tego rozporządzenia:

„1. Państwa członkowskie określają zasady [ustanawiają przepisy] dotyczące kar nakładanych za naruszenie przez producentów przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują niezbędne działania mające na celu ich egzekwowanie. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. [...]

2. Naruszenia podlegające karze obejmują:

[...]

d) stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania;

[...]”.

Prawo niemieckie

21 Paragraf 823 Bürgerliches Gesetzbuch (kodeksu cywilnego, zwanego dalej „BGB”) stanowi:

„1. Kto z winy umyślnej albo nieumyślnej bezprawnie narusza prawo do życia, nietykalność cielesną, zdrowie, wolność, własność lub jakiegokolwiek inne prawo drugiej osoby, zobowiązany jest do naprawienia wynikłej z tego szkody.

2. Ten sam obowiązek dotyczy tego, kto narusza ustawę mającą na celu ochronę drugiej osoby. Jeżeli zgodnie z treścią ustawy jej naruszenie jest możliwe również bez winy, obowiązek naprawienia szkody występuje tylko w przypadku winy”.

22 Paragraf 348 Zivilprozessordnung (kodeksu postępowania cywilnego, zwanego dalej „ZPO”) stanowi:

„1. Izba cywilna orzeka za pośrednictwem jednego ze swych członków jako sąd w składzie jednoosobowym. [...]

[...]

3. Sąd w składzie jednoosobowym przekazuje sprawę izbie cywilnej w celu rozstrzygnięcia o jej przejęciu, jeżeli:

- 1) sprawę cechują szczególne trudności natury faktycznej lub prawnej;
- 2) sprawa ma znaczenie o randze zasady;
- 3) strony jednomyślnie o to wnoszą.

Izba przejmuje orzekanie w sprawie, gdy spełnione są przesłanki określone w zdaniu pierwszym pkt 1 lub 2. Rozstrzygnięcie w tym przedmiocie izba wydaje w drodze postanowienia. Ponowne przekazanie do rozpoznania przez sąd w składzie jednoosobowym jest wykluczone.

[...].

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 23 W dniu 20 marca 2014 r. QB zakupił od Auto Y GmbH używany samochód osobowy marki Mercedes-Benz, model C 220 CDI, wyposażony w silnik wysokoprężny generacji Euro 5, o przebiegu wynoszącym 28 591 km, za cenę 29 999 EUR. Pojazd ten, wprowadzony do obrotu przez producenta samochodów Daimler AG, został zarejestrowany po raz pierwszy w dniu 15 marca 2013 r.
- 24 Wspomniany pojazd jest wyposażony w oprogramowanie sterujące pracą silnika zmniejszające poziom recyrkulacji spalin, gdy temperatury zewnętrzne sytuują się poniżej pewnego progu, w wyniku czego następuje wzrost emisji NOx. Recyrkulacja ta jest zatem w pełni skuteczna tylko w sytuacji, gdy temperatura zewnętrzna nie spadnie poniżej tego progu (zwanej dalej „oknem termicznym”). W tym względzie strony w postępowaniu głównym spierają się co do dokładnej temperatury zewnętrznej, poniżej której ta recyrkulacja ulega zmniejszeniu, oraz co do zakresu tego zmniejszenia.
- 25 QB wniósł powództwo do Landgericht Ravensburg (sądu krajowego w Ravensburgu, Niemcy), będącego sądem odsyłającym, domagając się naprawienia szkody, jaką wyrządził mu Mercedes-Benz Group, wyposażając przedmiotowy pojazd w urządzenia ograniczające skuteczność działania zabronione na mocy art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007.
- 26 Przed owym sądem strony w postępowaniu głównym spierały się więc co do tego, czy przedmiotowy pojazd jest wyposażony w takie niezgodne z prawem urządzenia, co do zakresu ewentualnego prawa QB do odszkodowania oraz co do ewentualnego zaliczenia korzyści czerpanych przez QB z użytkowania tego pojazdu na poczet kwoty odszkodowania.
- 27 Sąd odsyłający uważa, że okno termiczne stanowi zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 i art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007. Poziom recyrkulacji spalin przedmiotowego pojazdu, a tym samym skuteczność układu kontroli emisji zanieczyszczeń, byłyby już bowiem zmniejszone w temperaturze zewnętrznej wyższej niż 0°C, chociaż temperatura ta należy do „warunków, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu” w rozumieniu tego art. 3 pkt 10.

