Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
ATHANASIOSA RANTOSA
przedstawiona w dniu 2 czerwca 2022 r. [1]

Sprawa C-100/21

QB
przeciwko
Mercedes-Benz Group AG, dawniej Daimler AG

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landgericht Ravensburg (sąd krajowy w Ravensburgu, Niemcy)]

Odesłanie prejudycjalne – Zbliżanie ustawodawstw – Dyrektywa 2007/46/WE – Homologacja pojazdów silnikowych – Artykuł 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 oraz art. 46 – Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 – Artykuł 5 ust. 2 – Silnik o zapłonie samoczynnym – Emisje zanieczyszczeń – Redukcja emisji tlenku azotu ograniczona przez „okno termiczne” – Urządzenie ograniczające skuteczność działania – Ochrona interesów indywidualnego nabywcy pojazdu wyposażonego w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania – Prawo do odszkodowania od producenta pojazdów mechanicznych z tytułu odpowiedzialności deliktowej – Sposób obliczania odszkodowania – Zasada skuteczności – Artykuł 267 TFUE – Uprawnienie sądu w składzie jednego sędziego do wystąpienia do Trybunału z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

I. Wprowadzenie

1. Niniejszy wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wpisuje się w serię zawisłych przed Trybunałem spraw dotyczących nieprzestrzegania przepisów prawa Unii Europejskiej dotyczących emisji zanieczyszczeń gazowych, w szczególności tlenków azotu (NO_x), przez pojazdy z silnikami wysokoprężnymi. Warto zauważyć w tym względzie, że w wyroku z dnia 17 grudnia 2020 r., CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku o zapłonie samoczynnym) (C-693/18, zwanym dalej „wyrokiem CLCV”, EU:C:2020:1040) Trybunał wypowiedział się już w przedmiocie definicji „urządzenia ograniczającego skuteczność działania” w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 [2] oraz warunków dopuszczalności takiego urządzenia w świetle art. 5 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia. Ponadto sprawy C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, oraz C-145/20, Porsche Inter Auto

[1] Język oryginału: francuski.

[2] Rozporządzenie 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), zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. (Dz.U. 2008, L 199, s. 1) (zwane dalej „rozporządzeniem nr 715/2007”).

i Volkswagen, w których w dniu 23 września 2021 r. przedstawiłem wspólną opinię[3], dotyczą zgodności z prawem Unii „okna termicznego" stosowanego przez oprogramowanie zintegrowane ze sterownikiem silnika stanowiące wyposażenie rozpatrywanych pojazdów.

2. W niniejszej sprawie Landgericht Ravensburg (sąd krajowy w Ravensburgu, Niemcy) zwraca się do Trybunału z pytaniem, czy dyrektywa 2007/46/WE[4] w związku z rozporządzeniem nr 715/2007 przyznaje indywidualnemu nabywcy pojazdu przekraczającego określone w tym rozporządzeniu limity emisji NO_x roszczenie o naprawienie szkody od producenta pojazdów mechanicznych z tytułu odpowiedzialności deliktowej, a jeśli tak, to jaki sposób obliczenia odszkodowania państwa członkowskie powinny ustalić w celu zastosowania się do prawa Unii.

3. Sąd ten dąży również do ustalenia, czy art. 267 TFUE stoi na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, na mocy którego sąd w składzie jednego sędziego właściwy do rozstrzygnięcia sporu może skierować do Trybunału wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym jedynie w przypadku, gdy uprzednio przekazał ów spór izbie cywilnej, a ta z kolei odmówiła jego przejęcia.

II. Ramy prawne

A. Prawo Unii

1. Rozporządzenie nr 715/2007

4. Zgodnie z motywami 1, 5 i 6 rozporządzenia nr 715/2007:

„(1) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, na którym należy zagwarantować swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału […]. Należy zatem ujednolicić 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 europejskiego celu 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 w pojazdach z silnikami o zapłonie samoczynnym […]".

[3] Opinia rzecznika generalnego w sprawach GSMB Invest, Volkswagen oraz Porsche Inter Auto i Volkswagen (C-128/20, C-134/20 i C-145/20, EU:C:2021:758). W chwili sporządzania niniejszej opinii Trybunał nie orzekł jeszcze w tych sprawach.

[4] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. 2007, L 263, s. 1), zmieniona rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. (Dz.U. 2017, L 175, s. 1; sprostowanie Dz.U. 2012, L 126 s. 15) (zwana dalej „dyrektywą 2007/46").

5. Artykuł 1 tego rozporządzenia, zatytułowany „Przedmiot”, stanowi w ust. 1:

„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”.

6. Artykuł 3 tego rozporządzenia, zatytułowany „Definicje”, 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;

[…]”.

7. Artykuł 5 rozporządzenia, opatrzony tytułem „Wymogi i badania”, w ust. 1 i 2 stanowi:

„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 ze względu na bezpieczeństwo użytkowania pojazdu;

[…]”.

2. Dyrektywa 2007/46

8. Artykuł 1 dyrektywy 2007/46 [5], zatytułowany „Przedmiot”, 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

[5] Dyrektywa 2007/46 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., na mocy art. 88 tego rozporządzenia. Jednakże z uwagi na datę wystąpienia rozpatrywanych okoliczności faktycznych dyrektywa 2007/46 ma nadal zastosowanie do sporu w postępowaniu głównym.

pojazdów, mając na uwadze uproszczenie ich rejestracji, sprzedaży i dopuszczenia do ruchu na obszarze [Unii].

[…]

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

9. Artykuł 18 tej dyrektywy, zatytułowany „Certyfikat zgodności", przewiduje w ust. 1:

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

[…]".

10. Artykuł 26 rzeczonej dyrektywy, zatytułowany „Rejestracja, sprzedaż i dopuszczenie do ruchu pojazdów", stanowi w ust. 1:

„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.

[…]".

11. Artykuł 46 wspomnianej dyrektywy, zatytułowany „Sankcje", ma następujące brzmienie:

„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 o tych przepisach nie później niż dnia 29 kwietnia 2009 r. oraz możliwie szybko powiadamiają o wszelkich późniejszych zmianach tych przepisów".

B. Prawo niemieckie

12. Paragraf 823 Bürgerliches Gesetzbuch (kodeksu cywilnego, zwanego dalej „BGB"), zatytułowany „Obowiązek naprawienia szkody", stanowi:

„1. Kto z winy umyślnej albo nieumyślnej bezprawnie narusza prawo do życia, nietykalność cielesną, zdrowie, wolność, własność lub jakiekolwiek 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".

13. Paragraf 826 BGB, noszący tytuł „Niezgodne z dobrymi obyczajami umyślne wyrządzenie szkody”, stanowi:

„Kto umyślnie wyrządza drugiemu szkodę w sposób sprzeczny z dobrymi obyczajami, obowiązany jest do jej naprawienia”.

14. Paragraf 6 Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) [rozporządzenia w sprawie homologacji WE pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części oraz odrębnych zespołów technicznych takich pojazdów (rozporządzenia w sprawie homologacji WE pojazdów silnikowych)] [6], z dnia 3 lutego 2011 r., zatytułowany „Świadectwo zgodności i oznakowanie”, stanowi w ust. 1:

„Dla każdego pojazdu zgodnego z homologowanym typem pojazdu posiadacz homologacji WE wydaje świadectwo zgodności w rozumieniu art. 18 w związku z załącznikiem IX do dyrektywy [2007/46]. Zgodnie z art. 18 ust. 3 dyrektywy [2007/46] świadectwo zgodności zostaje zaprojektowane w sposób, który zabezpiecza je przed sfałszowaniem”.

15. Paragraf 27 tego rozporządzenia, zatytułowany „Rejestracja i sprzedaż”, stanowi w ust. 1:

„Pojazdy, oddzielne zespoły techniczne lub nowe części, dla których wymagane jest świadectwo zgodności zgodnie z załącznikiem IX do dyrektywy [2007/46], z załącznikiem IV do dyrektywy 2002/24/WE [7] lub z załącznikiem III do dyrektywy 2003/37/WE [8], mogą być oferowane do sprzedaży, sprzedawane lub wprowadzane do obrotu w Niemczech do celów ruchu drogowego tylko wraz z ważnym świadectwem zgodności. Powyższy wymóg nie ma zastosowania do pojazdów, o których mowa w art. 8 dyrektywy [2003/37]”.