- 28 Sąd ów uważa również, że na pierwszy rzut oka wyjątek przewidziany w art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 nie ma zastosowania do sporu w postępowaniu głównym, ponieważ jedynie bezpośrednie ryzyko uszkodzenia wywołującego konkretne zagrożenie podczas jazdy może uzasadniać zastosowanie urządzenia ograniczającego skuteczność działania [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 114]. Sąd ten ma jednak wątpliwości, czy okno termiczne mające na celu zapobieganie powstawaniu osadów w silniku i przeciwdziałanie jego zużyciu spełnia ściśle warunki stosowania tego wyjątku.
- 29 Zdaniem sądu odsyłającego QB mogłoby zostać przyznane prawo do naprawienia szkody na podstawie § 823 ust. 2 BGB, który wymaga jedynie zwykłego zaniedbania. Jednakże według owego sądu przepis ten ustanawia przesłankę naruszenia ustawy chroniącej drugą osobę, co zgodnie z orzecznictwem Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, Niemcy) oznacza, że ustawa ta musi mieć na celu ochronę jednostki lub grupy osób przed naruszeniem określonego interesu prawnego. W tym względzie wystarczy, aby wspomniana ustawa została przyjęta w celu przyznania ochrony prawnej tej jednostce lub grupie osób, nawet jeśli dotyczy ona głównie ochrony interesu ogólnego. Ponadto wspomniany przepis wymaga, aby zagrożenie, przed którym ustawa ma zapewnić ochronę, urzeczywistniło się poprzez konkretną szkodę, a osoba lub osoby rzeczywiście poszkodowane były objęte podmiotowym zakresem stosowania danej ustawy. W związku z tym sąd odsyłający zastanawia się, czy art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy ramowej oraz art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 mają na celu, oprócz ochrony interesów ogólnych, również ochronę interesów osoby fizycznej, nabywcy pojazdu niezgodnego z prawem Unii, w szczególności gdy pojazd ten jest wyposażony w urządzenie ograniczające skuteczność działania zabronione na mocy tego ostatniego przepisu.
- 30 Według sądu odsyłającego w niemieckim orzecznictwie i niemieckiej doktrynie istnieją rozbieżne interpretacje tych kwestii. Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) uważa, że akty Unii przyjęte w celu harmonizacji wymagań technicznych mających zastosowanie do pojazdów mają na celu przede wszystkim wysoki poziom bezpieczeństwa drogowego oraz ochrony zdrowia i środowiska. Ponadto według niego art. 5 rozporządzenia nr 715/2007 nie ma na celu ochrony prawa do samostanowienia gospodarczego indywidualnego nabywcy pojazdu.
- 31 Natomiast szereg sądów okręgowych uważa, że art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy ramowej oraz art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 mają również na celu ochronę indywidualną nabywcy pojazdu. Według tych sądów jednym z celów świadectwa zgodności jest bowiem, zgodnie z załącznikiem IX do dyrektywy ramowej, aby producent pojazdu zagwarantował nabywcy tego pojazdu, że pojazd ten jest zgodny z przepisami prawnymi obowiązującymi w Unii w chwili jego wyprodukowania. Świadectwo to ma również na celu ułatwienie administracyjnej procedury rejestracji i swobodnego przepływu towarów w Unii.
- 32 Na wypadek gdyby zostało uznane, że przepisy, o których mowa w pkt 29 niniejszego wyroku, chronią jedynie ogólne interesy prawne, a nie indywidualne interesy nabywców, sąd odsyłający zastanawia się ponadto, czy zasada skuteczności może wymagać, aby za każde umyślne lub spowodowane niedbalstwem przewinienie producenta pojazdów mechanicznych polegające na wprowadzeniu do obrotu pojazdów wyposażonych w niezgodne z prawem na podstawie art. 5 rozporządzenia nr 715/2007 urządzenie ograniczające skuteczność działania była nakładana sankcja w postaci możliwości dochodzenia przez odnośnego nabywcę prawa do odszkodowania opartego na odpowiedzialności deliktowej tego producenta.

- 33 W tym względzie zdaniem Landgericht Stuttgart (sądu krajowego w Stuttgarcie, Niemcy) zastosowanie § 823 ust. 2 BGB opiera się na okoliczności, że w interesie skutecznego stosowania prawa Unii konieczne jest opatrzenie odpowiednich przepisów prawa Unii sankcjami cywilnoprawnymi.
- 34 Na wypadek gdyby QB przysługiwało takie prawo do odszkodowania na podstawie § 823 ust. 2 BGB, sąd odsyłający zastanawia się, czy dla nadania praktycznej skuteczności mającym zastosowanie w niniejszej sprawie przepisom prawa Unii konieczne jest zaniechanie zaliczenia korzyści z tytułu użytkowania rozpatrywanego pojazdu na poczet tego prawa do odszkodowania lub dokonanie takiego zaliczenia jedynie w ograniczonym zakresie. Kwestia ta jest również przedmiotem rozbieżnych stanowisk w niemieckim orzecznictwie i niemieckiej doktrynie, w tym w odniesieniu do wpływu, jaki na takie zaliczenie może mieć zakaz bezpodstawnego wzbogacenia.
- 35 W tym względzie sąd odsyłający, Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości), uważa, po pierwsze, że wobec wynikającego z krajowych przepisów dotyczących naprawiania szkody zakaz wzbogacenia się osoba poszkodowana nie może znaleźć się w sytuacji lepszej niż ta, w której znajdowałaby się, gdyby nie doszło do zdarzenia wywołującego szkodę, a po drugie, że na poczet prawa do odszkodowania należy zaliczyć tylko korzyści związane z tym zdarzeniem, nie odciążając nadmiernie sprawcy szkody. Natomiast szereg sądów okręgowych uważa, że korzyść uzyskaną z użytkowania pojazdu wyposażonego w niezgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania może zostać zaliczona na poczet prawa do odszkodowania.
- 36 Wreszcie sąd odsyłający, który orzeka w składzie jednoosobowym w sprawie w postępowaniu głównym, wskazuje, że zgodnie z § 348 ust. 3 zdanie pierwsze pkt 1 i 2 ZPO pierwotny sąd w składzie jednoosobowym jest zobowiązany przekazać sprawę izbie cywilnej do ponownego rozpoznania, jeżeli sprawa przedstawia szczególne trudności faktyczne lub prawne lub ma zasadnicze znaczenie. W tym względzie sądowi w składzie jednoosobowym nie przysługują żadne uprawnienia dyskrecyjne. W szczególności według sądu odsyłającego z orzecznictwa Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) wynika, że jeżeli sąd w składzie jednoosobowym zwraca się do Trybunału z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym bez wcześniejszego przekazania sprawy izbie cywilnej do ponownego rozpoznania, sąd ten narusza konstytucyjną zasadę sądu powołanego zgodnie z prawem, przewidzianą w art. 101 ust. 1 zdanie drugie Grundgesetz (ustawy zasadniczej).
- 37 Tymczasem sąd odsyłający jest zdania, że art. 267 akapit drugi TFUE stoi na przeszkodzie takiemu obowiązkowi przekazania sprawy izbie cywilnej. Prawdą jest, że w wyroku z dnia 13 grudnia 2018 r., Rittinger i in. (C-492/17, EU:C:2018:1019), Trybunał orzekł, że wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez sąd w składzie jednoosobowym jest dopuszczalny z punktu widzenia prawa Unii, niezależnie od tego, czy krajowe przepisy proceduralne są przestrzegane, czy też nie. Jednak według sądu odsyłającego Trybunał nie zbadał kwestii, czy ów art. 267 akapit drugi stoi na przeszkodzie przepisowi krajowemu ograniczającemu możliwość wystąpienia do Trybunału z takim wnioskiem.
- 38 W tych okolicznościach Landgericht Ravensburg (sąd krajowy w Ravensburgu) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
- „1) Czy celem art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 [dyrektywy ramowej] w związku z art. 5 ust. 2 [rozporządzenia nr 715/2007] jest również ochrona interesów indywidualnych nabywców pojazdów silnikowych?

W razie udzielenia odpowiedzi twierdzącej na to pytanie:

- 2) Czy zalicza się do tego również interes indywidualnego nabywcy pojazdu polegający na nienabyciu pojazdu, który nie spełnia wymogów wynikających z prawa Unii, w szczególności pojazdu, który wyposażono w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 [rozporządzenia nr 715/2007]?

W przypadku udzielenia na pierwsze pytanie prejudycjalne odpowiedzi przeczącej:

- 3) Czy z prawem Unii niezgodne jest, by nabywca, który wbrew swojej woli kupił pojazd wprowadzony przez producenta do obrotu z zabronionym urządzeniem ograniczającym skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 [rozporządzenia nr 715/2007], mógł dochodzić od producenta pojazdu w ramach odpowiedzialności deliktowej roszczeń cywilnoprawnych o naprawienie szkody, w tym w szczególności również roszczenia o zwrot ceny uiszczonej za pojazd w zamian za jego wydanie i przewłaszczenie, jedynie w drodze wyjątku, wtedy gdy producent pojazdu działał umyślnie i w sposób naruszający dobre obyczaje?

W razie udzielenia odpowiedzi twierdzącej na to pytanie:

- 4) Czy prawo Unii wymaga, aby nabywcy pojazdu przysługiwało wobec producenta pojazdu roszczenie cywilnoprawne o naprawienie szkody w ramach odpowiedzialności deliktowej w przypadku każdego zawinionego (wynikającego z niedbalstwa lub umyślnego) działania producenta przy wprowadzeniu do obrotu pojazdu, który wyposażono w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 [rozporządzenia nr 715/2007]?

Niezależnie od odpowiedzi udzielonych na pytania prejudycjalne od pierwszego do czwartego:

- 5) Czy z prawem Unii niezgodne jest to, że w świetle prawa krajowego nabywcy pojazdu należy zaliczyć korzyść z rzeczywistego użytkowania pojazdu, kiedy żąda on od producenta w ramach naprawienia szkody na podstawie odpowiedzialności deliktowej zwrotu ceny sprzedaży pojazdu, który wprowadzono na rynek z zabronionym urządzeniem ograniczającym skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 [rozporządzenia nr 715/2007], w zamian za przekazanie i przewłaszczenie pojazdu?

W przypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej:

- 6) Czy z prawem Unii niezgodne jest to, że tę korzyść z użytkowania określa się na podstawie pełnej ceny sprzedaży, nie obniżając jej ze względu na obniżenie wartości pojazdu wynikające z wyposażenia pojazdu w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania lub ze względu na to, że nabywca wbrew swojej woli korzystał z pojazdu niezgodnego z prawem Unii?

Niezależnie od odpowiedzi udzielonych na pytania prejudycjalne od pierwszego do szóstego:

- 7) Czy § 348 ust. 3 [ZPO], w zakresie, w jakim przepis ten dotyczy również wydawania postanowień w sprawie wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym zgodnie z art. 267 akapit drugi TFUE, jest niezgodny z uprawnieniem sądów krajowych do składania tych wniosków zgodnie z art. 267 akapit drugi TFUE, a zatem nie znajduje zastosowania do wydawania tych postanowień?”.