16. Paragraf 348 Zivilprozessordnung (kodeksu postępowania cywilnego, zwanego dalej „ZPO”), zatytułowany „Pierwotna właściwość sądu w składzie jednego sędziego”, ma następujące brzmienie:

„(1) Izba cywilna orzeka za pośrednictwem jednego z jej członków jako jednoosobowy skład sędziowski. Zasada ta nie ma to zastosowania, w przypadku gdy:

[…]

(3) Sąd orzekający w składzie jednego sędziego 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.

[6] BGBl. 2011 I, s. 126.

[7] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz.U. 2002, L 124, s. 1).

[8] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylająca dyrektywę 74/150/EWG (Dz.U. 2003, L 171, s. 1).

Izba przejmuje orzekanie w sprawie, gdy spełnione są przesłanki określone w pkt 1 lub 2 zdania pierwszego. Rozstrzygnięcie w tym przedmiocie Izba wydaje w drodze postanowienia po wysłuchaniu stron. Ponowne przekazanie do rozpoznania przez skład jednego sędziego jest wykluczone.

[…]”.

III. Postępowanie główne, pytania prejudycjalne oraz postępowanie przed Trybunałem

17. W dniu 20 marca 2014 r. QB zakupił od Auto Y GmbH używany samochód osobowy marki Mercedes Benz, model C 220 CDI, z przebiegiem 28 591 km (zwany dalej „rozpatrywanym pojazdem”) za cenę 29 999 EUR. Pojazd ten, wprowadzony do obrotu przez producenta samochodów Daimler AG, a zarejestrowany po raz pierwszy w dniu 15 marca 2013 r., jest wyposażony w silnik o zapłonie samoczynnym spełniający normę emisji Euro 5 z oznaczeniem OM 651.

18. We wspomnianym pojeździe zainstalowane jest oprogramowanie sterujące pracą silnika (zwane dalej „rozpatrywanym oprogramowaniem”), w którym przewidziano okno termiczne powodujące spadek poziomu recyrkulacji spalin przy niższych temperaturach zewnętrznych (zwane dalej „rozpatrywanym oknem termicznym”), co prowadzi z kolei do zwiększenia emisji NO_x. Strony w postępowaniu głównym spierają się co do tego, od jakiej konkretnie temperatury zewnętrznej i w jakim zakresie recyrkulacja spalin ulega zmniejszeniu.

19. QB wytoczył przeciwko Mercedes-Benz Group AG powództwo przed Landgericht Ravensburg (sądem krajowym w Ravensburgu), będącym sądem odsyłającym, podnosząc, że rozpatrywane oprogramowanie obejmuje, poza rozpatrywanym oknem termicznym, inne urządzenia ograniczające skuteczność działania, które są zabronione w świetle art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 i zmniejszają skuteczność działania układów kontroli emisji zanieczyszczeń w rzeczywistym ruchu ulicznym. Utrzymuje on, że Mercedes-Benz Group umyślnie wprowadził go w tym zakresie w błąd, naruszając porządek publiczny i dobre obyczaje, w związku z czym spółka ta jest zobowiązana do naprawienia szkody. QB dodał, że z uwagi na umyślne zachowanie Mercedes-Benz Group powodujące powstanie szkody, nie jest zobowiązany do zapłaty wyrównania z tytułu użytkowania rozpatrywanego pojazdu, niemniej jednak z ostrożności procesowej pozwala zaliczyć sobie poddane ocenie sądu wyrównanie z tytułu użytkowania odpowiadające przejechanym przez siebie kilometrom. QB uznał, że przy obliczaniu tego wyrównania należy przyjąć co najwyżej 75% ceny sprzedaży, a to w związku z wadliwym systemem sterowania emisjami.

20. Zdaniem Mercedes-Benz Group z wyroku CLCV wynika, że urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 stanowi jedynie urządzenie, które rozpoznaje warunki charakterystyczne dla testu homologacyjnego dotyczącego emisji zanieczyszczeń, wykonywanego w laboratorium, i w drodze manipulacji zmniejsza emisje NO_x wyłącznie dla celów procedury homologacji typu WE. Taka funkcja zaś w ogóle nie występuje w rozpatrywanym pojeździe.

21. Mercedes-Benz Group nie zakwestionował, że recyrkulacja spalin zmniejsza się już od temperatury powyżej 0 °C. Jeżeli recyrkulacja ma bowiem miejsce przy niskich temperaturach zewnętrznych, dochodzi do kondensacji składników spalin, co skutkuje z kolei różnymi niepożądanymi osadami w silniku, a jego powtórne uruchomienie w tym stanie może go trwale uszkodzić. W związku z tym, aby chronić silnik, konieczne może być zmniejszanie recyrkulacji

spalin w zależności od temperatury. Jest to standard przemysłowy stosowany tradycyjnie przez różnych producentów, który uwzględnia właściwości fizyczno-techniczne silników spalinowych wewnętrznego spalania. Mercedes-Benz Group dodał, że jego zachowanie, nawet jeśli miano by potwierdzić istnienie urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu rozporządzenia nr 715/2007, nie narusza porządku publicznego ani dobrych obyczajów, i stwierdził, że opierał się przy tym, w świetle przepisów prawa Unii dotyczących emisji, na trafnym, a przynajmniej dopuszczalnym rozumieniu norm.

22. Posiłkowo Mercedes-Benz Group podniósł, że QB nie doznał szkody, ponieważ rozpatrywany pojazd posiada ważną homologację typu WE, może być eksploatowany bez ograniczeń i nie ma obniżonej wartości. Ponadto dla rozpatrywanego pojazdu w ramach bezpłatnej usługi serwisowej opracowano aktualizację rozpatrywanego oprogramowania, którą udostępniono QB.

23. Sąd odsyłający podkreśla, że w świetle jego wstępnej oceny rozpatrywane okno termiczne stanowi zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 5 ust. 2 tego rozporządzenia, interpretowanych w świetle wyroku CLCV. Jednakże Mercedes-Benz Group nie działał z naruszeniem porządku publicznego ani dobrych obyczajów, co oznaczałoby szczególnie naganne zachowanie, a zamiar, cel, środki i konsekwencje w tym względzie należy oceniać w sposób ścisły. W związku z tym nie można wykluczyć, że w chwili gdy rozpatrywany pojazd został wprowadzony do obrotu, Mercedes-Benz Group nie dążył celowo do wyrządzenia szkody potencjalnym nabywcom poprzez przyjęcie określonej wykładni art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007. W konsekwencji QB nie może przysługiwać roszczenie o naprawienie szkody z tytułu odpowiedzialności deliktowej na podstawie § 826 BGB.

24. Natomiast QB może przysługiwać takie roszczenie o naprawienie szkody na podstawie § 823 ust. 2 BGB, który dotyczy zwykłego niedbalstwa. Jednakże przepis ten ustanawia przesłankę naruszenia ustawy chroniącej inną osobę, co zgodnie z orzecznictwem Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, Niemcy) oznacza, że ustawa ta musi mieć na celu przynajmniej ochronę jednostki lub grupy osób przed naruszeniem określonego interesu prawnego. Wystarczy, że ustawa, pośród innych celów, służy także ochronie interesu jednostki, nawet jeśli dotyczy głównie interesu ogólnego. Ponadto przepis ten wymaga, aby zagrożenie, przed którym ustawa ma chronić, urzeczywistniło się poprzez konkretną szkodę, a osoba, która poniosła konkretną szkodę, należała do podmiotowego zakresu stosowania naruszonej ustawy. Nasuwa się zatem pytanie, czy art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 oraz art. 46 dyrektywy 2007/46 w związku z art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 mają poza ochroną interesów ogólnych chronić również indywidualnego nabywcę pojazdu przed nabyciem pojazdu silnikowego, który byłby niezgodny z prawem Unii, w szczególności takiego, który wyposażono w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu tego rozporządzenia.