W przedmiocie wniosku o otwarcie ustnego etapu postępowania na nowo

- 39 Po przedstawieniu opinii przez rzecznika generalnego rząd niemiecki i Mercedes-Benz Group, pismami złożonymi w sekretariacie Trybunału, odpowiednio, w dniach 11 i 14 lipca 2022 r., wniosły o otwarcie ustnego etapu postępowania na nowo na podstawie art. 83 regulaminu postępowania przed Trybunałem.
- 40 Na poparcie swojego żądania Mercedes-Benz Group podnosi w istocie, że rzecznik generalny błędnie uznał w pkt 49 opinii, iż posiadanie pojazdu, który jest niezgodny z przepisami prawa Unii w dziedzinie ochrony środowiska z powodu przekroczenia ustalonych wartości dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń gazowych powoduje, że nabywca doznaje krzywdy. Zdaniem Mercedes-Benz Group istnienie ewentualnej krzywdy nie zostało bowiem podniesione przez sąd krajowy i nie było przedmiotem dyskusji między stronami.
- 41 W swoim wniosku rząd niemiecki podnosi w istocie, po pierwsze, że opinia rzecznika generalnego opiera się na nowych okolicznościach, które nie były jeszcze przedmiotem dyskusji między stronami w zakresie, w jakim odnosi się ona do załącznika IX do dyrektywy ramowej i do jego pkt 0. Po drugie, rząd ten kwestionuje ważność owego pkt 0.
- 42 Ponadto wspomniany rząd wskazuje, że nie zgadza się z opinią rzecznika generalnego w zakresie, w jakim nie uwzględnia ona relacji zachodzących pomiędzy dyrektywą ramową a dyrektywą 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). Po pierwsze, przyznanie konsumentowi prawa do odszkodowania z tytułu winy nieumyślnej byłoby zdaniem tego rządu niezgodne z ogólną systematyką tej ostatniej dyrektywy. Po drugie, rząd ten uważa, że świadectwa zgodności w rozumieniu dyrektywy ramowej nie można uznać za równoważne z gwarancją producenta.
- 43 W tym względzie należy przypomnieć, po pierwsze, że statut Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej oraz regulamin postępowania nie dają zainteresowanym, o których mowa w art. 23 tego statutu, możliwości przedkładania uwag w odpowiedzi na opinię przedstawioną przez rzecznika generalnego (wyrok z dnia 16 listopada 2021 r., Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim i in., od C-748/19 do C-754/19, EU:C:2021:931, pkt 30 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 44 Po drugie, na podstawie art. 252 akapit drugi TFUE rzecznik generalny przedstawia publicznie, przy zachowaniu całkowitej bezstronności i niezależności, uzasadnioną opinię w sprawach, które zgodnie ze statutem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wymagają jego zaangażowania. Trybunał nie jest związany ani tą opinią, ani uzasadnieniem, w oparciu o które rzecznik generalny dochodzi do zawartych w opinii wniosków. W konsekwencji okoliczność, że jedna z zainteresowanych stron nie zgadza się z opinią rzecznika generalnego, bez względu na to, jakie kwestie poruszono w tej opinii, nie może sama w sobie stanowić uzasadnienia dla otwarcia ustnego etapu postępowania na nowo (wyrok z dnia 16 listopada 2021 r., Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim i in., od C-748/19 do C-754/19, EU:C:2021:931, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 45 Prawdą jest, że zgodnie z art. 83 regulaminu postępowania Trybunał może w każdej chwili, po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, postanowić o otwarciu ustnego etapu postępowania na nowo, w szczególności jeśli uzna, że okoliczności zawisłej przed nim sprawy nie są wystarczająco wyjaśnione, lub jeśli po zamknięciu ustnego etapu postępowania strona

przedstawiła nowy fakt mogący mieć decydujące znaczenie dla rozstrzygnięcia Trybunału, lub też jeśli sprawa ma zostać rozstrzygnięta na podstawie argumentu, który nie był przedmiotem dyskusji między zainteresowanymi.

- 46 Jednakże w niniejszym przypadku Trybunał stwierdza, że posiada wszystkie informacje niezbędne do wydania wyroku, a podstawy rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie nie stanowią argumenty, które nie były przedmiotem dyskusji między zainteresowanymi. Wreszcie w obu wnioskach o otwarcie ustnego etapu postępowania na nowo, o których mowa w pkt 39 niniejszego wyroku, nie wskazano żadnej nowej okoliczności faktycznej mogącej mieć decydujący wpływ na orzeczenie, jakie Trybunał ma wydać w tej sprawie.
- 47 W tych okolicznościach Trybunał uznaje, po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, że nie ma potrzeby zarządzenia otwarcia ustnego etapu postępowania na nowo.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie dopuszczalności

- 48 Poprzez pytanie siódme sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 267 akapit drugi TFUE należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, na mocy którego sąd w składzie jednoosobowym jest zobowiązany, w szczególności ze względu na zasadnicze znaczenie zawisłej przed nim sprawy, przekazać tę sprawę izbie cywilnej w składzie trzech sędziów i zrezygnować samemu ze skierowania do Trybunału wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w ramach wspomnianej sprawy.
- 49 Mercedes-Benz Group podnosi, że siódme pytanie prejudycjalne jest niedopuszczalne, ponieważ w ramach wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożonego na podstawie art. 267 TFUE Trybunał nie jest właściwy do orzekania w przedmiocie zgodności prawa krajowego z prawem Unii.
- 50 Rząd niemiecki twierdzi, że odpowiedź Trybunału na to pytanie nie jest konieczna, aby sąd odsyłający mógł rozstrzygnąć spór w postępowaniu głównym.
- 51 Zdaniem Komisji kwestia, czy prawo krajowe pozwala sądowi w składzie jednoosobowym zwrócić się do Trybunału z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, nie ma znaczenia dla rozstrzygnięcia tego sporu, dotyczącego istnienia prawa do odszkodowania podnoszonego przez nabywcę pojazdu przeciwko producentowi pojazdów z powodu obecności w tym pojeździe urządzenia ograniczającego skuteczność działania, które to urządzenie jest zabronione na mocy art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007. Ponadto pytanie to jest hipotetyczne, ponieważ z postanowienia odsyłającego wynika, że spór w postępowaniu głównym nie był przedmiotem zaskarżenia w chwili wniesienia sprawy do Trybunału.
- 52 Należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem w ramach współpracy pomiędzy Trybunałem a sądami krajowymi ustanowionej na mocy art. 267 TFUE jedynie do sądu krajowego, przed którym zawisł spór i na którym spoczywa odpowiedzialność za przyszły wyrok, należy, przy uwzględnieniu okoliczności konkretnej sprawy, zarówno ocena, czy dla wydania wyroku jest niezbędne uzyskanie orzeczenia prejudycjalnego, jak również ocena znaczenia pytań, z którymi zwraca się do Trybunału. W związku z tym, jeśli postawione pytania dotyczą wykładni

prawa Unii, Trybunał jest co do zasady zobowiązany do wydania orzeczenia (wyrok z dnia 15 lipca 2021 r., *The Department for Communities in Northern Ireland*, C-709/20, EU:C:2021:602, pkt 54 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 53 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].
- 54 W niniejszym przypadku należy stwierdzić, że pytanie siódme dotyczy wykładni art. 267 akapit drugi TFUE i że sąd odsyłający nie wyjaśnił powodów, dla których wykładnia tego postanowienia jest niezbędna do rozstrzygnięcia zawisłego przed nim sporu. Ograniczył się on bowiem do wskazania, że właściwość sądu w składzie jednoosobowym do wystąpienia do Trybunału z niniejszym wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym może być zakwestionowana. Sąd ten nie wyjaśnia natomiast, jaki wpływ na postanowienie odsyłające lub ewentualnie na orzeczenie kończące postępowanie może mieć ewentualne uchybienie proceduralne wynikające z faktu, że sąd w składzie jednoosobowym zwrócił się do Trybunału z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, bez przekazania sprawy w postępowaniu głównym kolegialnemu składowi orzekającemu. W szczególności z postanowienia odsyłającego nie wynika, by było ono na tym etapie postępowania przedmiotem zaskarżenia, w ramach którego zostałoby podniesione, że jest ono dotknięte taką wadą.
- 55 W konsekwencji pytanie siódme należy uznać za niedopuszczalne.

Co do istoty

Uwagi wstępne

- 56 W pierwszej kolejności należy przypomnieć, że w art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 zdefiniowano „urządzenie ograniczające skuteczność działania” jako „dowolny element konstrukcyjny mierzący temperaturę, prędkość pojazdu, prędkość obrotową 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”.
- 57 W niniejszym przypadku z wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wynika, że oprogramowanie, o którym mowa w pkt 24 niniejszego wyroku, określa okno termiczne, w wyniku którego recyrkulacja spalin jest w pełni skuteczna tylko wtedy, gdy temperatura zewnętrzna nie spadnie poniżej określonego progu. W tym względzie sąd odsyłający wyjaśnia, że poziom recyrkulacji spalin, a tym samym skuteczność układu kontroli emisji zanieczyszczeń, są już obniżone od temperatury zewnętrznej powyżej 0 °C, czyli temperatury stanowiącej warunki, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdów w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007.

- 58 Co się tyczy okna termicznego analogicznego do okna rozpatrywanego w postępowaniu głównym, Trybunał orzekł, że 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 wtedy, gdy temperatura zewnętrzna mieści się między 15 a 33 °C, a wysokość poruszania się pojazdu jest niższa niż 1000 metrów, stanowi „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu tego art. 3 pkt 10 (zob. podobnie wyrok z dnia 14 lipca 2022 r., GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, pkt 47).
- 59 W tym względzie sąd odsyłający wskazuje, że strony w postępowaniu głównym spierają się co do tego, poniżej jakiej konkretnie temperatury zewnętrznej i w jakim zakresie zmniejsza się recyrkulacja spalin. 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 14 lipca 2022 r., GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo). Do sądu odsyłającego należy zatem rozstrzygnięcie, w stosownym wypadku, czy w świetle wyjaśnień przedstawionych w orzecznictwie przytoczonym w pkt 58 niniejszego wyroku oprogramowanie, o którym mowa w pkt 24 tego wyroku, stanowi „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007.
- 60 W drugiej kolejności, zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania układów kontrolujących emisje zanieczyszczeń jest zabronione. Jednakże od zakazu tego istnieją trzy wyjątki, w tym wyjątek zawarty w art. 5 ust. 2 lit. a), mający zdaniem sądu odsyłającego jako jedyny istotne znaczenie. Wyjątek ten dotyczy przypadku, gdy „urządzenie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią lub [i] ze względu na bezpieczeństwo użytkownika pojazdu”.
- 61 W zakresie, w jakim przepis ten ustanawia wyjątek od zakazu stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania, które zmniejszają skuteczność układów kontroli emisji zanieczyszczeń, art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w sposób ścisły (wyrok z dnia 14 lipca 2022 r., GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, pkt 50).
- 62 Z samego brzmienia tego przepisu wynika, że aby przewidziany w nim wyjątek obejmował potrzebę urządzenia ograniczającego skuteczność działania, potrzeba ta musi być uzasadniona nie tylko ze względu na zabezpieczenie silnika przed uszkodzeniem lub awarią, lecz również ze względu na bezpieczeństwo użytkownika pojazdu. Zważywszy bowiem na użycie w tym przepisie spójnika „i”, spójnik ten należy interpretować w ten sposób, że przewidziane w nim przesłanki są kumulatywne (wyrok z dnia 14 lipca 2022 r., GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, pkt 61).
- 63 W tym względzie zakaz przewidziany w owym art. 5 ust. 2 zdanie pierwsze zostałby pozbawiony znaczenia i skuteczności, gdyby producenci mogli wyposażać pojazdy samochodowe w takie urządzenia ograniczające skuteczność działania wyłącznie w celu ochrony silnika tych pojazdów przed zanieczyszczeniem i starzeniem [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 113].
- 64 Zatem, jeżeli oprogramowanie takie jak to rozpatrywane w postępowaniu głównym należy zakwalifikować jako urządzenie ograniczające skuteczność działania, to może być ono uzasadnione na podstawie tego wyjątku jedynie w zakresie, w jakim zostanie wykazane, że

urządzenie to odpowiada ściśle potrzebie uniknięcia bezpośredniego ryzyka uszkodzenia lub awarii silnika, spowodowanego nieprawidłowym działaniem części układu recyrkulacji spalin, na tyle poważnego, że stwarza konkretne niebezpieczeństwo podczas prowadzenia pojazdu wyposażonego we wspomniane urządzenie (zob. podobnie wyrok z dnia 14 lipca 2022 r., GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, pkt 62).