25. W niemieckim orzecznictwie i doktrynie zajmuje się w tej kwestii różne stanowiska. W tym względzie Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) uważa, że chociaż informacje znajdujące się w świadectwie zgodności, takim jak przewidziane w dyrektywie 2007/46, z punktu widzenia podmiotowego dotyczą również indywidualnego nabywcy pojazdu, to jednak nie chronią prawa nabywcy do ekonomicznego samostanowienia. Inne sądy orzekają z kolei, że art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy 2007/46 oraz art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 mają charakter przepisu chroniącego jednostkę.

26. Zdaniem sądu odsyłającego nawet przy założeniu, że wskazane przepisy prawa chronią jedynie ogólne dobra prawne, nie zaś interesy indywidualnego nabywcy, w świetle zasady skuteczności wskazane mogłoby być jednak karanie każdego zawinionego (wynikającego z niedbalstwa lub umyślnego) działania producentów pojazdów w odniesieniu do wprowadzenia na rynek pojazdów wyposażonych w zabronione urządzenia ograniczające skuteczność działania przyznaniem nabywcy możliwości dochodzenia od producenta naprawienia szkody na podstawie odpowiedzialności deliktowej.

27. 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 przepisom prawa Unii konieczne jest zaniechanie zaliczenia korzyści z tytułu użytkowania rozpatrywanego pojazdu na poczet odszkodowania lub dokonania takiego zaliczenia jedynie w ograniczonym zakresie. Również ta kwestia jest przedmiotem rozbieżnych wykładni w orzecznictwie i doktrynie krajowej. W tym względzie Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) uważa, że ze względu na wynikający z krajowych przepisów dotyczących naprawiania szkód 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 poza tym na poczet odszkodowania należy zaliczyć tylko korzyści spowodowane zdarzeniem wywołującym szkodę, o ile ich zaliczenie nie odciąża nadmiernie sprawcy szkody.

28. Wreszcie sąd odsyłający wskazuje, że zgodnie z § 348 ust. 3 pkt 1 i 2 ZPO sąd w pierwotnym składzie jednego sędziego musi przekazać sprawę izbie cywilnej w celu postanowienia o jej przejęciu, jeżeli sprawę cechują szczególne trudności natury faktycznej lub prawnej lub ma ona zasadnicze znaczenie[9]. Sąd w składzie jednego sędziego nie dysponuje w tym względzie żadnymi uprawnieniami dyskrecjonalnymi. Z orzecznictwa Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) wynika, że na podstawie konstytucyjnej zasady sądu ustanowionego ustawą, o której mowa w § 101 ust. 1 zdanie drugie Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (ustawy zasadniczej Republiki Federalnej Niemiec) z dnia 23 maja 1949 r.[10], sąd ten mógłby wystąpić z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym tylko w przypadku odmowy przejęcia przez rzeczoną izbę.

29. Sąd odsyłający zauważa, że zgodnie z doktryną krajowe prawo procesowe nie powinno naruszać możliwości wystąpienia z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym na podstawie art. 267 akapit drugi TFUE, w szczególności gdy dany sąd uzna, że ocena prawna sądu wyższej instancji mogłaby doprowadzić do wydania orzeczenia sprzecznego z prawem Unii. W związku z tym z art. 267 akapit drugi TFUE wynika, jak się wydaje, że § 348 ust. 3 pkt 1 i 2 ZPO nie ma zastosowania do postanowień odsyłających wydanych przez sąd w pierwotnym składzie jednego sędziego. Jeśli w niniejszej sprawie nie nastąpi wyraźne stwierdzenie pierwszeństwa prawa Unii przed krajowym prawem procesowym, właściwość sądu w składzie jednego sędziego mogłaby zostać zakwestionowana w ramach środków odwoławczych.

[9] W swoich uwagach na piśmie QB podkreślił, że orzecznictwo krajowe jest interpretowane w ten sposób, iż pytanie prejudycjalne skierowane do Trybunału dotyczy kwestii mającej „fundamentalne znaczenie".

[10] BGBl. 1949, s. 1.

30. 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 2007/46] w związku z art. 5 ust. 2 [rozporządzenia nr 715/2007] jest również ochrona interesów indywidualnych nabywców pojazdów silnikowych?

W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej:

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 przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej:

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?".

31. QB, Mercedes-Benz Group oraz Komisja Europejska przedstawili uwagi na piśmie. Strony te, jak również rząd niemiecki, przedstawiły również uwagi ustne na rozprawie, która odbyła się w dniu 8 marca 2022 r.

IV. Analiza

A. Uwagi wstępne

32. Sąd odsyłający wskazuje, że w świetle jego wstępnej oceny rozpatrywane okno termiczne stanowi zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 5 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia. Gdyby bowiem skuteczność układu kontroli emisji zanieczyszczeń ulegała zmniejszeniu od momentu, gdy temperatura zewnętrzna przekroczy 0 °C, sytuacja ta mieściłaby się w warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu w rozumieniu rzeczonego art. 3 pkt 10. Sąd ów dodaje, że okoliczność, iż rozpatrywane okno termiczne nie pozwala na wykrycie parametrów testu homologacji sprawdzającego poziom emisji zanieczyszczeń, nie ma znaczenia, ponieważ elementu tego nie wymaga ani art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, ani wyrok CLCV. Ponadto okno to nie jest dozwolone na zasadzie odstępstwa z art. 5 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia, ponieważ w wyroku tym wskazano, że jedynie bezpośrednie ryzyko uszkodzenia wywołującego konkretne zagrożenie podczas jazdy może uzasadniać zastosowanie urządzenia ograniczającego skuteczność działania [11]. W niniejszej sprawie Mercedes-Benz Group podnosi, że rozpatrywane okno termiczne ma na celu zapobieżenie powstawaniu w silniku niepożądanych osadów, to znaczy ma chronić go przed zużyciem, co według tego sądu nie wydaje się odpowiadać ustanowionym przez Trybunał ścisłym wymogom uzasadniającym zgodność z prawem urządzenia ograniczającego skuteczność działania.

33. W tym względzie pragnę podkreślić, że w wyroku CLCV Trybunał orzekł, iż art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że urządzenie wykrywające wszelkie parametry związane z przebiegiem przewidzianych przez to rozporządzenie procedur homologacji w celu zintensyfikowania, w czasie trwania tych procedur, działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń oraz w celu uzyskania tym sposobem homologacji pojazdu stanowi „urządzenie ograniczające skuteczność działania" w rozumieniu tego przepisu, nawet jeżeli taką intensyfikację działania można zaobserwować również sporadycznie w normalnych warunkach użytkowania pojazdu [12]. Ponadto Trybunał wyjaśnił, że art. 5 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że urządzenie ograniczające skuteczność działania, które systematycznie intensyfikuje, w czasie trwania procedur homologacji, działanie układu kontroli emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów w celu osiągnięcia zgodności z dopuszczalnymi wartościami emisji określonymi w tym rozporządzeniu i uzyskania tym sposobem homologacji owych pojazdów, nie może zostać objęte przewidzianym w tym przepisie wyjątkiem od zakazu

[11] Zobacz wyrok CLCV, pkt 114.

[12] Wyrok CLCV, pkt 102.

stosowania takich urządzeń mającym związek z zabezpieczeniem silnika przed uszkodzeniem lub wypadkiem oraz z bezpieczeństwem użytkowania pojazdu, nawet jeżeli urządzenie to przyczynia się do spowolnienia starzenia się lub zanieczyszczania silnika [13].

34. Sprawa zakończona wyrokiem CLCV dotyczyła pojazdów wyposażonych w oprogramowanie mogące modyfikować działanie układu kontroli emisji zanieczyszczeń gazowych w zależności od warunków jazdy [14]. Oprogramowanie to pozwalało bowiem wykryć parametry odpowiadające parametrom wynikającym z testu homologacji dotyczącego emisji zanieczyszczeń gazowych, który odbywa się w laboratorium.