- 65 Ponadto w odniesieniu do okna termicznego analogicznego do tego, o którym mowa w postępowaniu głównym, Trybunał orzekł, iż 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 NOx przez pojazdy (wyrok z dnia 14 lipca 2022 r., GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, pkt 63).
- 66 Trybunał stwierdził zatem, że takie urządzenie ograniczające skuteczność działania nie może być uzasadnione na podstawie tego przepisu. Przyznanie, że takie urządzenie ograniczające skuteczność działania może być objęte wyjątkiem przewidzianym we wspomnianym przepisie, prowadziłyby bowiem do tego, że wyjątek ten miałby zastosowanie przez większą część roku w rzeczywistych warunkach jazdy panujących na terytorium Unii, tak iż ustanowiona we wspomnianym art. 5 ust. 2 zdanie pierwsze zasada zakazu stosowania takich urządzeń ograniczających skuteczność działania mogłaby w praktyce być stosowana rzadziej niż wspomniany wyjątek (wyrok z dnia 14 lipca 2022 r., GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, pkt 64, 65).
- 67 Do sądu odsyłającego należy dokonanie oceny okoliczności faktycznych niezbędnej do zastosowania przesłanek przypomnianych w pkt 60–66 niniejszego wyroku.

W przedmiocie pytań pierwszego i drugiego

- 68 W pytaniach pierwszym i drugim, na które trzeba odpowiedzieć łącznie, sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy ramowej, w związku z art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, należy interpretować w ten sposób, że chronią one, oprócz interesów ogólnych, szczególne interesy indywidualnego nabywcy pojazdu silnikowego w stosunku do producenta tego pojazdu, w przypadku gdy ów pojazd jest wyposażony w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu tego ostatniego przepisu.
- 69 Z wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wynika, że pytania te są uzasadnione okolicznością, iż zdaniem sądu odsyłającego skorzystanie przez indywidualnego nabywcę niezgodnego z prawem Unii pojazdu samochodowego z prawa do odszkodowania przewidzianego w § 823 ust. 2 BGB zakłada naruszenie prawa mającego na celu ochronę drugiej osoby.
- 70 Co się tyczy art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, należy przypomnieć, że cel realizowany przez to rozporządzenie polega, jak wynika z jego motywów 1 i 6, na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony środowiska, a w szczególności na znacznym zmniejszeniu emisji NOx z pojazdów z silnikami wysokoprężnymi w celu poprawy jakości powietrza i przestrzegania

wartości dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń [wyrok z dnia 14 lipca 2022 r., GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, pkt 43 i przytoczone tam orzecznictwo]. Ustanowiony w art. 5 ust. 2 zdanie pierwsze tego rozporządzenia zakaz stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania, które zmniejszają skuteczność układów kontroli emisji zanieczyszczeń, ma właśnie na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń gazowych i przyczynienie się w ten sposób do realizacji celu realizowanego przez to rozporządzenie, polegającego na ochronie środowiska naturalnego [zob. podobnie wyrok z dnia 8 listopada 2022 r., Deutsche Umwelthilfe (Homologacja pojazdów silnikowych), C-873/19, EU:C:2022:857, pkt 57].

- 71 Należy zatem uznać, że ten ostatni przepis, podobnie jak rozporządzenie, w którym jest on zawarty, realizuje ogólny cel polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony środowiska naturalnego.
- 72 Jak zauważył rzecznik generalny w pkt 40 opinii, to właśnie w realizację tego ogólnego celu wpisuje się przewidziany w art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 715/2007 spoczywający na producentach obowiązek dostarczenia nabywcy pojazdu w chwili jego zakupu dokumentu wskazującego dane liczbowe dotyczące emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa. Obowiązek ten ma bowiem na celu, jak można wywnioskować z motywu 17 tego rozporządzenia, uzyskanie przez konsumentów i użytkowników, w chwili podejmowania przez nich decyzji o zakupie, obiektywnych i precyzyjnych informacji na temat mniej lub bardziej zanieczyszczających właściwości pojazdów.
- 73 Po dokonaniu tego stwierdzenia należy, w celu udzielenia odpowiedzi na pytania pierwsze i drugie, umieścić rozporządzenie nr 715/2007 w kontekście, w jaki jest ono wpisane. W tym względzie art. 5 tego rozporządzenia należy zbadać nie tylko w świetle różnych przepisów tego rozporządzenia, lecz również w świetle ram prawnych dotyczących homologacji pojazdów silnikowych w Unii, w które to ramy owo rozporządzenie się wpisuje [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 75].
- 74 Artykuł 3 pkt 5 dyrektywy ramowej definiował „homologację typu WE” pojazdu silnikowego, takiego jak rozpatrywany w postępowaniu głównym, jako „procedurę, w wyniku której państwo członkowskie zaświadcza, że typ pojazdu, układu, części lub oddzielnego zespołu technicznego jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi [tej dyrektywy ramowej] i aktów prawnych wymienionych w załącznikach IV lub XI” do tej dyrektywy ramowej. W owym załączniku IV, zatytułowanym „Wykaz aktów prawnych ustanawiających wymagania do celów homologacji typu WE pojazdów”, w części I, zatytułowanej „Wykaz aktów prawnych do celów homologacji typu WE pojazdów produkowanych w nieograniczonych seriach”, wymieniono rozporządzenie nr 715/2007 w kontekście „[e]misj[i] (Euro 5 i 6) pojazdów lekkich / informacji”.
- 75 Należy również przypomnieć, że art. 4 ust. 3 akapit pierwszy dyrektywy ramowej stanowił, że państwa członkowskie rejestrują lub zezwalają na sprzedaż lub dopuszczenie do ruchu tylko takich pojazdów, które spełniają wymagania tej dyrektywy ramowej.
- 76 Wreszcie art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 715/2007 przewiduje, że producenci wykazują, iż wszystkie nowe pojazdy sprzedawane, zarejestrowane lub wprowadzane do obrotu w Unii uzyskały homologację zgodnie z tym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

- 77 Z przepisów, o których mowa w pkt 74–76 niniejszego wyroku, wynika, po pierwsze, że pojazdy objęte zakresem stosowania dyrektywy ramowej powinny być przedmiotem homologacji typu, a po drugie, że homologacja ta może zostać udzielona tylko wtedy, gdy dany typ pojazdu jest zgodny z przepisami rozporządzenia nr 715/2007, w szczególności z przepisami dotyczącymi emisji zanieczyszczeń, do których należy art. 5 tego rozporządzenia (wyrok z dnia 14 lipca 2022 r., Porsche Inter Auto i Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, pkt 52).
- 78 Oprócz tych wymogów dotyczących homologacji typu WE, spoczywających na producentach, ci ostatni są również zobowiązani do wydania świadectwa zgodności indywidualnemu nabywcy pojazdu. Artykuł 18 ust. 1 dyrektywy ramowej stanowił bowiem, że producenci, jako posiadacze homologacji typu WE pojazdu, wydają świadectwo zgodności, które towarzyszy każdemu pojazdowi, kompletnemu, skompletowanemu, lub niekompletnemu, wyprodukowanemu zgodnie z homologowanym typem pojazdu.
- 79 Zgodnie zaś z art. 26 ust. 1 tej dyrektywy ramowej świadectwo to jest obowiązkowe do celów rejestracji i sprzedaży lub dopuszczenia pojazdu do ruchu. Obowiązek ten wynika z okoliczności, że wspomniane świadectwo, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 36 dyrektywy ramowej, jest dokumentem „wydany[m] przez producenta i zaświadczający[m], że pojazd należący do serii typu homologowanego zgodnie z [tą dyrektywą ramową], w momencie wyprodukowania jest zgodny ze wszystkimi aktami prawnymi”.
- 80 Ponadto – oprócz realizowanego przez art. 46 dyrektywy ramowej celu polegającego na ustanowieniu i funkcjonowaniu rynku wewnętrznego charakteryzującego się uczciwą konkurencją między producentami – sankcje, o których mowa w tym artykule, powinny również gwarantować, że nabywca pojazdu posiada świadectwo zgodności umożliwiające mu, zgodnie z załącznikiem IX do tej dyrektywy ramowej, zarejestrowanie go w dowolnym państwie członkowskim bez konieczności dostarczenia dodatkowych dokumentów technicznych (wyrok z dnia 4 października 2018 r., Komisja/Niemcy, C-668/16, EU:C:2018:802, pkt 87).
- 81 Indywidualny nabywca, kupując pojazd należący do serii pojazdu objętego homologowanym typem pojazdu, któremu towarzyszy świadectwo zgodności, może zatem racjonalnie oczekiwać, że rozporządzenie nr 715/2007, a w szczególności jego art. 5, będzie przestrzegane w odniesieniu do tego pojazdu (zob. podobnie wyrok z dnia 14 lipca 2022 r., Porsche Inter Auto i Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, pkt 54).
- 82 W konsekwencji z przepisów dyrektywy ramowej, o których mowa w pkt 78–80 niniejszego wyroku, wynika, że ustanawia ona bezpośredni związek między producentem samochodów a indywidualnym nabywcą pojazdu silnikowego, mający na celu zagwarantowanie temu ostatniemu, że pojazd ten jest zgodny z odpowiednimi przepisami Unii. W szczególności, ponieważ producent pojazdu musi przestrzegać wymogów wynikających z art. 5 rozporządzenia nr 715/2007 przy wydawaniu świadectwa zgodności indywidualnemu nabywcy tego pojazdu w celu rejestracji i sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu tego pojazdu, świadectwo to pozwala chronić tego nabywcę przed niedopełnieniem przez tego producenta spoczywającego na nim obowiązku wprowadzania do obrotu pojazdów zgodnych z tym przepisem.
- 83 Nie jest jednak wykluczone, że typ pojazdu objęty homologacją typu WE, pozwalającą na użytkowanie tego pojazdu na drodze, może być pierwotnie homologowany przez organ udzielający homologacji bez ujawnienia mu obecności oprogramowania, o którym mowa w pkt 24 niniejszego wyroku. W tym względzie dyrektywa ramowa przewiduje sytuację, w której niezgodność z prawem elementu projektowego pojazdu, na przykład w świetle wymogów art. 5

rozporządzenia nr 715/2007, zostaje wykryta dopiero po tej homologacji. I tak art. 8 ust. 6 tej dyrektywy ramowej przewiduje, że organ ten może cofnąć homologację pojazdu. Ponadto z art. 13 ust. 1 zdania pierwsze i trzecie tej dyrektywy wynika, że jeżeli producent poinformuje państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu WE, o zmianie informacji zawartych w pakiecie informacyjnym, owo państwo członkowskie może, w stosownym przypadku zdecydować, po konsultacji z producentem, o udzieleniu nowej homologacji typu WE (zob. podobnie wyrok z dnia 14 lipca 2022 r., Porsche Inter Auto i Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, pkt 56). Wreszcie art. 30 ust. 1 tej samej dyrektywy ramowej przewidywał, że jeżeli państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu WE, stwierdza brak zgodności z homologowanym przez nie typem pojazdu, przyjmuje niezbędne środki, w razie potrzeby włącznie z cofnięciem tej homologacji, w celu zapewnienia, że znajdujące się w produkcji pojazdy ponownie uzyskały zgodność z tym typem.