35. W odróżnieniu od tamtej sprawy, dotyczącej „układu przełączania", sprawy C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, a także C-145/20, Porsche Inter Auto i Volkswagen dotyczą okna termicznego, tak jak sprawa w postępowaniu głównym. W mojej wspólnej opinii w tych trzech sprawach [15] zaproponowałem, aby Trybunał stwierdził, że art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, iż urządzenie, które w rzeczywistych warunkach jazdy pojazdu silnikowego w pełni zapewnia recyrkulację spalin tylko wtedy, gdy temperatura zewnętrzna wynosi od 15 do 33 stopni Celsjusza, a samochód porusza się na wysokości mniejszej niż 1000 metrów nad poziomem morza, podczas gdy poza tym przedziałem, z marginesem 10 stopni Celsjusza, i powyżej 1000 metrów nad poziomem morza, na przestrzeni kolejnych 250 metrów, poziom recyrkulacji spalin zmniejsza się liniowo do 0, co powoduje wzrost emisji NO_x ponad wartości dopuszczalne określone we wspomnianym rozporządzeniu, jest „urządzeniem ograniczającym skuteczność działania" [16].

36. W niniejszej sprawie sąd odsyłający wskazuje, że strony w postępowaniu głównym spierają się co do tego, od jakiej konkretnie temperatury zewnętrznej i w jakim zakresie zmniejsza się recyrkulacja spalin. Zbadanie warunków, w jakich funkcjonuje rozpatrywane okno termiczne, należy do sądu odsyłającego, który jako jedyny jest właściwy do ustalenia i oceny okoliczności faktycznych sporu w postępowaniu głównym. Jak wskazałem w mojej opinii [17], zgodnie z oficjalnymi danymi średnia roczna temperatura w Niemczech wynosiła 9,6 °C w 2017 r., 10,4 °C w 2018 r. i 10,2 °C w 2019 r. W świetle tych danych, jak również średniej rocznej temperatury w innych państwach członkowskich Unii [18], do sądu tego należy zbadanie, czy – tak, jak uważa – rozpatrywane oprogramowanie zmniejsza skuteczność systemu kontroli emisji zanieczyszczeń w „warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu". W przypadku odpowiedzi twierdzącej oprogramowanie to będzie stanowiło „urządzenie ograniczające skuteczność działania" w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007.

37. Jeśli by tak było, to podzielam stanowisko sądu odsyłającego, zgodnie z którym zastosowania tego urządzenia nie można uzasadnić na podstawie art. 5 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia, jeżeli jego jedynym celem jest przyczynienie się do spowolnienia starzenia się lub zanieczyszczania silnika [19]. Moim zdaniem takie urządzenie ograniczające skuteczność działania może być objęte

13 Wyrok CLCV, pkt 115.

14 Wyrok CLCV, pkt 2.

15 Zobacz pkt 1 niniejszej opinii.

16 Punkt 104 tej opinii.

17 Zobacz pkt 100 opinii w sprawach GSMB Invest, Volkswagen oraz Porsche Inter Auto i Volkswagen (C-128/20, C-134/20 i C-145/20, EU:C:2021:758).

18 Zobacz również pkt 100 niniejszej opinii.

19 Zobacz podobnie wyrok CLCV, pkt 115.

zakresem art. 5 ust. 2 lit. a) jedynie w przypadku, gdyby osady powstające w trakcie recyrkulacji spalin skutkowały nieprawidłowością, która może stwarzać nagłe i natychmiastowe zagrożenie uszkodzenia samego silnika, wywołując konkretne niebezpieczeństwo podczas prowadzenia pojazdu, nawet w przypadku regularnego i odpowiedniego serwisowania tego pojazdu [20]. Również w tym przypadku do sądu odsyłającego należy zbadanie, czy mogłoby dojść do takiej nieprawidłowości.

38. W sytuacji, w której w wyniku tego badania sąd ów potwierdzi ocenę, zgodnie z którą rozpatrywane okno termiczne stanowi zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007, powstaje kwestia roszczenia o naprawienie szkody – będącego przedmiotem sześciu pierwszych pytań prejudycjalnych – które mogłoby przysługiwać nabywcy pojazdu wyposażonego w takie urządzenie.

B. W przedmiocie pytań pierwszego i drugiego

39. Poprzez pytania pierwsze i drugie, które należy rozpatrzyć łącznie, sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy 2007/46 należy interpretować w ten sposób, że chronią one interesy indywidualnego nabywcy pojazdu silnikowego, w szczególności interes w nienabywaniu pojazdu, jeżeli pojazd ten jest wyposażony w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007.

40. W tym względzie należy zauważyć, że zgodnie z orzecznictwem Trybunału z motywów 1, 5 i 6 rozporządzenia nr 715/2007 wynika, że jego celem jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska i poprawa jakości powietrza w Unii [21]. Rozporządzenie to wymienia jeden raz pojęcia „klienta" i „użytkownika", mianowicie w motywie 17, zgodnie z którym „należy zagwarantować, że [by] *klienci i użytkownicy* otrzym[ywali] obiektywne i dokładne informacje" [22] o zużyciu paliwa i emisji dwutlenku węgla pochodzących z pojazdów. Ponadto art. 4 ust. 3 tego rozporządzenia stanowi, że „[p]roducenci określają poziom emisji dwutlenku węgla i zużycie paliwa w dokumencie wręczanym *nabywcy* pojazdu w chwili zakupu" [23]. Jest to również w całym rozporządzeniu jedyne odniesienie do „nabywcy". W konsekwencji rozporządzenie nr 715/2007 przewiduje konkretne obowiązki informowania klienta i nabywcy o zużyciu paliwa przez dany pojazd w celu umożliwienia im podjęcia świadomej decyzji o ewentualnym nabyciu tego pojazdu. Jednakże wydaje się, że rzeczone obowiązki informacyjne wpisują się w ramy celu realizowanego przez to rozporządzenie, jakim jest wysoki poziom ochrony środowiska poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń. Poza tymi obowiązkami wspomniane rozporządzenie nie ustanawia konkretnego stosunku pomiędzy producentem samochodów a indywidualnym nabywcą pojazdu, który to stosunek miałby służyć ochronie interesów nabywcy.

41. Podobnie art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 715/2007 stanowi, że części mające potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń winny być tak zaprojektowane, zbudowane i zamontowane, aby pojazd w trakcie normalnego użytkowania był zgodny z wymogami tego rozporządzenia i środkami wykonawczymi do rozporządzenia, a stosowanie urządzeń ograniczających

[20] Zobacz podobnie pkt 125 i 126 mojej opinii w sprawach GSMB Invest, Volkswagen i Porsche Inter Auto i Volkswagen (C-128/20, C-134/20 i C-145/20, EU:C:2021:758).

[21] Zobacz wyrok CLCV, pkt 86, 87, 113.

[22] Podkreślenie moje.

[23] Podkreślenie moje.

skuteczność działania układów kontrolujących emisje zanieczyszczeń jest zabronione, o ile nie przewidziano wyjątku. Tak więc przepisy te dotyczą wyłącznie producentów. Podzielam zatem stanowisko Komisji, zgodnie z którym rozporządzenie to jako takie, a w szczególności jego art. 5 ust. 1 i 2, nie służą bezpośrednio ochronie interesów indywidualnego nabywcy pojazdu silnikowego wyposażonego w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania.

42. Jednakże w celu udzielenia odpowiedzi na dwa pierwsze pytania rozporządzenie nr 715/2007 należy rozpatrywać w odpowiednim kontekście. Aktem podstawowym w stosunku do tego rozporządzenia jest bowiem dyrektywa 2007/46, która jest dyrektywą ustanawiającą *ramy* dla homologacji pojazdów silnikowych. Jak stanowi motyw 3 tej dyrektywy, akty prawne określających odpowiednie wymagania techniczne powinny przede wszystkim zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa drogowego, ochrony zdrowia, ochrony środowiska, efektywności energetycznej i ochrony przed niedozwolonym użyciem. Jednakże moim zdaniem, wbrew temu, co twierdzą Mercedes-Benz Group i rząd niemiecki, z przepisów tej dyrektywy wynika, że ma ona również na celu ochronę interesów indywidualnego nabywcy pojazdu wyposażonego w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania.