- 84 W konsekwencji niezgodność z prawem urządzenia ograniczającego skuteczność działania pojazdu silnikowego odkryta po uzyskaniu homologacji typu WE dla tego pojazdu może podważyć ważność tej homologacji, a także – w szerszym znaczeniu – ważność świadectwa zgodności mającego potwierdzać, że pojazd ten, należący do serii homologowanego typu, w chwili jego wyprodukowania był zgodny ze wszystkimi aktami prawnymi. Biorąc pod uwagę regulę ustanowioną w art. 26 ust. 1 dyrektywy ramowej, ta niezgodność z prawem może zatem, w szczególności, stwarzać niepewność co do możliwości zarejestrowania, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu rzeczonoego pojazdu, a ostatecznie działać na szkodę nabywcy pojazdu wyposażonego w niezgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania.
- 85 W świetle powyższych rozważań na pytania pierwsze i drugie trzeba odpowiedzieć, że art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy ramowej, w związku z art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, należy interpretować w ten sposób, że chronią one, oprócz interesów ogólnych, szczególne interesy indywidualnego nabywcy pojazdu silnikowego w stosunku do producenta tego pojazdu, w przypadku gdy ów pojazd jest wyposażony w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu tego ostatniego przepisu.

W przedmiocie pytań trzeciego i czwartego

- 86 Ze względu na odpowiedź udzieloną na pytania pierwsze i drugie nie ma potrzeby odpowiadania na pytania trzecie i czwarte.

W przedmiocie pytań piątego i szóstego

- 87 W pytaniach piątym i szóstym, które trzeba rozpatrzyć łącznie, sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy prawo Unii należy interpretować w ten sposób, że w ramach naprawienia szkody wyrządzonej nabywcy pojazdu wyposażonego w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 stoi ono na przeszkodzie temu, by korzyść uzyskana z rzeczywistego użytkowania tego pojazdu została zaliczona na poczet zwrotu ceny zakupu tego pojazdu, a jeśli nie – aby korzyść ta została obliczona na podstawie całkowitej ceny zakupu tego pojazdu.
- 88 W tym względzie należy stwierdzić, że jak wynika z odpowiedzi udzielonej na pytania pierwsze i drugie, art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy ramowej, w związku z art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, chronią szczególne interesy indywidualnego nabywcy pojazdu

silnikowego w stosunku do producenta tego pojazdu, w przypadku gdy ów pojazd jest wyposażony w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu tego ostatniego przepisu.

- 89 Z przepisów tych wynika zatem, że indywidualnemu nabywcy pojazdu silnikowego przysługuje w stosunku do producenta tego pojazdu prawo do tego, by wspomniany pojazd nie był wyposażony w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 tego rozporządzenia.
- 90 Ponadto, jak wskazano już w istocie w pkt 80 niniejszego wyroku, na mocy art. 46 dyrektywy ramowej do państw członkowskich należy określenie sankcji mających zastosowanie w przypadku nieprzestrzegania jej przepisów. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Ponadto zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 715/2007 państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar nakładanych za naruszenie przepisów tego rozporządzenia. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- 91 W tych okolicznościach należy stwierdzić, że z art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy ramowej w związku z art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, wynika, że państwa członkowskie są zobowiązane przewidzieć, iż nabywcy pojazdu silnikowego wyposażonego w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 tego rozporządzenia przysługuje prawo do odszkodowania ze strony producenta tego pojazdu, w przypadku gdy wspomniane urządzenie spowodowało wyrządzenie szkody temu nabywcy.
- 92 W braku przepisów prawa Unii regulujących zasady uzyskania takiego odszkodowania przez nabywców, których dotyczy nabycie takiego pojazdu, określenie tych zasad należy do każdego państwa członkowskiego.
- 93 Niemniej jednak z zasadą skuteczności nie byłoby zgodne ustawodawstwo krajowe, które czyni praktycznie niemożliwym lub nadmiernie utrudnionym uzyskanie przez nabywcę pojazdu silnikowego odpowiedniego naprawienia szkód wyrządzonych mu w wyniku naruszenia przez producenta tego pojazdu zakazu ustanowionego w art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007.
- 94 Z tym zastrzeżeniem należy przypomnieć, że sądy krajowe mają prawo czuwać nad tym, by ochrona praw zagwarantowanych w porządku prawnym Unii nie prowadziła do bezpodstawnego wzbogacenia osób uprawnionych (wyrok z dnia 25 marca 2021 r., Bałgarska Narodna Banka, C-501/18, EU:C:2021:249, pkt 125).
- 95 W niniejszym przypadku do sądu odsyłającego należy zbadanie, czy zaliczenie korzyści wynikających z rzeczywistego użytkowania danego pojazdu zapewnia nabywcy odpowiednie odszkodowanie, o ile zostanie wykazane, że ten ostatni poniósł szkodę związaną z zainstalowaniem w tym pojeździe zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007.
- 96 W konsekwencji na pytania piąte i szóste trzeba odpowiedzieć, że prawo Unii należy interpretować w ten sposób, iż w braku przepisów tego prawa w tej dziedzinie prawo danego państwa członkowskiego określa reguły dotyczące naprawienia szkody rzeczywiście wyrządzonej nabywcy pojazdu wyposażonego w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, o ile to odszkodowanie jest adekwatne do poniesionej szkody.

W przedmiocie kosztów

- 97 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 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 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), zmienionej rozporządzeniem Komisji (WE) nr 385/2009 z dnia 7 maja 2009 r., w związku z art. 5 ust. 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,**

należy interpretować w ten sposób, że:

chronią one, oprócz interesów ogólnych, szczególne interesy indywidualnego nabywcy pojazdu silnikowego w stosunku do producenta tego pojazdu, w przypadku gdy ów pojazd jest wyposażony w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu tego ostatniego przepisu.

- 2) Prawo Unii należy interpretować w ten sposób, iż – w braku przepisów tego prawa w tej dziedzinie – prawo danego państwa członkowskiego określa reguły dotyczące naprawienia szkody rzeczywiście wyrządzonej nabywcy pojazdu wyposażonego w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, o ile to odszkodowanie jest adekwatne do poniesionej szkody.**

Podpisy