43. W art. 3 pkt 5 dyrektywy 2007/46 „homologację typu WE" zdefiniowano bowiem 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 niniejszej dyrektywy i aktów prawnych wymienionych w załącznikach IV lub XI" rzeczonej dyrektywy. W tym samym załączniku IV, zatytułowanym „Wymogi do celów homologacji typu WE pojazdów", w części I, zatytułowanej „Akty prawne 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/dostęp[u] do informacji".

44. Jak zaś stwierdza art. 5 ust. 1 dyrektywy 2007/46, „producent jest odpowiedzialny przed organem udzielającym homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji i za zapewnienie zgodności produkcji, niezależnie od tego, czy bezpośrednio uczestniczy on we wszystkich etapach wytwarzania pojazdu, układu, części lub oddzielnego zespołu technicznego". W konsekwencji gdy producent występuje o homologację typu WE dla pojazdów, ma on obowiązek poszanowania art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007.

45. O ile poszanowanie tych wymogów jest konieczne do uzyskania homologacji typu WE, o tyle należy podkreślić, że *za pośrednictwem świadectwa zgodności* są one przestrzegane również wobec indywidualnego nabywcy pojazdu. Świadectwo to zdefiniowano w art. 3 pkt 36 dyrektywy 2007/46 jako „dokument określony w załączniku IX, wydany przez producenta i zaświadczający, że pojazd należący do serii typu homologowanego zgodnie z niniejszą dyrektywą, w momencie wyprodukowania jest zgodny ze wszystkimi aktami prawnymi". Ów załącznik IX, zatytułowany „Świadectwo zgodności WE", zawiera pkt 0, zatytułowany „Cele", zgodnie z którym świadectwo zgodności jest oświadczeniem, które producent pojazdu dostarcza jego nabywcy w celu zapewnienia go, że nabyty przez niego pojazd jest zgodny z prawodawstwem obowiązującym w Unii w momencie wyprodukowania pojazdu[24]. W konsekwencji dyrektywa 2007/46, w przeciwieństwie do rozporządzenia nr 715/2007, ustanawia *konkretny stosunek* między producentem samochodów a indywidualnym nabywcą pojazdu w celu zagwarantowania mu, że nabyty pojazd jest zgodny z mającymi zastosowanie przepisami Unii.

[24] W świetle treści tego punktu nie podzielam stanowiska wyrażonego na rozprawie przez Mercedes-Benz Group, zgodnie z którym nabywca nie jest adresatem świadectwa zgodności.

46. W tym kontekście art. 18 ust. 1 dyrektywy 2007/46 stanowi, że producent, w ramach swych uprawnień posiadacza homologacji typu WE pojazdu, przedstawia certyfikat zgodności, który towarzyszy każdemu pojazdowi wyprodukowanemu zgodnie z homologowanym typem pojazdu. Zgodnie z art. 26 ust. 1 rzeczonej dyrektywy dokument ten jest niezbędny do rejestracji lub sprzedaży. Ponadto art. 46 dyrektywy 2007/46 stanowi, że państwa członkowskie określają sankcje mające zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów tej dyrektywy, w szczególności zakazów określonych w art. 31 lub z niego wynikających, oraz aktów prawnych wymienionych w części I załącznika IV do dyrektywy 2007/46 oraz przyjmują wszelkie środki niezbędne do ich wprowadzenia w życie. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału ów art. 46 ma zasadniczo na celu stworzenie i zapewnienie działania rynku wewnętrznego charakteryzującego się uczciwą konkurencją pomiędzy producentami, a obok tego celu sankcje przewidziane w rzeczonym art. 46 powinny również zapewniać, aby *nabywca pojazdu* posiadał świadectwo zgodności pozwalające mu, zgodnie z załącznikiem IX do tej dyrektywy, rejestrować go w dowolnym państwie członkowskim bez konieczności dostarczenia dodatkowej dokumentacji technicznej [25].

47. Z tych przepisów dyrektywy 2007/46 wynika, że w ramach homologacji typu WE producent musi przestrzegać w szczególności wymogów dotyczących urządzeń ograniczających skuteczność działania, o których mowa w art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia 715/2007. Tylko w takim przypadku ów producent może dostarczyć nabywcy pojazdu świadectwo zgodności, które umożliwi temu nabywcy rejestrację lub sprzedaż tego pojazdu. Świadectwo to, stanowiące gwarancję, ma zatem na celu ochronę nabywcy przed nieprzestrzeganiem przez producenta obowiązku zapewnienia zgodności pojazdów wprowadzanych do obrotu z mającymi zastosowanie przepisami prawa Unii.

48. Jednakże homologacja WE mogła zostać uzyskana w szczególności uzyskać, gdy organ udzielający homologacji nie wiedział o istnieniu zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 715/2007 [26]. Ponadto dany pojazd może również nie odpowiadać homologowanemu typowi. Przy indywidualnej sprzedaży pojazdu wyposażonego w takie zabronione urządzenie pojazd ten nie posiada prawidłowego świadectwa zgodności, a zatem na podstawie art. 26 ust. 1 dyrektywy 2007/46 nie może zostać zarejestrowany ani stać się przedmiotem dalszej sprzedaży. W takiej sytuacji interesy nabywcy owego pojazdu nie są chronione, co prowadzi do poniesienia przez niego szkody.

49. Ponadto, jak orzekł Trybunał, nabywca ponosi szkodę materialną wynikającą z utraty wartości przez każdy odnośny pojazd spowodowanej faktem, że wraz z ujawnieniem zainstalowania oprogramowania manipulującego danymi dotyczącymi emisji spalin świadczeniu w postaci zapłaty ceny dokonanemu przy nabyciu takiego pojazdu odpowiada dostawa pojazdu dotkniętego wadą, a zatem o niższej wartości [27]. Posiadanie pojazdu, który jest niezgodny z przepisami prawa Unii w dziedzinie ochrony środowiska z powodu przekroczenia ustalonych wartości dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń gazowych, powoduje również, moim zdaniem, że nabywca ów doznaje krzywdy.

50. W tych okolicznościach proponuję, aby na pytania pierwsze i drugie odpowiedzieć, że art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy 2007/46 należy interpretować w ten sposób, że chronią one interesy indywidualnego nabywcy pojazdu silnikowego, w szczególności interes w nienabywaniu pojazdu, jeżeli pojazd ten jest wyposażony w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007.

[25] Wyrok z dnia 4 października 2018 r., Komisja/Niemcy (C-668/16, EU:C:2018:802, pkt 87).

[26] Zobacz podobnie pkt 149 opinii w sprawach GSMB Invest, Volkswagen oraz Porsche Inter Auto i Volkswagen (C-128/20, C-134/20 i C-145/20, EU:C:2021:758).

[27] Zobacz podobnie wyrok z dnia 9 lipca 2020 r., Verein für Konsumenteninformation (C-343/19, EU:C:2020:534, pkt 34).

C. W przedmiocie pytań od trzeciego do szóstego

51. Poprzez pytania prejudycjalne od trzeciego do szóstego, które należy rozpatrzyć łącznie [28], sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy dyrektywę 2007/46 należy interpretować w ten sposób, że zobowiązuje ona państwa członkowskie do zapewnienia, by w sytuacji, w której dany pojazd jest wyposażony w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, nabywcy pojazdu przysługiwało roszczenie o naprawienie szkody wobec producenta pojazdów mechanicznych, a jeśli tak, to w jakim zakresie państwa te powinny przewidzieć zaliczenie korzyści wynikających z rzeczywistego użytkowania tego pojazdu na poczet kwoty odszkodowania.

52. Na wstępie pragnę zauważyć, że QB wniósł powództwo przeciwko Mercedes-Benz Group, czyli producentowi, a nie przeciwko osobie, która sprzedała mu rozpatrywany pojazd używany. W związku z tym w sprawie takiej jak rozpatrywana w postępowaniu głównym nie może mieć zastosowania dyrektywa 1999/44/WE [29], która dotyczy stosunków między konsumentem a sprzedawcą. Ponadto QB nie powołał się na dyrektywę 2005/29/WE [30], dotyczącą nieuczciwych praktyk handlowych, lecz zażądał ustalenia odpowiedzialności deliktowej przewidzianej w przepisach BGB. W tym kontekście sąd odsyłający zmierza do ustalenia, w jakim zakresie uregulowanie krajowe jest zgodne z prawem Unii w odniesieniu do roszczenia o naprawienie szkody i sposobu obliczania odszkodowania.

53. Co się tyczy odpowiedzialności deliktowej, z odpowiedzi, jakiej proponuję udzielić na dwa pierwsze pytania prejudycjalne, wynika, że w sytuacji, w której nabywca zakupił pojazd wyposażony w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, dyrektywa 2007/46 wywołuje po stronie nabywcy prawa w stosunkach z producentem. Ponadto art. 46 tej dyrektywy przewiduje, że państwa członkowskie określają sankcje mające zastosowanie w przypadku naruszenia aktów regulacyjnych wymienionych w części I załącznika IV do tej dyrektywy oraz przyjmują wszelkie środki niezbędne do ich wprowadzenia w życie pod rygorem skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji [31]. Artykuł ten ma zatem zastosowanie do sytuacji, w której do celów otrzymania homologacji typu WE odnośne pojazdy wyposażono w zabronione urządzenia ograniczające skuteczność działania z naruszeniem art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 [32].

54. Sankcje te należy zatem określić w taki sposób, aby mogło po nie sięgnąć nie tylko dane państwo członkowskie w ramach homologacji typu WE, ale również indywidualny nabywca pojazdu wyposażonego w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania. Innymi słowy – dyrektywa 2007/46 nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia, aby w przypadku gdy producent dopuścił się czynu w postaci wprowadzenia takiego pojazdu do

[28] Sąd odsyłający wskazuje, że zadaje pytanie trzecie na wypadek udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze. Ponadto pytanie czwarte jest zagadnieniem częściowym w ramach pytania trzeciego. Jednakże w celu udzielenia sądowi odsyłającemu użytecznej odpowiedzi zbadam łącznie wszystkie pytania dotyczące roszczenia o naprawienie szkody i zakresu tego roszczenia.

[29] Dyrektywa 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).

[30] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. dotycząca nieuczciwych praktyk handlowych stosowanych przez przedsiębiorstwa wobec konsumentów na rynku wewnętrznym oraz zmieniająca dyrektywę Rady 84/450/EWG, dyrektywy 97/7/WE, 98/27/WE i 2002/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady (dyrektywa o nieuczciwych praktykach handlowych) (Dz.U. 2005, L 149, s. 22).

[31] W odpowiedzi na pisemne pytanie Trybunału rząd niemiecki wyjaśnił charakter różnych sankcji stosowanych na poziomie krajowym w związku z art. 46 dyrektywy 2007/46 i art. 13 rozporządzenia nr 715/2007.

[32] Jak zauważył rzecznik generalny P. Mengozzi w swojej opinii w sprawie Komisja/Niemcy (C-668/16, EU:C:2018:230, pkt 94), obowiązek przewidziany przez art. 46 dyrektywy 2007/46 w przedmiocie nakładania skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji w sytuacji braku poszanowania przepisów tej dyrektywy musi znaleźć zastosowanie niezależenie od ustanowionego przez art. 12 i 30 dyrektywy obowiązku przywrócenia zgodności z homologowanym typem.

obrotu, nabywcy pojazdu przysługiwało roszczenia o naprawienie szkody. Jednakże dyrektywa ta stanowi jedynie, że państwa członkowskie powinny wprowadzić w życie sankcje skuteczne, proporcjonalne i odstraszające [33].

55. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału w przypadku braku uregulowań prawnych Unii państwa członkowskie mają za zadanie wyznaczenie właściwych sądów i określenie reguł proceduralnych dotyczących środków prawnych służących zapewnieniu ochrony uprawnień, które jednostki wywodzą z prawa Unii [34]. Tak więc z zastrzeżeniem prawa do odszkodowania, którego podstawę stanowi bezpośrednio prawo Unii, jeżeli spełnione zostają niezbędne przesłanki, należy ustalić, w jaki sposób winno się naprawić wyrządzoną szkodę zgodnie z prawem krajowym regulującym zasady odpowiedzialności, przy czym zasady dotyczące naprawienia szkody ustanowione przez prawo krajowe powinny pozwolić na skuteczne, proporcjonalne i odstraszające sankcje.

56. W niniejszej sprawie sąd odsyłający zastanawia się, po pierwsze, czy zgodne z prawem Unii jest to, że nabywca pojazdu wyposażonego w urządzenie ograniczające skuteczność działania ma prawo wytoczyć przeciwko producentowi powództwo cywilne z tytułu odpowiedzialności deliktowej tylko wtedy, kiedy ten ostatni spowodował szkodę umyślnie, z naruszeniem porządku publicznego i dobrych obyczajów w rozumieniu § 826 BGB.

57. W tym względzie, zgodnie z zasadą skuteczności [35], do sądu tego należy zbadanie, czy przesłanki przewidziane w § 826 BGB mogą czynić wysunięcie roszczenia o naprawienie szkody, które kupujący pojazd wywodzi z dyrektywy 2007/46, praktycznie niemożliwym lub nadmiernie utrudnionym. Jeśli tak, rozpatrywane krajowe przepisy proceduralne nie są zgodne z prawem Unii.

58. Na tym etapie pragnę zauważyć, że we wniosku prejudycjalnym sąd odsyłający wskazał, iż jest mało prawdopodobne, by przesłanki przewidziane w § 826 BGB, w myśl ich wykładni dokonanej przez sądy krajowe, były zgodne z art. 46 dyrektywy 2007/46, ponieważ przesłanki te są spełnione tylko wyjątkowych przypadkach i w związku z tym w aktualnym stanie prawa producent nie musi obawiać się powództwa odszkodowawczego, a w rezultacie nie jest skłonny do skrupulatnego dostosowania się do przepisów prawa Unii w celu uniknięcia odpowiedzialności deliktowej [36].

59. W przypadku potwierdzenia przez sąd odsyłający tej oceny powinien on zastosować § 823 ust. 2 BGB, który – zdaniem tego sądu – wymaga zwykłego niedbalstwa. Pragnę zauważyć, że w opinii tego sądu, nawet przy założeniu, iż odpowiednie przepisy prawa Unii mają na celu jedynie ochronę interesu ogólnego, byłyby one prawdopodobnie przestrzegane tylko wtedy, gdyby ich naruszenie poprzez niedbalstwo było również obciążone sankcją roszczenia nabywców o naprawienie szkody, opartego na odpowiedzialności deliktowej producentów, i gdyby ci ostatni musieli od początku mieć je na uwadze.

[33] Podobnie art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 715/2007 stanowi, że państwa członkowskie określają zasady dotyczące kar nakładanych za naruszenie przez producentów przepisów owego rozporządzenia i podejmują niezbędne działania mające na celu ich egzekwowanie, przy czym przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

[34] Wyrok z dnia 24 lutego 2022 r., ORLEN KolTrans (C-563/20, EU:C:2022:113, pkt 63 i przytoczone tam orzecznictwo). W swoich uwagach na piśmie Mercedes-Benz Group powołuje się w szczególności na wyrok z dnia 16 lutego 2017 r., Schmitt (C-219/15, EU:C:2017:128, pkt 49–60), na podstawie którego uznaje, że nabywca rozpatrywanego pojazdu nie ma roszczenia o naprawienie szkody. Wydaje mi się jednak, że rozumowanie przyjęte w rzeczonym wyroku zmierza w tym samym kierunku co rozumowanie przedstawione przeze mnie w niniejszej sprawie.

[35] W przedmiocie tej zasady zob. wyrok z dnia 6 października 2021 r., Consorzio Italian Management i Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:799, pkt 63 i przytoczone tam orzecznictwo).

[36] Mercedes-Benz Group kwestionuje to stwierdzenie sądu odsyłającego i podnosi, że naruszenia prawa Unii popełnione przez producentów mogą prowadzić do zastosowania znacznych grzywien i sankcji.

60. Po drugie, sąd odsyłający dąży do ustalenia, czy w odniesieniu do roszczenia o naprawienie szkody przysługującego nabywcy pojazdu wyposażonego w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania prawo Unii stoi na przeszkodzie zaliczeniu korzyści uzyskanych z rzeczywistego użytkowania tego pojazdu na poczet zwrotu ceny sprzedaży rzeczonego pojazdu.

61. Jak wynika z orzecznictwa Trybunału, jeśli chodzi o formę i sposób obliczania odszkodowania, wyrównanie szkody wyrządzonej jednostkom w następstwie naruszenia prawa Unii musi być odpowiednie do poniesionej szkody, aby zapewnić skuteczną ochronę praw jednostek [37]. Jak już wspomniano, prawo krajowe państw członkowskich powinno określić zasady dotyczące sposobu obliczania wyrównania szkody wyrządzonej jednostce przez naruszenie przepisów dyrektywy 2007/46 [38]. W tym względzie sądy krajowe są uprawnione do czuwania nad tym, aby ochrona praw zagwarantowanych w porządku prawnym Unii nie powodowała bezpodstawnego wzbogacenia się podmiotów posiadających te prawa [39].

62. Do sądu odsyłającego należy zbadanie, w jakim zakresie zaliczenie korzyści uzyskanych z rzeczywistego użytkowania pojazdu – w normalnych warunkach użytkowania – do zwrotu ceny sprzedaży pojazdu zapewniłoby nabywcy odpowiednie odszkodowanie. Sąd ten wskazuje, że do dnia rozprawy przed nim QB przejechał rozpatrywanym pojazdem ponad 60 000 km, a w przypadku konieczności zaliczenia korzyści z użytkowania należałoby w celu obliczenia kwoty odliczenia oszacować spadek wartości tego pojazdu. W tym względzie, jak wynika z orzecznictwa przytoczonego w poprzednim punkcie niniejszej opinii, sąd ów słusznie wskazuje, że ochrona praw gwarantowanych przez dyrektywę 2007/46 nie może prowadzić do bezpodstawnego wzbogacenia się przez QB. W związku z tym korzyść uzyskana w wyniku rzeczywistego użytkowania rozpattrywanego pojazdu może zostać zaliczona na poczet zwrotu ceny sprzedaży tego pojazdu. Niemniej jednak wydaje mi się jasne, że gdyby w wyniku jej zaliczenia QB ostatecznie nie uzyskał żadnego odszkodowania za poniesioną szkodę, taki sposób obliczania nie zapewniałby jego skutecznej ochrony i nie byłby zgodny z prawem Unii.

63. Po trzecie, sąd odsyłający zastanawia się, czy korzyść z użytkowania rozpatrywanego pojazdu należy określić się na podstawie jego pełnej ceny sprzedaży, bez jej obniżania ze względu na spadek wartości wynikający 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. Również w tym przypadku, w braku uregulowań prawa Unii, to nie do Trybunału należy głęboka analiza prawa państw członkowskich w celu wskazania, w jaki sposób należy obliczyć odszkodowanie za poniesioną szkodę [40]. Jedynym przewidzianym w prawie Unii wymogiem jest, aby naprawienie szkody było odpowiednie, to znaczy by mogło ono zapewnić skuteczną ochronę praw nabywcy.

64. Wreszcie pragnę zwrócić uwagę, że o ile wymogi wymienione w załączniku IV do dyrektywy 2007/46, w szczególności stosowanie art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 715/2007, powinny być przestrzegane przez producentów samochodów w odniesieniu do nowych pojazdów [41], o tyle

[37] Zobacz podobnie wyrok z dnia 25 listopada 2010 r., Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, pkt 92 i przytoczone tam orzecznictwo).

[38] Zobacz podobnie wyrok z dnia 25 listopada 2010 r., Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, pkt 94).

[39] Zobacz wyrok z dnia 25 marca 2021 r., Balgarska Narodna Banka (C-501/18, EU:C:2021:249, pkt 125 i przytoczone tam orzecznictwo).

[40] W związku z tym podzielam stanowisko rządu niemieckiego, zgodnie z którym państwa członkowskie w ramach stosowania swego prawa regulującego odpowiedzialność deliktową powinny możliwość decydowania, jak naprawić szkodę poniesioną przez jednostkę. Dodam jednak, że rzeczone prawo deliktowe powinno być zgodne z zasadami ustanowionymi w prawie Unii.

[41] Zobacz wyrok z dnia 24 stycznia 2019 r., RDW i in. (C-326/17, EU:C:2019:59, pkt 61).

w ramach odpowiedzialności deliktowej dotyczą one również pojazdów używanych – w sytuacji, w której producent popełnił czyn polegający na zamontowaniu zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania.

65. Mając na względzie powyższe rozważania, proponuję, aby na pytania prejudycjalne od trzeciego do szóstego odpowiedzieć, że dyrektywę 2007/46 należy interpretować w ten sposób, że zobowiązuje ona państwa członkowskie do zapewnienia, by w sytuacji, w której dany pojazd jest wyposażony w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, nabywcy pojazdu przysługiwało roszczenie o naprawienie szkody wobec producenta pojazdów mechanicznych. Do państw członkowskich należy określenie zasad dotyczących sposobu obliczania odszkodowania za szkodę wyrządzoną nabywcy, zaś zgodnie z zasadą skuteczności odszkodowanie to winno być odpowiednie do poniesionej szkody.

D. W przedmiocie siódmego pytania prejudycjalnego

66. Poprzez pytanie siódme sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 267 TFUE należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, zgodnie z którym sąd w składzie jednego sędziego właściwy do rozstrzygnięcia sporu może skierować do Trybunału wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym jedynie w przypadku, gdy uprzednio przekazał ten spór izbie cywilnej, a ta ze swej strony postanowiła odmówić przejęcia.

1. W przedmiocie dopuszczalności

67. Mercedes-Benz Group podnosi, że siódme pytanie prejudycjalne jest niedopuszczalne, ponieważ w ramach postępowania wszczętego na podstawie art. 267 TFUE Trybunał nie jest właściwy do orzekania w przedmiocie zgodności prawa krajowego z prawem Unii [42].

68. Rząd niemiecki podkreślił na rozprawie, że pytanie to jest pozbawione praktycznego znaczenia dla celów postępowania głównego.

69. Komisja wskazuje, że ma wątpliwości co do dopuszczalności tego pytania. Odpowiedź na to pytanie nie ma bowiem znaczenia dla rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu głównym, który dotyczy istnienia roszczenia nabywcy pojazdu o naprawienie szkody wyrządzonej zastosowaniem zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania. Ponadto samo to pytanie wydaje się mieć charakter hipotetyczny. Jak bowiem wynika z postanowienia odsyłającego, w chwili zwrócenia się do Trybunału postanowienie to nie było przedmiotem odwołania. W związku z tym nie wydaje się, aby odpowiedź na siódme pytanie prejudycjalne mogła dostarczyć sędziemu odsyłającemu takiej wykładni prawa Unii, która pozwoliłaby mu rozstrzygnąć kwestie proceduralne prawa krajowego przed wydaniem orzeczenia co do istoty zawisłych przed nim sporów [43].

70. Co się tyczy dopuszczalności siódmego pytania prejudycjalnego, z postanowienia odsyłającego wynika, że zgodnie z uregulowaniem krajowym sąd w składzie jednego sędziego, przed którym toczy się spór, jest zobowiązany przekazać sprawę do rozpoznania izbie cywilnej, która z kolei postanawia o przejęciu sprawy, jeżeli sprawa przysparza szczególnych trudności natury faktycznej lub prawnej lub też ma zasadnicze znaczenie. Z postanowienia tego wynika, że

[42] Strona ta powołuje się w szczególności na wyrok z dnia 29 listopada 2001 r., De Coster (C-17/00, EU:C:2001:651, pkt 23).

[43] Komisja powołuje się na postanowienie z dnia 2 lipca 2020 r., S.A.D. Maler und Anstreicher (C-256/19, EU:C:2020:523, pkt 44, 48).

sąd odsyłający, czyli sąd w składzie jednego sędziego, nie przekazał niniejszej sprawy do rozpoznania izbie cywilnej, lecz wystąpił bezpośrednio do Trybunału z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

71. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem 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 [44].

72. W tym względzie spór w postępowaniu głównym dotyczy roszczenia o naprawienie szkody i sposobu obliczenia odszkodowania w przypadku indywidualnego nabywcy pojazdu wyposażonego w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007. Według orzecznictwa Trybunału nawet przy założeniu, że zgodnie z właściwymi krajowymi przepisami proceduralnymi sąd odsyłający, który orzeka w składzie jednego sędziego, powinien był przekazać sprawę w postępowaniu głównym do izby cywilnej, sześć pierwszych pytań dotyczących rozpatrywanego roszczenia o naprawienie szkody jest dopuszczalnych. Zadaniem Trybunału nie jest bowiem badanie, czy wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym został przyjęty zgodnie z krajowymi przepisami dotyczącymi organizacji i procedury sądowej [45].

73. Co się tyczy pytania siódmego, dotyczy ono wykładni samego art. 267 TFUE, które to zagadnienie nie jest rozpatrywane celem rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu głównym. Ponadto sąd odsyłający wskazuje jedynie, że właściwość sądu w składzie jednego sędziego mogłaby zostać zakwestionowana w ramach środków odwoławczych. Tymczasem, po pierwsze, sąd ten nie precyzuje, jakie konsekwencje płyną stąd dla postanowienia odsyłającego, a po drugie, z akt sprawy przedłożonych Trybunałowi nie wynika, by na tym etapie postanowienie odsyłające było przedmiotem odwołania.

74. W tych okolicznościach jestem zdania, że wykładnia, o którą zwrócono się w pytaniu siódmym, nie odpowiada obiektywnej potrzebie z punktu widzenia orzeczenia, jakie ma wydać sąd odsyłający [46]. W związku z tym, moim zdaniem, pytanie to ma charakter hipotetyczny i w związku z tym należy je odrzucić jako niedopuszczalne.

2. Co do istoty

75. Na wypadek gdyby Trybunał uznał, że siódme pytanie prejudycjalne jest dopuszczalne, chciałbym przypomnieć orzecznictwo, zgodnie z którym sądy krajowe mają jak najszersze uprawnienie do wystąpienia do Trybunału o wykładnię stosownych przepisów prawa Unii, przy czym uprawnienie to przekształca się w obowiązek sądów orzekających w ostatniej instancji, z zastrzeżeniem wyjątków sformułowanych w orzecznictwie Trybunału. Zarówno wspomniana możliwość, jak i przywołany obowiązek stanowią nieodłączne elementy ustanowionego na mocy art. 267 TFUE systemu współpracy pomiędzy sądami krajowymi a Trybunałem i są nieodłącznie

[44] Wyrok z dnia 15 lipca 2021 r., The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, pkt 55).

[45] Zobacz podobnie wyrok z dnia 13 grudnia 2018 r., Rittinger i in. (C-492/17, EU:C:2018:1019, pkt 29–34).

[46] Zobacz podobnie wyrok z dnia 9 lipca 2020 r., Land Hessen (C-272/19, EU:C:2020:535, pkt 62 i przytoczone tam orzecznictwo). Zwracam również uwagę, że sąd odsyłający zadał analogiczne pytanie w sprawach niepowiązanych z niniejszą sprawą, w szczególności w sprawach C-336/20, Bank 11 für Privatkunden und Handel; C-47/21, C. Bank i Bank D.K.; a także C-232/21, Volkswagen Bank i Audi Bank.

związane ze sprawowaniem funkcji sądów stosujących prawo Unii powierzonych przez ten przepis sądom krajowym. W konsekwencji gdy rozpatrujący sprawę sąd krajowy uzna, że w ramach rozpatrywanej sprawy powstaje pytanie dotyczące wykładni lub ważności prawa Unii, ma on, w zależności od przypadku, możliwość lub obowiązek zwrócenia się do Trybunału o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, a rzeczone uprawnienie względnie obowiązek nie mogą napotykać na przeszkodę w postaci krajowych norm wynikających z przepisów prawnych czy też z orzecznictwa [47].

76. Jeśli chodzi o sąd krajowy, którego orzeczenia podlegają zaskarżeniu w prawie wewnętrznym, art. 267 TFUE nie stoi na przeszkodzie temu, by postanowienia tego sądu o wystąpieniu do Trybunału w trybie prejudycjalnym podlegały zwykłym środkom odwoławczym przewidzianym w prawie krajowym. Jednakże wynik takiego odwołania nie może ograniczać nadanego temu sądowi przez art. 267 TFUE uprawnienia do wystąpienia do Trybunału, jeżeli uzna on, że w zawisłej przed nim sprawie pojawiły się wymagające rozstrzygnięcia pytania dotyczące wykładni przepisów prawa Unii [48]. Funkcjonowanie ustanowionego w art. 267 TFUE systemu współpracy między Trybunałem a sądami krajowymi oraz zasada pierwszeństwa prawa Unii wymagają, aby sąd krajowy miał swobodę zwrócenia się do Trybunału z każdym pytaniem prejudycjalnym, jakie uważa za niezbędne, i to na każdym etapie postępowania uznanym przez niego za właściwy [49], również jeśli sądem tym jest sąd w składzie jednego sędziego [50].

77. W związku z tym jestem zdania, że art. 267 TFUE stoi na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, które w przypadku, gdy sąd w składzie jednego sędziego uzna, że w ramach zawisłej przed nim sprawy podniesiona została kwestia dotycząca wykładni lub ważności prawa Unii wymagająca orzeczenia Trybunału, zobowiązuje ów sąd do odesłania tego pytania do izby cywilnej, a w konsekwencji nie pozwala mu samemu zwrócić się do Trybunału w trybie prejudycjalnym [51].

V. Wnioski

78. Proponuję zatem Trybunałowi, by na pytania przedstawione przez Landgericht Ravensburg (sąd krajowy w Ravensburgu, Niemcy) odpowiedział następująco:

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 (dyrektywa ramowa), w zmienionym brzmieniu, należy interpretować w ten sposób, że chronią one interesy indywidualnego nabywcy pojazdu silnikowego, w szczególności interes w nienabywaniu pojazdu, jeżeli pojazd ten jest wyposażony w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu 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, w zmienionym brzmieniu.

47 Wyrok z dnia 23 listopada 2021 r., IS (Niezgodność z prawem postanowienia odsyłającego) (C-564/19, EU:C:2021:949, pkt 68–70 i przytoczone tam orzecznictwo).

48 Zobacz podobnie wyrok z dnia 16 grudnia 2008 r., Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, pkt 93).

49 Zobacz podobnie wyrok z dnia 16 lipca 2020 r., Adusbef i in. (C-686/18, EU:C:2020:567, pkt 30 i przytoczone tam orzecznictwo).

50 Zobacz podobnie wyrok z dnia 13 grudnia 2018 r., Rittinger i in. (C-492/17, EU:C:2018:1019, pkt 29–34).

51 Zobacz podobnie wyrok z dnia 5 kwietnia 2016 r., PFE (C-689/13, EU:C:2016:199, pkt 36).

2) Dyrektywę 2007/46 w zmienionym brzmieniu należy interpretować w ten sposób, że zobowiązuje ona państwa członkowskie do zapewnienia, by w sytuacji, w której dany pojazd jest wyposażony w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, nabywcy pojazdu przysługiwało roszczenie o naprawienie szkody wobec producenta pojazdów mechanicznych. Do państw członkowskich należy określenie zasad dotyczących sposobu obliczania odszkodowania za szkodę wyrządzoną temu nabywcy, zaś zgodnie z zasadą skuteczności odszkodowanie to winno być odpowiednie do poniesionej szkody.